

- in sede di audizione riferisce alla Commissione: “Come è ben noto – parlo del 1982-1983 – ho lavorato come tecnico per una società che ha sviluppato parzialmente un progetto che riguardava delle mine autoguidate. (...) Nulla di illegale, anche perché la società era svizzera: io abitavo ed ero residente in Svizzera, quindi nulla a che fare con l'Italia”.

L'operatività della ODM.

Su questo punto Comerio ha sempre negato l'avvio di attività concrete da parte della sua azienda (che in realtà si configurava come *holding*, composta da diverse società, soprattutto *offshore*). D'altra parte, non ha mai fornito elementi chiari, non specificando da dove provenissero i proventi in grado di mantenere attiva la ODM per così lungo tempo (almeno dal 1993 al 1996, stando ai documenti sequestrati nel corso delle varie perquisizioni). Davanti all'autorità giudiziaria di Bolzano ha ammesso, almeno parzialmente, l'esistenza di attività nel campo dello smaltimento di rifiuti pericolosi – l'amianto – come già ricordato: “Tale società svolge oggi l'attività di messa in esercizio di impianti mobili per produrre noduli di amianto”. Il sequestro di un contratto già firmato con una impresa ucraina – avvenuto nel 1996 – mantiene il sospetto che il filone nucleare fosse almeno progettualmente attivo e, commercialmente, avviato. Molti elementi portano a ritenere che Comerio stesse operando soprattutto con i paesi dell'ex blocco sovietico, particolarmente sensibili al tema del nucleare negli anni '90 e sicuramente soggetti a controlli inferiori rispetto all'Europa. Oltre alla citata Ucraina, alcuni elementi portano a ritenere probabile – almeno in una fase progettuale – l'interesse di Comerio per la Russia. All'interno di alcuni file sottoposti a sequestro dall'autorità giudiziaria di Bolzano vi è un dettagliato cronoprogramma della ODM, intitolato “Three Years Activity – Absentos and Radwaste Disposal” (Tre anni di attività – Smaltimento di amianto e residui radioattivi). Per il 1995, al punto 4, è indicato “Moscow office set-up”. All'interno degli stessi file è presente un indirizzo di Mosca, annotato come “Rappresentanza”¹¹². Questi elementi supportano quanto dichiarato nel 1995 da Charles Nicholas Murray dottore in oceanografia funzionario dell'Unione Europea con sede ad Ispra, rispetto alla richiesta di Comerio di ottenere “l'autorizzazione per effettuare una traduzione ufficiale dell'opuscolo allegato avente la sigla EUR 12697 EN, in russo”, riferendosi alla documentazione del progetto Dodos (ovvero lo sviluppo, da parte di organismi di ricerca europei, del sistema di inabissamento di rifiuti radioattivi, poi dismesso alla fine degli anni '80). L'attività (almeno progettuale) è sicuramente proseguita fino al 1997: relativamente a questo anno il Sismi segnala i contatti con autorità della Corea del Nord per un progetto di smaltimento di rifiuti radioattivi provenienti da Taiwan. Questi accordi sono stati negati dal Comerio nel corso della sua audizione, che ha ridotto l'episodio a meri incontri preliminari avvenuti con le autorità consolari coreane in Svizzera. D'altra parte lo stesso sito ODM pubblicizzava l'accordo, sottintendendo l'avvenuto avvio dell'operazione.

Il periodo in Tunisia.

Giorgio Comerio è stato domiciliato in Tunisia circa dieci anni (dal 2003 al 2014), insieme alla sua convivente Giuliana Giunta.

Il 24 ottobre 2002 – come risulta dagli accertamenti della Commissione – viene inserito in banca dati un provvedimento di cattura, emesso dopo la conclusione dell'*iter* processuale che lo ha visto imputato a Bolzano. È probabile che decida di emigrare subito dopo questa data.

Va evidenziato che Giorgio Comerio si iscriverà all'Aire solo nel 2013, ovvero dopo l'annullamento dell'esecuzione della condanna, decaduta nel frattempo, mentre la sua convivente Giunta – secondo quanto comunicato dall'ambasciata italiana a Tunisi – regolarizza il cambio di residenza nel 2003. Rispetto al soggiorno in Tunisia Comerio, nel corso dell'audizione, ha reso alcune dichiarazioni non corrispondenti a quanto accertato successivamente dalla Commissione. In particolare:

- ha dichiarato di aver partecipato al ricevimento del 2 giugno presso l'Ambasciata italiana di Tunisi (circostanza poi ritrattata dallo stesso Comerio nel corso della seconda audizione).
- Le autorità consolari italiane hanno smentito questa affermazione;
- ha dichiarato di non aver ricevuto provvedimenti di nessun genere dalle autorità tunisine relativamente al suo soggiorno in quel paese.

