
XVII LEGISLATURA

Doc. **XXIII**

N. **51**

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SULLE ATTIVITÀ ILLECITE CONNESSE AL
CICLO DEI RIFIUTI E SU ILLECITI AMBIENTALI
AD ESSE CORRELATI**

(istituita con legge 7 gennaio 2014, n. 1)

(composta dai deputati: *Braga, Presidente; Bianchi Dorina, Bianchi Stella, Carrescia, Castiello, Cominelli, D'Agostino, De Mita, Narduolo, Palma, Polverini, Taglialatela, Vignaroli, Vicepresidente, Zaratti, Segretario, Zolezzi; e dai senatori: Arrigoni, Augello, Vicepresidente, Cervellini, Iurlaro, Martelli, Morgoni, Nugnes, Orellana, Orrù, Pagnoncelli, Pepe, Puppato, Scalia, Segretario, Sollo*)

**RELAZIONE SULLE « NAVI DEI VELENI »
I TRAFFICI INTERNAZIONALI DI RIFIUTI NEGLI ANNI '80 e '90**

(Relatrice: On. Chiara Braga)

Approvata dalla Commissione nella seduta del 28 febbraio 2018

*Comunicata alle Presidenze il 1° marzo 2018
ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della legge 7 gennaio 2014, n. 1*

PAGINA BIANCA

Indice

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

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

Premessa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

11 Seduta della Commissione dell’11 settembre 2017

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

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

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

¹² In realtà Arluno si trova in provincia di Milano

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13 Seduta dell'11 settembre 2017.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Queste spedizioni torneranno poi in Italia con altre navi:

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

17 Doc 2440.009, pagina 157 e seguenti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20 Scrive la polizia giudiziaria nell'informativa:

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

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

Doc 282.010, pagina 7 e 8.

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 Lempont 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 "LYNX"	
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 capitolato 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 capitolato 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 "ZANOBIA"		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 ZINCOCELERE 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, per tutti i fitofarmaci T/H
RHAR 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	SCL - VAP - SCF - GRP -	- idem -	Solfato sodico - scarti filatura S
SALCHI SPA BIRAGO - MORGONA	VAP - RSD - RCP - SLB - RSP - VAL - SCL - VAS -	- idem -	Vernici depurate, scarti lavorazione, resine S

AZIENDE I CUI RIFIUTI SONO			
ARRIVATI A GENOVA CON LA M/N "ZANOBIA"		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 SPA - 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 ZANOBIA
NON SONO STATI RINVIENUTI
FUSTI CON DICITURE DI
QUESTE AZIENDE

3

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>

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

Il 9 giugno 1988 l'ambasciata italiana a Beirut invia un telegramma riservato segnalando l'arrivo in Libano di un carico di rifiuti industriali provenienti dall'Italia⁵⁸. I residui – si legge nel documento – erano stati inviati dalla società Jelly Wax ed erano stati scaricati nel porto di Beirut, banchina 5, tra il 21 settembre e il 16 ottobre 1987. Secondo le informazioni raccolte all'epoca dall'ambasciata italiana il carico era composto da 11.843 fusti e 20 *container*, per un totale di 2053,31 tonnellate di rifiuti⁵⁹. Da una prima indagine svolta dal console generale del Libano a Milano risultava che la documentazione della società libanese, che avrebbe dovuto garantire lo smaltimento dei rifiuti, era grossolanamente contraffatta; veniva poi riferito che la Jelly Wax si era impegnata con la società Ecolife – intermediario dell'operazione – ad eliminare i rifiuti in una discarica venezuelana e che non aveva potuto portare a termine l'operazione “a causa di una violenta campagna stampa condotta a Caracas”. In un secondo telegramma – classificato all'epoca come “riservatissimo” – le autorità diplomatiche italiane aggiungevano: “Sulla base di queste informazioni la magistratura libanese, nel constatare l'effettiva contraffazione dei timbri apposti sul documento esibito al console generale del Libano a Milano, ha anche appurato che non esiste, a Beirut, nessuna società dal nome Adonis Productions Engineering”, ossia l'impresa che aveva certificato l'avvio a smaltimento dei residui spediti in Libano.