Le autorità consolari italiane hanno comunicato alla Commissione: “Infine, nell'ottobre 2014 il Sig. Comerio si rivolse a questa Ambasciata per chiedere chiarimenti circa un provvedimento di allontanamento dalla Tunisia emanato dalle autorità locali nei suoi confronti. Per questo, funzionari di questa Ambasciata chiesero chiarimenti al Ministero dell'interno tunisino, che per le vie brevi fece sapere che il Sig. Comerio era stato rimpatriato per violazione delle regole sull'immigrazione”;

- ha dichiarato che le autorità italiane erano a conoscenza del suo trasferimento in Tunisia.
- Risulta però che il Comerio si sia iscritto all'Aire – adempimento obbligatorio per chi si trasferisca all'estero – il 5 dicembre 2013, ovvero almeno dieci anni dopo il suo arrivo nel paese nordafricano (lo stesso Comerio ha dichiarato di essere rimasto in Tunisia 13 anni, quindi dall'ottobre 2001); precedentemente risultava residente nel Regno Unito.

Va, infine, evidenziato che Giorgio Comerio ha riferito nel corso della sua prima audizione altre circostanze non corrispondenti al vero:

- rispetto al suo rapporto con l'ex colonnello del Corpo forestale dello Stato Rino Martini Comerio aveva dichiarato di aver ricevuto da lui una richiesta di aiuto per il rintraccio del figlio scomparso in un incidente in elicottero. Tale circostanza è stata smentita dallo stesso Martini e poi ritrattata – di fronte alla contestazione del presidente della Commissione – dallo stesso Comerio;
- ha sostenuto di essere stato iscritto al partito dei Verdi, fatto smentito dal presidente dei Verdi Angelo Bonelli in alcune dichiarazioni alla stampa e poi in parte ritrattata dallo stesso Comerio.

9. LA SOMALIA COME DESTINAZIONE DI RIFIUTI PERICOLOSI

Il Sismi, nel documento declassificato che sintetizza l'attività imprenditoriale pluridecennale di Giorgio Comerio, indica tra i contatti dell'imprenditore italiano tale Giancarlo Marocchino. Si tratta di un trasportatore, originario del Nord Italia, emigrato in Somalia nel 1984. La sua figura è stata a lungo oggetto di attività di indagini sia da parte dei servizi di sicurezza che di diverse autorità giudiziarie, anche in relazione all'omicidio di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin.

Nel corso della XIV legislatura due commissioni d'inchiesta si sono occupate a lungo di Giancarlo Marocchino, la bicamerale sul ciclo dei rifiuti e la monocamerale (Camera dei deputati) d'inchiesta sull'omicidio dei due giornalisti Rai.

Giancarlo Marocchino è stato poi indagato dalla procura di Asti su un'ipotesi di esportazione illecita di rifiuti verso la Somalia, paese dove l'imprenditore ha avuto interessi economici per lungo tempo. Quell'inchiesta terminò con l'archiviazione, ma gli elementi raccolti dalla polizia giudiziaria indicavano l'interesse di Marocchino per il settore dei rifiuti¹¹³.

Nel corso della XIV legislatura, la Commissione d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti delegò la polizia giudiziaria in servizio presso la stessa Commissione per un'indagine su Giancarlo Marocchino, con l'utilizzo di attività tecniche di intercettazione telefonica e di OCP (osservazione, controllo e pedinamento). L'informativa risultante da quell'attività venne secretata.

La Commissione, nel corso dell'attività istruttoria della XVII legislatura, ha desecretato il fascicolo, ritenendolo utile per poter meglio capire il profilo di Giancarlo Marocchino. Nel corso della XVII legislatura sono poi state declassificate dall'Ufficio di presidenza della Camera dei deputati alcune note informative dei servizi di sicurezza relative al monitoraggio dell'attività del Marocchino in Somalia. Dalle informazioni raccolte dal Sismi appare, ancora una volta, come all'interesse per il traffico di rifiuti verso i paesi africani sia correlato, in parallelo, il commercio – spesso illecito – di sistemi di armamento. Nel caso di Giancarlo Marocchino va evidenziato che un procedimento penale avviato dalla procura di Roma dopo la sua espulsione dalla Somalia - avvenuta a seguito della denuncia del contingente statunitense operante nell'operazione Unosom, che accusava Marocchino di aver ceduto armi ad una delle fazioni in guerra – è stato archiviato negli anni '90. A livello informativo, però, sono moltissime le note prodotte dall'*intelligence* militare italiana rispetto al presunto coinvolgimento di Giancarlo Marocchino nei traffici di armi in Somalia¹¹⁴. Accuse che l'imprenditore italiano ha sempre respinto.

Per quanto attiene al traffico di rifiuti – tema di questa relazione – a prescindere dall'esito processuale di Asti, si riportano alcuni elementi che emergono dall'attività di indagine delegata dal Presidente della Commissione nel corso della XIV legislatura, riguardanti Giancarlo Marocchino.

9.1 L'attività imprenditoriale di Giancarlo Marocchino. La ricerca di una nave nel 2005

La delega d'indagine della Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti, nella XIV legislatura, aveva l'obiettivo di “accertare se Marocchino Giancarlo, nato a Borgosesia (VC) il 24.03.1942, sia effettivamente e attualmente dedito a svolgere attività connesse al traffico illecito di rifiuti di cui all'art.53-*bis* del decreto legislativo n. 22 del 1997”¹¹⁵.