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

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

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

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

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

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

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

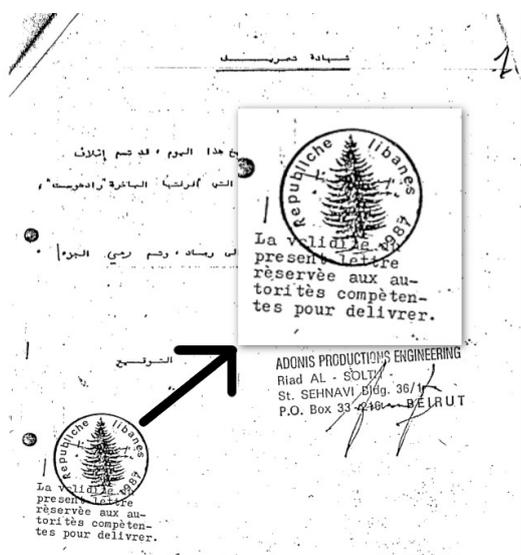
⁵⁹ Dato contenuto in “Bill of landing” – Doc 2262.002, pagine 354-356

⁶⁰ Doc 2262.002, pagine 3-6

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

Come aveva evidenziato l'inchiesta preliminare delle autorità giudiziarie libanesi – riportate nelle comunicazioni del Ministero degli affari esteri – il certificato di avvenuto smaltimento, firmato dalla Adonis Productions Engineering, era stato falsificato. Il testo – originale in arabo e tradotto dall'ambasciata italiana a Beirut⁶¹ - era: “La ditta emittitrice di questo documento dichiara che in data odierna è stato distrutto il carico dei rifiuti industriali che sono stati consegnati dalla nave “Radhost” il cui peso è di 4.211,318 tonnellate. Una parte del carico è stato trasformato in cenere e la parte rimanente è stata buttata nelle fogne”.

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



Come si vede nell'immagine il timbro riporta la dizione – chiaramente errata - “Republiche libanes” e l'immagine di un pino, quando in realtà il simbolo del Libano è il cedro, con forma ben differente. La denuncia partita dalle autorità libanesi aggravava ulteriormente una situazione di sospetto internazionale nei confronti dell'Italia, che era ritenuta all'epoca un punto nevralgico nel traffico internazionale di rifiuti. Le autorità diplomatiche italiane decidono di inviare, l'11 luglio 1987, un cablogramma ad alcune sedi consolari con una sorta di *alert*: “Anche a seguito recenti gravi episodi di esportazione illegale di rifiuti industriali, che hanno creato seri problemi nei rapporti con alcuni paesi, governo italiano sta compiendo accurata verifica circa esportazione detto materiale (...). Alcune esportazioni – apparentemente legali nei paesi di destinazione, sulla base della documentazione presentataci – hanno infatti dato successivamente a seri contenziosi”. Si invitavano dunque le ambasciate a verificare “se trasporti stessi erano avvenuti nella legalità, e se smaltimento sia stato effettuato in impianti conformi alla normativa vigente nel paese di destinazione”. La comunicazione fu inviata a Beirut, Berlino, Bonn, Bruxelles, Bucarest, Lagos, Londra, Madrid, Parigi, Stoccolma, Varsavia, Vienna e Yaounde⁶².

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

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

61 Doc 2262.002, pagina 350 e seguenti

62 Doc 2262.003, pagine 7 e 8

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

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

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

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

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

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

Il 27 febbraio 1989 viene nominata la Commissione tecnica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Ecoitalia trasferì i rifiuti per il trattamento presso la Servizi Industriali di Orbassano⁶⁵. L'attività della Ecoitalia è stata poi approvata dal Commissario *ad acta* senza contestazioni⁶⁶. Nelle memorie citate dagli atti del processo civile tra Protezione civile, Commissario straordinario, Ministero dell'ambiente e Ecoitalia appare anche la notizia dell'invio di parte dei rifiuti agli impianti inglesi Marvin Ltd.

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

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

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

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

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

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

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

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

"Particolare attenzione suscitò la vicenda della motonave Rosso, della Compagnia Ignazio Messina. Tale nave naufragò al largo di Capo Suvero, in Calabria, in data 14 dicembre 1990 (con immediato abbandono della stessa da parte di tutto l'equipaggio), per arenarsi sulla costa di Amantea (CS) nella stessa giornata. Sullo spiaggiamento, inizialmente, non venne avviata alcuna indagine di carattere penale, ma solo un'indagine amministrativa da parte della compagnia di assicurazione e un'inchiesta

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

66 Doc 2104.003, pagina 38

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

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

Il motivo dell’approfondimento era da collegarsi ad una serie di circostanze sospette, prima fra tutte quella relativa al rinvenimento presso l’abitazione di Comerio, in Garlasco, di documentazione attinente alla motonave Jolly Rosso.