La polizia giudiziaria delegata annotava: “Le cronache del periodo di residenza in Somalia accreditano il Marocchino come smaltitore di rifiuti, trasportatore di armi, fornitore di servizi di

113 Gli atti di quell'indagine furono acquisiti dalle commissioni parlamentari d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sull'omicidio Alpi/Hrovatin

114 Diversi documenti, declassificati nel corso della XVII legislatura, afferiscono a questo tema. Vedi, tra gli altri, doc. 108.001 Commissione parlamentare d'inchiesta sull'omicidio Alpi/Hrovatin.

115 Doc 769.001, XVI legislatura, declassificato il 17 dicembre 2015

accompagnamento ad Agenzie Internazionali e fornitore di scorte armate alla stampa estera (vedasi caso "Ilaria Alpi"), nonché consegnatario abusivo ma tollerato di beni rilevantissimi di proprietà dell'Amministrazione Italiana in Somalia perché oggetto di rimborso SACE e da lui noleggiati a carissimi prezzi alla stessa Amministrazione, inclusa quella dell'Esercito italiano in missione, nonché ancora fornitore di servizi vari alla missione IBIS ritenuti preziosi dal Generale Fiore (soggetto contattato, da quanto si apprende da alcune telefonate, dall'avvocato Stefano Menicacci)".

I primi servizi di OCP sono iniziati nella sede delle Commissioni parlamentari d'inchiesta. L'11 maggio 2005, alle ore 12.50, un consulente della Commissione individuava Marocchino all'interno dei locali di Palazzo San Macuto, sede delle Commissioni d'inchiesta, accompagnato dall'avvocato Stefano Menicacci, diretto verso gli uffici della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'omicidio Alpi/Hrovatin¹¹⁶, dove era atteso.

Il resoconto della Commissione parlamentare di inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin di quel giorno riporta lo svolgimento dell'Ufficio di presidenza dalle 13.20 alle 14.10¹¹⁷; a seguire l'audizione di Gabriella Carlesi e un esame testimoniale coperto da segreto. Con delibera dell'Ufficio di presidenza della Camera n. 150/2011 questa parte è stata declassificata. Si trattava, effettivamente, dell'esame testimoniale di Giancarlo Marocchino, oggi disponibile come documento pubblico¹¹⁸.

Gli ufficiali di collegamento consulenti della Commissione rifiuti decisero, in attuazione della delega della presidenza, di effettuare un servizio di "osservazione, controllo e pedinamento" di Marocchino e del suo avvocato Menicacci. Da quell'attività emergeranno una serie di contatti di Giancarlo Marocchino con persone collegate, in qualche maniera, all'area del Corno d'Africa (due imprenditori incontrati a cena che partiranno, qualche ora dopo, per Adis Abeba; un avvocato somalo di Roma; altri soggetti somali). Elemento, questo, che confermava il perdurare dell'interesse di Marocchino per l'area somala nel 2005.

La successiva attività tecnica di intercettazione telefonica porterà gli ufficiali di polizia giudiziaria ad acquisire una serie di elementi relativi agli interessi imprenditoriali di Giancarlo Marocchino.

Il primo elemento che emerge è la ricerca di una nave, da parte dell'imprenditore, per effettuare dei trasporti verso la Somalia. Tale interesse, si legge nell'informativa declassificata ha preso forma attraverso "diversi contatti con persone legate a società di spedizioni nazionali ed internazionali al fine di reperire una imbarcazione da utilizzare per il trasporto di merci (cemento, motori e farmaci) da destinare in Somalia. Tale trattativa si intensificava poiché come riferito dallo stesso Marocchino, nel periodo iniziale degli ascolti, in Roma si stavano svolgendo degli incontri tra una rappresentanza politica Somala ed il governo italiano, finalizzata a sensibilizzare l'Italia a fornire aiuti necessari comprendenti anche la ricostruzione di infrastrutture in Somalia. Tali aiuti, secondo il Marocchino, sarebbero sicuramente consistiti in conferimenti di appalti che gli sarebbero stati assegnati per l'appunto dal governo provvisorio somalo"¹¹⁹.

In questo senso Marocchino aveva, in quell'anno, frequenti contatti con Giorgio Pittaluga, sull'utenza fissa intestata alla società "Casasco & Nardi S.p.a. di Genova che cura le spedizioni internazionali e nazionali, marittime, terrestri ed aeree, il trasporto di ogni tipo di merce, il ritiro e la consegna di merci, nonché il noleggio di navi e di forniture di bordo". Questi, a sua volta, contatta Giancarlo Marocchino dalle utenze telefoniche "intestate alla società Griffon Chartering S.r.l. di Genova (...)

116 Istituita nel corso della XIV legislatura, aveva il compito di verificare la dinamica dei fatti, le cause e i motivi che portarono all'omicidio, nonché il contesto, in particolare dal punto di vista militare, politico ed economico; esaminare e valutare le possibili connessioni tra l'omicidio, i traffici illeciti di armi e di rifiuti tossici e l'azione di cooperazione allo sviluppo condotta dallo Stato italiano in Somalia; analizzare le modalità, la completezza e l'attendibilità dell'operato delle amministrazioni dello Stato, anche in relazione alle inchieste della magistratura. Ha operato dal 21 gennaio 2004 al 23 febbraio 2006.