6.2 I possibili collegamenti della vicenda libanese con il caso Rigel

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

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

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

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

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

La notizia della presenza della M/N Rigel in un porto del Libano dovette dunque apparire agli stessi assicuratori seria e plausibile, se decisero di versare all'informatore la somma non irrilevante di \$ 20.000 e se incaricarono il capitano Andreas di raggiungere il porto indicato nonostante i rischi che ciò comportava⁶⁷.

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

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

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

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

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

Nel settembre 1994 vengono rinvenuti diciotto fusti in una fabbrica abbandonata vicino a Beirut, contenenti rifiuti pericolosi. Nell'intero paese iniziano ad apparire resti di sversamenti o stoccaggi di residui industriali, creando un forte allarme. Il quotidiano libanese *L'orient-Le jour* del 2 febbraio 1995 riporta la dichiarazione di Milad Jarjoui, presidente dell'Accademia dell'ambiente e dell'energia per lo sviluppo delle ricerche scientifiche (Sedra) “secondo cui una parte dei prodotti tossici introdotti in Libano nel 1987 provengono dalla catastrofe di Seveso”. Nel 1990 un rapporto preparato dal Presidente del Consiglio per lo sviluppo e la ricostruzione, Malek Salam, “indica che i residui tossici (introdotti dall'Italia, ndr) si trovano sempre in Libano dopo il 1989 e cita i luoghi ove erano sotterrati”⁶⁸. Le denunce partite dal Libano vengono riprese da Greenpeace, che con un comunicato stampa dell'11 maggio 1995⁶⁹ accusa il governo italiano di non aver riportato in patria tutti i rifiuti scaricati dalla nave Radhost. L'organizzazione ambientalista parlava di 15800 fusti arrivati in Libano, circa 4000 in più rispetto alla cifra ufficiale.

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

Un successivo cablogramma indirizzato al Ministero degli affari esteri del 6 marzo 1995⁷¹ aggiunge ulteriori elementi:

- la denuncia partita nel gennaio del 1995 proveniva dal rappresentante locale di Greenpeace “druso libanese Hamdame⁷² (...) “assecondate da sedicenti esperti libanesi (tra cui Pierre Melychev, arrestato successivamente nell'ambito dell'inchiesta giudiziaria per falsa testimonianza)”;
- nella campagna dell'epoca “venivano relegate in secondo piano responsabilità di altri paesi, in materia di rifiuti oggi effettivamente esistenti in Libano, probabilmente di provenienze tedesca e francese”;
- emergevano risentimenti “anti-italiani di alcuni ambienti locali, seguito assegnazione impresa Ansaldo grande contratto 560 miliardi per rifacimento industria elettrica libanese”;
- vi era un conflitto tra “il presidente druso Joumblatt e i suoi rappresentanti contro l'attuale ministro per l'ambiente Mokbel. Quest'ultimo è accusato di pesanti responsabilità nella

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

69 Doc 2262.002, pagina 226.

70 Doc 2262.002, pagina 194.

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

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

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

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

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

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

Il testo si riferisce alle tre "navi a perdere" che verranno indicate da Francesco Fonti nel memoriale inviato alla DNA⁷³. Il comunicato stampa di Greenpeace del maggio 1995 – nove anni prima delle dichiarazioni di Francesco Fonti – è il primo documento che parla dell'affondamento doloso delle tre navi. Questo fatto – insieme alle sorprendenti coincidenze tra la vicenda Rigel, nave che non sarebbe affondata a Capo Spartivento, ma avrebbe preso la rotta verso il Libano mentre la Radhost scaricava i rifiuti nel porto di Beirut – collega la vicenda delle "navi a perdere" con il complesso scenario libanese.

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

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

Per quanto riguarda i rifiuti pericolosi ritrovati in Libano dopo la partenza della Jolly Rosso ed oggetto del contenzioso – soprattutto politico e mediatico – del 1994/1995, nella documentazione del Ministero degli affari esteri vi è una nota in lingua francese, datata "Beirut, 31 gennaio 1995", anonima, che disegna un quadro complessivo della situazione, avanzando alcune ipotesi⁷⁶:

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

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

74 Doc 2262.005, pagine 107 e 108

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

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

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

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

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

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

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

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

6.4 Il report di Greenpeace

Nel maggio del 1995, come detto, Greenpeace divulga un ampio *dossier* dedicato alla vicenda dei rifiuti italiani in Libano⁷⁸. Nel testo - redatto da Fouad Hamdan, Greenpeace Mediterranean Office, Malta - l’associazione afferma in estrema sintesi:

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

⁷⁷ Doc 2262.006, pagina 112 (senza autore)