117 Vedi http://www.camera.it/_dati/leg14/lavori/bollet/200505/0511/html/58/frame.htm

118 Parte segreta dell'audizione di Giancarlo Marocchino dell'11 maggio 2005: storia.camera.it/img-repo/AudizioniAlpi/11_05_05_desecretata.pdf

119 Doc 769.001, XVI legislatura, declassificato il 17 dicembre 2015, pagina 6

operante nel settore della rappresentanza marittima, del noleggio e gestione di navi e di mediazione nel noleggio e nella compravendita delle navi”. Tali contatti, annotano gli ufficiali di p.g., erano finalizzati, come già detto, al reperimento di una nave: “l’attività, nello specifico, svolta dal Pittaluga per conto del Marocchino consiste nella ricerca sul mercato di una nave da trasporto merci da noleggiare per un periodo di 6 mesi in attesa di poterla acquistare con i proventi dei primi viaggi. La ricerca di Giorgio è orientata, sin dall’inizio, su più fronti: le navi maggiormente attenzionate sono un cargo multipurpose di fabbricazione olandese battente bandiera indonesiana e un’altra nave di fabbricazione romena che, a detta dello stesso Pittaluga avrebbe lo scafo costruito con un acciaio che non si troverebbe più in commercio e riutilizzabile, in caso di smantellamento della nave, come *scrap* ossia rottame, il che farebbe presumere ad un possibile recupero di predetto materiale. Contemporaneamente alle trattative per le sopraccitate navi, il Pittaluga ne avvia un’altra con una società canadese la "Secunda Marine Services Ltd." di Halifax nella persona di un certo Brad MacKinnon (...): ad oggi, il contratto per l’affitto della nave J.D.Mitchell è stato siglato da entrambe le parti anche se il Marocchino è ancora in attesa delle tre copie, in originale, del medesimo”.

Nello stesso periodo Marocchino ha contatti telefonici con Giampiero Carrossino, nome collegato con due società che effettuano il commercio di rottami ferrosi e non, rottami e materie plastiche, nonché demolizioni di navi, la Cipiesse srl e la Genoasteel srl. Questi due contatti sono di particolare interesse: “Dalle conversazioni intercorse tra Giancarlo e il Carrossino emerge che quest’ultimo oltre ad interessarsi dell’acquisizione di navi (nave da 6.000 t. battente bandiera del Belize da affittare per due anni), si muove alla ricerca di merce di varia natura (con riferimento alla conversazione nr.485 (...)) Giampiero chiede a Giancarlo se la nave canadese ha il certificato per il trasporto di liquidi; Giancarlo non sa rispondere ma, Giampiero gli riferisce di aver letto sul contratto l’abilitazione della nave a trasportare nella stiva centrale "carico secco rottabile e 5000 t. di acido solforico. Il Marocchino aggiunge che se fosse così sarebbe "la fine del mondo" e il Crossino aggiunge che se è possibile trasportare acido solforico, si può imbarcare qualsiasi altro liquido, facendo riferimento a benzina e a "liquidi puliti".) e inoltre consiglia lo stesso Giancarlo di informarsi se ci sono viaggi da poter effettuare direttamente dal Canada con destinazione Mogadiscio-Dubai”.

Sempre nell’ambito della frenetica ricerca di una nave – attività che caratterizza molte intercettazioni agli atti – Giancarlo Marocchino contatta anche altri mediatori o imprenditori del settore: Antonio Manzin, che svolge attività di intermediazione, come il citato Pittaluga, per l’acquisizione di una nave canadese; l’avvocato Nicola Staniscia, che fornisce “referenze bancarie da inviare alla società marittima Secunda Marine Services Ltd”; Giovanni Dicovi, “proprietario della società International Maritime Technical Bureau I.M.T.B. S.r.l. (cessata nel 2004), operante nel campo dell’assistenza alla registrazione di navi, emissione di certificati tecnici e consulenza navale in genere. Giovanni risulta altresì come membro della società Samer & co. - Shipping S.r.l.”; Fausto Genovesi, presidente del consiglio di amministrazione della società Olympia Alltrans srl di Livorno, specializzata in spedizioni internazionali, pratiche doganali ed affini, commercio all’ingrosso di veicoli industriali ed autovetture, marmi lavorati, prodotti in ceramica per l’edilizia e prodotti chimici; Giovanni Cuomo, “leader della società M.S.C. [Mediterranean Shipping Company, (...)] con sede a Ginevra (Svizzera), con il quale sono intercorsi degli impegni di lavoro nel passato”.