⁷⁸ Doc 2262.007

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

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

Dalla relazione di Greenpeace emerge un dato di rilievo. Il contesto riportato relativo al presunto affondamento della M/n Yvonne A è comparabile con quanto riferirà l'ex collaboratore di giustizia Francesco Fonti. Il memoriale inviato alla Dna si sarebbe basato su alcuni appunti redatti dallo stesso Fonti, come accertato dalla Commissione d'inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, nel corso dell'inchiesta svolta nella XVI legislatura dedicata alle "navi a perdere". Si legge nella relazione finale dedicata alla vicenda⁷⁹: "un ruolo centrale hanno avuto, nel corso dell'inchiesta, quelli che Fonti stesso definisce suoi «appunti personali», redatti nell'arco di diversi anni e consegnati nel corso di un interrogatorio davanti all'autorità giudiziaria. Si tratta di numerosi fogli nei quali sono contenute le annotazioni più varie che si caratterizzano tutte per lo stile sintetico, a volte criptico, per la specificità delle informazioni, per la varietà dei temi trattati, dal traffico di rifiuti al traffico di armi, ai rapporti tra Stati, alla massoneria e via dicendo. È talmente un insieme affastellato di informazioni che è impossibile individuare un filo logico. Anche la modalità di redazione delle frasi è tale per cui non sempre è possibile cogliere il significato di ciascuna di esse e la ragione per la quale sono state annotate. (...) Un passaggio degli appunti di Fonti molto importante, a parere della Commissione, è quello relativo alla parte in cui Fonti parla delle tre navi Cunsky, Vorais Sporadais e Yvonne A, che sarebbero state affondate con un carico di fusti di rifiuti tossici con il contributo dello stesso Fonti. Ebbene negli appunti è riportata testualmente questa espressione (doc. n. 240/2): I punti di affondamento delle navi «Anna» e «Euroriver», con bandiera maltese, erano affondate nel Mediterraneo (1989 e 1991) nei punti segnati dal bandito progetto ODM, nella voce Aree nazionali Italiane. La «Rosso» si era incagliata all'altezza di Vibo Valentia nel 1990. La «Rosso» altro non era che la «Jolly Rosso» che nel 1989 aveva riportato in Italia i rifiuti mandati a Beirut. La motonave «Radhart⁸⁰» era arrivata a Beirut il 21 settembre 1987 con 15.800 fusti e venti *container*, ma di tale carico solo 5.500 erano stati rimossi da Beir, e mischiati con sabbia erano stati infustati in 9.500 contenitori arrivati dall'Italia, ma non erano stati caricati solo sulla Jolly Rosso, ma anche sulla Yvonne e sulla Cunsky e sulla Vorais Sporadais".

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

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

80 In realtà si tratta della motonave Radhost

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

Va sottolineato che l'operazione di recupero dei rifiuti industriali italiani avvenne attraverso l'infustamento dei contenuti dei barili originali in nuovi fusti fatti arrivare dall'Italia. La contabilità finale può essere stata condizionata – in un verso o nell'altro – da questo passaggio. La verifica tecnica effettuata sul cantiere – posto all'interno del porto di Beirut – d'altra parte ha controllato solo alcuni fusti “*a random*”. Si legge nel *report* del novembre 1988, a firma Umberto Fortunati⁸²:

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

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

Nello stesso *report* si legge, inoltre, che la rimozione dei rifiuti nelle aree utilizzate per lo stoccaggio nel 1987 (area di Chnanir) è avvenuta a cura delle “Forze libanesi”, ossia la fazione cristiano-maronita che, secondo Greenpeace, avrebbe avuto un ruolo di copertura rispetto all'arrivo della Radhost⁸³.

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

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

Secondo il database Marinetransport.com, il numero di IMO (identificativo di un vascello) della M/n Yvonne A è 5393608⁸⁴; l'ultimo nome conosciuto è Fatmir Troplini. Verificando i dati sul database

81 Doc 2262.002, pagina 86, nota Monteco.

82 Doc 2262.002, pagina 71

83 Doc 2262.002, pagina 72

84Vedi https://www.marinetraffic.com/it/ais/details/ships/shipid:956752/mmsi:-5393608/imo:5393608/vessel:SCUTARY_II

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

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

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

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

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

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

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

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

Nel giugno 1988 il quotidiano inglese *The Guardian* denunciava che nella zona di Koko, Nigeria, era stato creato un deposito di rifiuti speciali – anche pericolosi – in una zona abitata vicina alla spiaggia, senza nessuna protezione. Nel luglio dello stesso anno la denuncia viene ripresa dal deputato Edo Ronchi, che predispone un *dossier* dettagliato sulla vicenda. Il documento è stato acquisito dalla Commissione per poter ricostruire il caso⁸⁵.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Decoman Italia;
- Pec Tredi Francia;
- Lanstar Wimpey Waste Inghilterra;
- Marvin Limited Inghilterra⁸⁶.

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

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

86 Doc 1932.009 – certificati di distruzione definitivi

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. L'IPOTESI RADIOATTIVA.

La principale preoccupazione negli anni '90 riguardava sicuramente la possibilità che gruppi di trafficanti – italiani e/o internazionali – potessero essere coinvolti nella movimentazione di materiale radioattivo o, nei casi peggiori, nucleare.

Una nota del Sismi del 2 agosto 1995, declassificata dalla Commissione il 17 gennaio 2017⁸⁷, forniva al “Comitato parlamentare di controllo” sui servizi segreti un quadro informativo sul “traffico abusivo di rifiuti, anche radioattivi”. I punti critici segnalati erano:

- i rischi provenienti dall'importazione di materiali ferrosi radioattivi. Si tratta di materiali ferrosi prevalentemente destinati ad uso siderurgico. La radioattività presente in questi materiali può essere originata dalla presenza di elementi metallici ricavati dal processo di riconversione dell'industria bellica est-europea. A seguito delle segnalazioni del Servizio, il Ministero della sanità aveva emanato circolari volte a disciplinare più stretti controlli radiologici sia ai valichi di frontiera, sia presso le aziende destinatarie dei materiali medesimi. Da evidenze informative risulta che tali disposizioni vengono generalmente osservate;
- la situazione dei depositi in Italia di rifiuti radioattivi di origine elettronucleare, industriale e medico-ospedaliera;
- il potenziale rischio ecologico costituito da alcune centinaia di tonnellate di rifiuti tossici provenienti da un Paese europeo e stipati in un convoglio ferroviario in sosta presso il confine albanese-jugoslavo;
- notizie in merito a soggetti italiani, in concorso con stranieri, le cui attività sembrano finalizzate allo stoccaggio illecito di scorie radioattive di origine elettronucleare e/o militare. In tale contesto sono stati forniti elementi informativi relativamente a talune navi che potrebbero essere state affondate nel Mediterraneo con a bordo carichi di materiale radioattivo e al tentativo di un soggetto italiano di acquisire un'area di uno Stato africano per lo stoccaggio di scorie radioattive, sfruttando un progetto a suo tempo sviluppato nell'ambito di un ente della Comunità europea e decaduto di validità.

Il riferimento alla “navi che potrebbero essere state affondate nel Mediterraneo” derivava, con tutta probabilità, dallo scambio di notizie che era in corso nel 1995 tra il Sismi e la procura della Repubblica presso la pretura di Reggio Calabria, pubblico ministero Francesco Neri, titolare all'epoca dell'inchiesta sulle navi a perdere⁸⁸.

Il soggetto italiano interessato “allo stoccaggio di scorie radioattive” era Giorgio Comerio, già noto al Sismi per “presunti traffici di armi”⁸⁹.

Il documento redatto dal Sismi nel 2004 (Doc 294.103), declassificato dalla Commissione il 30 gennaio 2017, riporta una articolata scheda di analisi del profilo di Giorgio Comerio. La nota riassume elementi già acquisiti dai servizi di sicurezza nel corso degli anni, aggiungendo notizie inedite di particolare interesse per l'inchiesta parlamentare:

“Fonti professionalmente qualificate hanno fornito indicazioni relative alle attività, legali e presumibilmente illegali, ascrivibili al faccendiere italiano Giorgio Comerio. Ciò sulla scorta del fatto che, a fronte del grave problema dello smaltimento delle scorie nucleari, starebbero riemergendo, in tutta la loro attualità, gli scenari e i protagonisti di quei fenomeni criminali spesso ad esso sotteso. Ed è proprio in tali scenari che andrebbero collocate alcune delle attività di Giorgio Comerio il quale, dopo un passato periodo di “notorietà” derivante dal suo coinvolgimento in inchieste riferite specialmente al traffico di rifiuti tossici e radioattivi, avrebbe continuato ad operare in condizioni di assoluta anonimata. Condizioni, queste, che avrebbero favorito uno sviluppo esponenziale dei suoi

87 XVI legislatura, Doc 294.007

88 La documentazione declassificata nel gennaio 2017 (fascicolo 294, XVI legislatura) rivela una fitta corrispondenza tra i servizi di informazione militare e la citata autorità giudiziaria

89 XVI legislatura, Doc 294.007, pagina 8

affari garantendogli, contestualmente, quella caratteristica di "bassa visibilità" così necessaria a dissimulare tra le iniziative legali quelle verosimilmente illegali. Tant'è che, allo stato attuale, il faccendiere risulterebbe contiguo o organico ad una serie di traffici clandestini e di attività illegali internazionali con particolare riferimento:

- allo smaltimento e al commercio di scorie nucleari e rifiuti tossici;
- al riciclaggio di denaro;
- al contrabbando di armi.