Gli affari di Marocchino con la Somalia spaziano, almeno nelle intenzioni, in diversi settori. Uno dei filoni che appaiono nelle intercettazioni del 2005 riguarda l’esportazione di uno *stock* di 400/500 motori, cambi e radiatori per camion. Per concludere l’affare Marocchino avvia contatti con alcuni suoi referenti somali, tra i quali Ali Jamil, di Mogadiscio (persona che l’imprenditore contatta anche relativamente a questioni legate ai traffici marittimi che vorrebbe avviare a breve con la Somalia), e Ali Hayow, domiciliato all’epoca a Londra e operante con una società a Dubai. Il contatto italiano per l’affare è Antonio Giandomenico, amministratore unico della Mondial Carri srl di Bologna. Quest’ultimo “risulta essere la figura centrale anche per l’ultima trattativa in ordine cronologico che si prospetta al Marocchino nel settore del commercio di autocarri. Si tratta della ricerca sul mercato di uno stock di circa una trentina di camion militari (modello "TM") che dovrebbero essere venduti

in Somalia. Tali autocarri sono stati richiesti da un certo Duale, che lo contatta dalla sua residenza di Nairobi (Kenya)”.
Giancarlo Marocchino si occupa nel 2005 anche di farmaci. In questo senso il contatto principale individuato dalla polizia giudiziaria è Stefano Napoleoni, “presidente del consiglio di amministrazione della Tetrapharma S.p.a. sita in Roma alla via Ronzoni nr. 65 e svolgente l'attività di produzione, gestione, distribuzione e la commercializzazione di prodotti dietetici, cosmetici, omeopatici, farmaceutici e parafarmaceuti e complementi alimentari. La società svolgerebbe a quanto pare la sua attività produttiva a Mogadiscio (Somalia), mentre, presso l'indirizzo di cui sopra, sarebbe ubicata solamente la sede legale”.

9.2 L'esportazione di rifiuti verso la Somalia

Il quadro esposto ci restituisce un profilo di Giancarlo Marocchino come punto di riferimento per gli affari in Somalia. A lui si rivolgono imprenditori di settori diversi, interessati ad avviare o consolidare affari nel Corno d'Africa, zona dove Marocchino opera fin dagli anni '80.

Si rivolgono all'imprenditore italiano anche intermediari di aziende che trattano rifiuti speciali. Particolarmente significative, in questo senso, sono alcune telefonate intercettate tra Giancarlo Marocchino e Francesco Baldini, della Balfin srl: “Il giorno 12 giugno 2005 nel corso della telefonata di cui al progr. 414 delle ore 10.57 sull'utenza (...) intestata al Marocchino Giancarlo, lo stesso contatta un certo Rosalba Carlo socio accomandatario della Ulivari Cesare S.a.s. di Livorno, svolgente l'attività di distributore di gasolio per natanti, il quale gli riferisce di aver parlato con un certo Baldini Francesco che voleva il numero di Giancarlo per poterlo contattare. Lo stesso giorno alle ore 11.20 Giancarlo viene contattato proprio dal Baldini tramite l'utenza mobile (...) intestata alla società Balfin S.r.l. di Livorno, svolgente l'attività di servizio ambientale per il porto di Livorno”.

Si riporta il testo integrale della telefonata così come annotata nell'informativa:

Conversazione n. 287, 12 giugno 2005, ore 11.20

Giancarlo: Pronto

Francesco: Giancarlo

Giancarlo: sì, pronto

Francesco: buongiorno Giancarlo

Giancarlo: Sì

Francesco: indovina chi sono?

Giancarlo: ehilà, come va?

Francesco: bene caro, ascoltami. Ti ho chiamato a Dubai, t'ho chiamato in culo, t'ha chiamato a tutte le parti

Giancarlo: sono a Roma perché

Francesco: lo so che sei a Roma, ho visto il tuo futuro presidente dello stato

Giancarlo: (ride)

Francesco: ho visto coso, come si chiama il nero

Giancarlo: ah

Francesco: eravamo al processo per il plutonio

Giancarlo: ho capito

Francesco: ascoltami Giancarlo

- Giancarlo: si
- Francesco: so che stai trattando una nave, eeh, in Inghilt... noo... stai trattando una nave in Inghilterra
- Giancarlo: no eeh, in Canada
- Francesco: in Canada!
- Giancarlo: Sì
- Francesco: ma che tipo di nave è, quanto devi spendere?
- Giancarlo: eeh, beh, una nave di 17.500 tonnellate, una multi cargo
- Francesco: multi cargo, e la spesa quant'è?
- Giancarlo: eeh, sono... ma noi questa nave qua, questa la stiamo prendendo a scafo nudo
- Francesco: ah
- Giancarlo: con l'opzione d'acquisto
- Francesco: si
- Giancarlo: eeh, veramente noi stiamo facendo un contratto per tre anni
- Francesco: si
- Giancarlo: e poi con l'opzione d'acquisto a diciamo a rottame diciamo
- Francesco: (incomprensibile) ho capito
- Giancarlo: Sì
- Francesco: ascolti, ma il finanziamento chi te lo fa
- Giancarlo: eh facciamo tutto noi, lo fa tramite Dubai
- Francesco: ah lo fai tra... eh, niente. Dimmi un po', la prima nave che capita a Livorno, qual è la tua che va giù in Somalia
- Giancarlo: forse... non so dove prendiamo il carico, ti saprò dire tra una settimana, dieci giorni...
- Francesco: Giancarlo, ti stai muovendo o sei fermo
- Giancarlo: come? No ecco adesso mi fermo, ok
- Francesco: te fermati un momento. Una domanda: noi stiamo facendo qui, stanno triturando delle gomme
- Giancarlo: si
- Francesco: che ci fanno il ciabattato, ci può essere blocchi di gomma, praticamente pressata, sentimi eh
- Giancarlo: si
- Francesco: se avessi bisogno d'accordo, però bisogna vederci, eh, può servire per la Somalia per fare i porti per fare l'appoggio delle navi da porti
- Giancarlo: eh, adesso in Somalia dunque, adesso ti spiego, il 15 di questo mese, il 13 va giù il governo
- Francesco: ah

- Giancarlo: e se la cosa va tutto diciamo bene che arriva giù queste, questi caschi blu de... africani, allora la cosa prenderebbe una grossa piega, praticamente ci sarà da cominciare là tutta la ricostruzione, allora sì che la cosa funziona
- Francesco: ma dimmi solo una cosa, ho provato, ho chiamato a Washington quel nostro amico come si chiama
- Giancarlo: Eno?
- Francesco: Eno
- Giancarlo: sì
- Francesco: m'hanno detto che Eno farà parte del governo nuovo
- Giancarlo: no, no, non fa parte di una cazzo
- Francesco: no?
- Giancarlo: no, no niente
- Francesco: non è sponsorizzato dall'americani lui?
- Giancarlo: no, no...
- Francesco: ho capito
- Giancarlo: no, no è cambiato tutto
- Francesco: un'altra volta?
- Giancarlo: una volta c'aveva la moglie, ma adesso è cambiato tutto quanto, eh hanno fatto... postazione diciamo a Nairobi ed è cambiato tutto, c'è un suo parente che però è anche un socio nostro che è primo ministro
- Francesco: ah, allora è il primo ministro. Sì perché m'ha chiesto tre rimorchiatori per giù e io volevo parlar con te, m'ha detto guardi non c'è problema per i pagamenti
- Giancarlo: eh
- Francesco: io però siccome me l'hai presentato te
- Giancarlo: eh... e va bè la cosa è ancora lontana
- Francesco: ho capito
- Giancarlo: e mettono sempre tutti le mani avanti, il governo deve essere fatto, poi deve essere stanziato, lì non c'è, c'è altra gente che sta accorrendo, noi per esempio noi abbiamo dentro una persona, noi stiamo puntando soprattutto per prendere il porto, capisci? In gestione, eh in gestione del porto
- Francesco: Incomprensibile
- Giancarlo: però non è che c'è altra gente che sta concorrendo, noi siamo diciamo abbastanza non dico quasi tra i primi perché avendo il primo ministro dentro e avendo però diciamo il direttore generale del porto sempre il medesimo che è della famiglia di mia moglie, insomma eh, stiamo e poi il mio ex socio era il nipote di AIDID e ha, anche lui si è buttato su questo cosa
- Francesco: anche AIDID è entrato anche lui?
- Giancarlo: sì c'è il figlio di AIDID, c'è il figlio di AIDID però...
- Francesco: tutta famiglia tua, via
- (...)

Francesco: si, ascoltami. Questa gomma triturerata il Marocco la prende per fare le strade
Giancarlo: ho capito
Francesco: se tu vieni giù si parla un secondo, se no vengo a Roma io, ma a Roma te sei
dell'avvocato del governo
Giancarlo: si, si quell'onorevole, si
Francesco: eh, capito
Giancarlo: si però senti, io tanto devo venire su a Genova in settimana perché allora, io ti do
uno squillo e ci vediamo casomai, tanto prima io dovrei andare in Canada la
settimana prossima, però prima che parto ci sentiamo

(...)

In una seconda conversazione del giorno successivo, Francesco Baldini inizia a discutere alcuni dettagli dell'affare dei pneumatici triturerati, facendo riferimento allo "smaltimento", ovvero allo status di rifiuto del materiale; Giancarlo Marocchino chiede di proseguire la conversazione su altra utenza telefonica. La telefonata "non è stata intercettata sulle utenze in uso al Marocchino il che fa presumere che lo stesso abbia utilizzato un'altra utenza telefonica per contattare il Baldini senza il rischio di essere ascoltato", annota la polizia giudiziaria.

Conversazione n. 300, 13 giugno 2005, ore 10.19

Giancarlo: Pronto
Francesco: Giancarlo
Giancarlo: sì
Francesco: ti disturbo, son Francesco
Giancarlo: no, dimmi Francesco
Francesco: ascoltami, ti v... ieri non potevo parlare perché ero nel mezzo a via Grande
Giancarlo: Eh
Francesco: ti volevo dire questa gross... questa compagnia
Giancarlo: Sì
Francesco: che tritura le gomme no
Giancarlo: Sì
Francesco: queste gomme possono diventare anche solette, mi segui?
Giancarlo: Sì
Francesco: però te sai che queste gomme a un certo punto poi eh... andrebbero portate allo
smaltimento
Giancarlo: eh si senti, no aspetta un attimo, ti chiamo io, ti chiamo io ok
Francesco: allora ti do, ti do, chiamami in ufficio ti do il numero del telefono
(Francesco detta il numero di telefono)
Giancarlo: ok
Francesco: vabbò, tra quanto mi chiami?
Giancarlo: fra una decina di minuti

Nell’informativa si legge: “Dalle intercettazioni delle utenze in uso a Baldini Francesco è emerso che la società di Livorno, cui faceva riferimento nel corso delle conversazioni con Marocchino, è la Livorno Smaltimenti S.r.l. con oggetto sociale lo smaltimento di rifiuti speciali, nocivi e non, tossici e non, il loro trasporto via terra da e per l’impianto oggetto della lavorazione”.