Di converso egli avrebbe tentato a più riprese, e spesso con successo, la realizzazione di diversi business attraverso una complessa rete societaria facente capo rispettivamente alla Oceanic Disposal Management (ODM), con sede nelle Isole Vergini Britanniche, nonché alla Overseas Development Management (ODM) ubicata in Svizzera. In particolare la brand identity delle società madri sarebbe stata utilizzata per il rilancio, avvenuto nel 1997, dell'omonimo progetto (il cui avvio risalirebbe al 1987) essenzialmente basato sul seppellimento in mare dei rifiuti radioattivi tramite dei "penetratori" (una sorta di siluro) che, lanciati da una nave, sarebbero stati in grado di affondare le scorie, custodite al loro interno, a circa 30 o 40 metri sotto il fondale marino. In realtà tale progetto, suffragato da una concreta fattibilità tecnica, sarebbe stato utilizzato dal Comerio, come un vero e proprio escamotage per accreditarsi presso i Governi di diversi Paesi (come la Somalia, la Nigeria, la Sierra Leone, l'Iran, la Corea del Nord, etc), non solo per ottenerne dei finanziamenti ma, soprattutto, per intessere rapporti con i "faccendieri" locali e alimentare i propri traffici (armi, scorie nucleari, riciclaggio di denaro, etc). Cosa che gli avrebbe consentito, tra l'altro, di "suggerire" dei siti marini da egli "conosciuti" e ritenuti idonei per l'affondamento. Tuttavia, vista la complessità realizzativa del progetto in questione, egli provvede a promuoverne uno ulteriore basato su impianti mobili di vetrificazione delle scorie radioattive e gassificazione dei rifiuti tossici (segnatamente quelli ospedalieri), collocati a bordo di navi del tipo Ro-Ro. Ed è con questo progetto che Comerio sarebbe riuscito nel tentativo, lungamente perseguito nel corso degli anni, di creare una operazione, assolutamente legale, tecnicamente valida e concretamente attuabile, dietro la quale fornire una idonea "copertura" alle proprie attività illecite. Tant'è che egli riesce, tramite un simile progetto, ad ottenere dei contratti da vari Stati, interessati sia al ricevimento che alla cessione delle scorie radioattive, o da semplici regioni come la Sicilia.”

8.1 Principali indagini su Giorgio Comerio ed esiti giudiziari

Da documentazione di Aise e Aisi risulta: “Arrestato il 12.7.1984 a Lugano (Svizzera), dove aveva costituito la società "Teksea", per truffa e frode nonché per violazione delle leggi federali sugli stranieri”⁹⁰.

Tribunale di Lecco N. 6356/93 R.G. notizie di reato. Nei confronti di Elio Ripamonti, per il reato di cui all'art. 144 del decreto del Presidente della Repubblica n. 185 del 1964 (violazione delle norme sullo smaltimento dei rifiuti radioattivi). Archiviato dal giudice per le indagini preliminari il 30 ottobre 2001 per prescrizione⁹¹. Indagini condotte dalla 6^a legione della Guardia di finanza - Compagnia di Lecco, su delega del pubblico ministero Bruno Casciarri.

Il 29 settembre 1993 la Guardia di finanza ferma, presso il valico stradale di Maslianico, Elio Ripamonti (nato a Lecco il 9 gennaio 1940). Trovano la proposta di contratto della ODM per il seppellimento di scorie radioattive. La proposta di contratto era stata inviata da Giorgio Comerio (dalla sua casa di Garlasco, Pavia). Secondo gli accertamenti della Guardia di finanza, Ripamonti svolgeva la professione di procacciatore di affari nel settore dello smaltimento di rifiuti. A suo carico risultavano all'epoca numerosi precedenti penali per associazione per delinquere, falso monetario, inquinamento e in materia di oli minerali. Il 16 ottobre 1993 il pubblico ministero firma il decreto di

90 XVI legislatura, Doc 0298.007, declassificato il 5 maggio 2014

91 XVI legislatura, Doc 1180.002

perquisizione nei confronti, tra gli altri, di Giorgio Comerio. Il 22 ottobre 1993 la tenenza della Guardia di finanza di Vigevano effettuò la perquisizione. Nelle informative dell'epoca si legge: “da un primo sommario esame della documentazione rinvenuta si rilevava documentazione contenuta in diversi contenitori e cartelline, risalente agli anni 1983 e 1984, afferente contatti con Paesi esteri, con oggetto armi” (dal verbale di perquisizione).

Giorgio Comerio dichiara: “Sono *chief director* della ODM di BVI inc., con sede operativa a Guernsey (GB). Questa società è nata e si occupa della tecnologia e applicazione industriale della medesima in relazione allo smaltimento dei rifiuti radioattivi. All'uopo produce stampato in 5 lingue sugli scopi e metodologie operative della società, che vi rilascio in copia. Questa società ODM ha un terminale di studio presso la mia abitazione di campagna in Garlasco, Via Della Costa n. 14, attrezzata con computer, stampanti, fax, tavoli da disegno ed attrezzature scientifiche, onde poter elaborare tecnicamente, o fare riunioni o comunque facilitare il lavoro dello staff tecnico straniero (...). Io oltre a questa attività manageriale, mi occupo di perizie, sono quindi libero professionista, nel settore geotecnico e navale e sono socio in diverse società straniere che operano in questi settori”.

Sull'attività legata al commercio di armi, Comerio dichiara: “In epoca anteriore (fino al 1984) sono stato anche rappresentante di due società governative argentine che producevano sistemi di difesa, preciso che all'epoca ero residente in Svizzera e che dai quel Paese operavo, come voi stessi avete già constatato esiste documentazione d'archivio relativa a questa attività che ha avuto termine nel 1984”.

Il 1° dicembre 1993 il pubblico ministero delega per le indagini il Comando sezione di polizia giudiziaria del Corpo forestale dello Stato di Brescia, “con delega a tramettere alle diverse Procure che svolgono indagini collegate”.

Tra il materiale sequestrato è di rilievo:

- fax intestato a “Comerio Industry ltd” dell'11 giugno 1990 indirizzato a “Convalexius Wien” relativo ad un incontro a Bratislava;
- nota in inglese e tedesco, senza data e con mittente coperto da *omissis*, relativo ad attività su materiale radioattivo.

Tribunale di Reggio Calabria - 2114/94, pubblico ministero dott. Francesco Neri, procura presso la pretura di Reggio Calabria; 1680/96, pubblico ministero dott. Alberto Cisterna, procura presso la DDA di Reggio Calabria. Fascicolo 2114/94, archiviato dal Gip Anna Costabile il 14 novembre 2000⁹². Si legge nel decreto di archiviazione del Gip Costabile: “Certamente vi è traccia in atti dello scellerato disegno criminale di smaltimento in mare di rifiuti radioattivi ordito da Comerio Giorgio e dai suoi complici, tutti soci della Holding ODM, ma mancano elementi che consentano di ricondurre in tale programma l'affondamento delle due anzidette navi Rigel e Rosso, non essendo emerso, allo stato, che le stesse trasportassero rifiuti radioattivi”.

Tribunale di Bolzano 1354/96 RGNR

Giorgio Comerio è stato condannato con sentenza del tribunale di Bolzano del 22 ottobre 1999, confermata con sentenza della Corte di appello di Bolzano del 20 ottobre 2000 (irrevocabile l'8 ottobre 2002 a seguito di rigetto del ricorso per Cassazione). La pena inflitta era di quattro anni di reclusione e un milione di lire di multa, per il reato di tentata estorsione commessa ai danni di Guido Agostini.

A seguito dell'indulto del 2003 la pena è stata ridotta ad un anno di reclusione.

Con ordinanza del 21-12-2012 il giudice dell'esecuzione del tribunale di Bolzano ha dichiarato estinta la pena per decorso del tempo, essendo decorsi dieci anni dalla data dell'irrevocabilità della sentenza senza che la pena abbia avuto esecuzione (per irreperibilità dal condannato).

Contro tale ordinanza la procura ha proposto ricorso per Cassazione, adducendo che non era legittimo dichiarare l'estinzione della pena, trattandosi di soggetto recidivo (art. 172 del codice penale). La

Corte di cassazione, in data 26 settembre 2013, ha rigettato il ricorso in quanto la recidiva, per essere ostativa all'estinzione della pena, deve essere concretamente applicata nel giudizio di merito, circostanza questa che non si è verificata nel caso in esame⁹³.