10. DUE FIGURE EMBLEMATICHE

Giorgio Comerio è stato audito per due volte da questa Commissione tra il 2015 e il 2017. Per sua stessa ammissione negli anni ‘80 si era occupato di armamenti (mine marittime). Le tantissime note prodotte dai servizi d’*intelligence* militare italiani confermano e approfondiscono ampiamente questa sua attività imprenditoriale, che in molte occasioni aveva suscitato un certo allarme nelle nostre istituzioni (ad esempio quando alcune fonti comunicano la sua intenzione di fornire siluri ai *pasdaran* iraniani). Particolarmente significativi sono alcuni documenti in lingua inglese, provenienti da servizi collegati e riportati nelle note del Sismi declassificate nel 2014, che descrivono Comerio come il rappresentante di una sorta di sistema imprenditoriale ombra, che agiva dietro il paravento di società storiche e consolidate. I gruppi più noti, in altre parole, coprivano il mercato legale, mentre reti parallele arrivavano in ambiti vietati da embarghi e norme internazionali. Giorgio Comerio, secondo questa documentazione fornita dai servizi di sicurezza, si sarebbe poi specializzato nella clonazione di tecnologie militari, soprattutto nell’ambito di armamenti marini (mine, telemine e siluri).

Alla fine degli anni ‘80 Comerio intuisce la portata del *business* della gestione dei rifiuti radioattivi. Avvia una nuova impresa che, utilizzando il suo *know how* missilistico, propone a decine di Stati di inabissare le scorie radioattive nei fondali marini. Anche in questo caso l’offerta si basa sulla clonazione di una tecnologia esistente, sviluppata da organismi internazionali e poi dismessa, il progetto Dodos. L’asse del traffico è poi sempre lo stesso: dai paesi del Nord verso il Sud del mondo, privilegiando le acque dei paesi africani e asiatici. Non ci sono, allo stato delle indagini, elementi conclusivi rispetto alla realizzazione di questi progetti imprenditoriali. Certo è che la documentazione acquisita mostra uno stato di avanzamento estremamente molto vicino agli obiettivi finali, soprattutto nei rapporti con i paesi dell’ex blocco sovietico (Ucraina e Russia) e con la Corea del Nord.

Nel corso delle due audizioni davanti alla Commissione, Giorgio Comerio non ha fornito alcun elemento utile all’inchiesta. Su alcuni punti – evidenziati in questa relazione – ha sostenuto circostanze poi rivelatesi non corrispondenti al vero; in alcuni casi ha clamorosamente ritrattato, nel corso dell’esame testimoniale del 2017, quanto sostenuto precedentemente, nell’audizione del 2015. Segno, questo, di una sostanziale inattendibilità.

Esemplare, in questo senso, è anche la figura di Giancarlo Marocchino, trasportatore che nel 1984 ha lasciato l’Italia per sviluppare una serie di affari in Somalia. Diverse note informative dei servizi di sicurezza italiani (documenti acquistati dalla Commissione Alpi/Hrovatin e declassificati tra il 2014 e il 2015 dall’Ufficio di presidenza della Camera) indicano il suo presunto coinvolgimento con il commercio di armamenti nella Somalia della guerra civile. Un’inchiesta della procura di Asti, condotta dal sostituto procuratore Luciano Tarditi, registrò, alla fine degli anni ‘90, il suo interesse per il settore dei rifiuti, con progetti di esportazione sempre verso la Somalia. Quando nel 2005 Marocchino viene intercettato su delega d’indagine della Commissione d’inchiesta sul ciclo dei rifiuti, appare un ulteriore progetto imprenditoriale, quello di avviare trasporti marittimi dall’Italia verso Mogadiscio. È un *service*, pronto a trasportare quello che è economicamente più conveniente. Quando un imprenditore del settore dei rifiuti speciali lo contatta proponendo l’invio di pneumatici triturati, Marocchino non si tira indietro e, anzi, propone di parlare su altre utenze telefoniche (che sfuggiranno poi alle intercettazioni).

11. Conclusioni

Le vicende delle “navi dei veleni” e delle “navi a perdere” sono state approfondite dalla Commissione d’inchiesta sul ciclo dei rifiuti fin dal 1995. Ventidue anni, sei legislature, sette Commissioni parlamentari – includendo quella sul caso Alpi/Hrovatin – e diverse indagini della magistratura sono i numeri che mostrano il peso della vicenda, ma anche la difficoltà di pervenire a conclusioni univoche sull’intero fenomeno. Questi traffici possono essere considerati come il peccato originale della lunga e complessa storia dei rifiuti italiani, soprattutto dei residui industriali. Le relazioni che hanno affrontato il tema, d’altra parte, ci mostrano come questo nodo critico sia strettamente connesso con la storia industriale del paese.

La centralità geografica e strategica dell’Italia nel mare Mediterraneo ha poi caratterizzato il ruolo del nostro paese all’interno di un *network* sicuramente europeo. E’ indubbio, infatti, che molti protagonisti – finanziari, logistici – provenissero da altre nazioni; i nostri porti hanno però svolto un ruolo chiave, coprendo l’ultimo tratto di un traffico complesso.

Gli anni ‘80 e ‘90 sono stati l’epoca d’oro dei viaggi dei rifiuti pericolosi italiani ed europei verso i paesi extra Ue, con una prevalenza del Nord Africa. Le mete erano spesso caratterizzate da democrazie fragili e guerre civili in corso; un contesto che rendeva facile, per le imprese europee, riuscire a certificare quell’apparenza solo cartacea di corretta gestione dei rifiuti inviati. L’intera vicenda delle “navi dei veleni” è costellata di documentazioni falsificate, a volte in maniera grossolana. False erano le attestazioni di smaltimento di Gibuti; falsa era la documentazione fornita dalle imprese venezuelane; falso, molto probabilmente, era il contratto firmato in Siria per accogliere e trattare i residui industriali; falso era, infine, il documento emesso da una società libanese che attestava lo smaltimento dei rifiuti arrivati in quel paese nel 1987. Queste carte sono bastate, all’epoca, per far partire diverse navi dai porti italiani, soprattutto da quello di Marina di Carrara. Segno evidente di un *vulnus* nel sistema dei controlli, lo stesso peccato originale che negli anni successivi garantirà alle imprese collegate con organizzazioni criminali di operare in tutto il paese. Ma anche sintomo importante di una sorta di *know how* criminale già presente nel sistema fin dalla metà degli anni ‘80, una sorta di logistica parallela in grado di garantire trasporti discreti via mare. Un service che funzionava per i rifiuti, ma che poteva essere richiesto ed attivato anche per altri trasporti, come quello delle armi. Le rotte, in fondo, erano le stesse, dal Nord verso il Sud. Alcune inchieste citate – come quella del 1997 sul Mozambico – hanno visto la compartecipazione di elementi importanti del traffico di armamenti, insieme a *broker* asseritamente specializzati in movimento di rifiuti.

Particolarmente interessante è, infine, la vicenda libanese approfondita dalla Commissione. Beirut, come abbiamo visto, fu la destinazione finale di almeno una delle navi dei veleni, la Radhost, sbarcata il 21 settembre 1987. Quello che accadrà dopo questa data sembra essere la prima matrice della complessa vicenda delle “navi a perdere”, una sorta di punto zero. A partire da quella che è sempre stata considerata la “madre” delle carrette del mare utilizzate per l’affondamento dei rifiuti, la M/n Rigel. Ebbene, secondo la sentenza di appello nei confronti del gruppo che gestì l’ultimo viaggio della motonave, questa in realtà non sarebbe stata affondata. Il rapporto della società di investigatori incaricata dagli assicuratori trovarono tracce – da loro ritenute credibili e accolte dai giudici di secondo grado – relative allo sbarco della Rigel in Libano, nel porto di Ras Selaata, *terminal* posto una decina di miglia a Nord di Beirut. Si tratterebbe, dunque, di un affondamento simulato, dichiarato per coprire affari molto probabilmente illeciti. Questa operazione, però, avviene negli stessi giorni dell’arrivo della Radhost – carica di rifiuti italiani – a Beirut; anzi, nello stesso giorno, il 21 settembre 1987. E ancora, le tre navi a perdere indicate da Francesco Fonti hanno avuto un ruolo nel recupero di quei rifiuti sversati in terra libanese, come abbiamo visto; tre navi che fonti diverse – in alcuni casi istituzionali, come le Nazioni Unite – assicurano essere state affondate nel Mediterraneo, creando così la narrazione che arriverà fino ad oggi e sulla quale è pensabile poter operare ulteriori approfondimenti a partire dalle acquisizioni della Commissione nella XVI e della XVII legislatura. E

infine la stessa Jolly Rosso, la motonave utilizzata per riportare in Italia i rifiuti inviati dalla Jelly Wax in Libano, entrerà nell'inchiesta sulle navi a perdere, con una doppia veste: era la motonave scelta da Giorgio Comerio per diventare laboratorio su mare per produrre missili (informazione, questa, riportata su diverse note del Sismi) e finirà spiaggiata sulla costa di Amantea, in Calabria. Tutti questi fili portano in Libano.

La vicenda delle navi a perdere non è sicuramente conclusa, perché tanti sono gli elementi da approfondire.

Di certo eventuali nuove indagini dovrebbero cercare di capire meglio questi collegamenti con la vicenda libanese, che, come abbiamo visto, ha avuto un ruolo di rilievo nella storia delle navi dei veleni e con l'intero *network* che ha operato nello smaltimento illecito transnazionale dei rifiuti.