Da una informativa del Sismi (Doc 0488.004, declassificato il 5 maggio 2014) risulta poi che “la procura della Repubblica di Bolzano il 22 febbraio 2008 ha revocato il decreto di sospensione dell'ordine di esecuzione per la carcerazione ed ha ripristinato l'ordine medesimo n.674/2002 R.E.S. emesso il 22 febbraio 2008”.

Attività imprenditoriali di Giorgio Comerio

Giorgio Comerio ha svolto una lunga attività imprenditoriale in parte ricostruita dalle inchieste giudiziarie, dalle informative della polizia giudiziaria e da documentazione di vario genere (note, appunti, informative, schede, etc.) dei servizi di sicurezza, che hanno approfondito (tra il 1985 e il 2008) la sua figura. Salvo due piccole aziende poi fallite o liquidate tra gli anni '70 e '80, Giorgio Comerio non avrebbe mai posseduto quote di imprese registrate nelle camere di commercio italiane. Vanta una laurea in ingegneria elettronica, che - secondo alcune note del Sismi - sarebbe in realtà inesistente. Il suo reale titolo di studi sarebbe di perito meccanico. La sua attività può essere divisa in tre filoni:

- progettazione, produzione e commercializzazione di sistemi d'arma;
- progettazione, produzione e commercializzazione di sistemi di smaltimento di rifiuti radioattivi;
- realizzazione di perizie con attrezzatura “Georadar” per il ritrovamento di rifiuti occultati.

Queste attività sono in parte monitorate e documentate fino al 2000/2001, quando Comerio si trasferisce in Tunisia dopo la condanna del tribunale di Bolzano. Solo nel 2014, dopo l'estinzione della pena, si trasferisce di nuovo in Italia, dove risulta residente insieme alla convivente Giuliana Giunta – anche lei coinvolta nell'inchiesta di Reggio Calabria - nel comune di Mazara del Vallo (TP).

I collegamenti con la “Comerio Ercole spa”

Tra la copiosa documentazione prodotta dall'Aise/Sismi acquisita dalla Commissione durante i lavori della XVI legislatura sulla storia imprenditoriale e personale di Giorgio Comerio, particolarmente rilevante è un allegato ad una lunga nota in inglese, proveniente da servizi esteri (nel documento declassificato non è indicata la fonte; potrebbe trattarsi del servizio inglese o maltese)⁹⁴. Si tratta di una sorta di presentazione delle attività di Comerio destinata a possibili clienti, interessati all'acquisto di sistemi d'arma. Il *background* dell'imprenditore è riferibile alla famiglia Comerio di Busto Arsizio (provincia di Varese), che da più di cento anni è a capo dell'omonima fabbrica. La società, nata nella seconda metà dell'Ottocento, durante l'ultimo conflitto mondiale aveva raggiunto una notevole dimensione imprenditoriale nel campo della produzione di armi, con 8000 dipendenti. Secondo la presentazione in lingua inglese, questo ramo d'azienda era ancora attivo negli anni '80 e '90.

Di particolare rilievo per una corretta comprensione delle attività di Giorgio Comerio è uno schema di controlli societari, più o meno occulti, riportato nella documentazione prodotta dal Sismi. La Comerio Ercole Spa sarebbe il reale controllore delle principali società riconducibili a Giorgio Comerio:

- Teksea - Tekfly Sa, Svizzera (1968-1984);
- Marine Electronic Industry Ltd, BVI, fondata nel 1982 come Bones Ltd e trasformata successivamente in MEI;
- Comerio Industry, Malta, fondata nel 1985 con un capitale di 5 milioni di dollari.

93 Informazioni ricevute dalla procura di Bolzano di cui al doc. 2631/1

94 Doc 298.007, XVI legislatura, declassificato il 5 maggio 2014

Queste società estere avrebbero gestito il settore militare, mentre la Comerio Ercole spa di Busto Arsizio si occupava della produzione civile (tessuti, materiali plastici, progetti di ingegneria, etc.). Nel documento con oggetto “Production supply of torpedos to the Navy of the Republic of China - General data and information on the producer/supplier”⁹⁵, si legge: “The G.Comerio productions are based on a market gap: for political reasons or conflict situations some governments face difficulties in obtaining the military / naval equipment which they intend to acquire through the usual relations from government to government. The most famous producers of said equipment form a small group of industries; they very often do not succeed in obtaining the imposed export-documents needed for the delivery of the equipment they are supposed to supply. Obviously, for afore mentioned reasons, Mr.G. Comerio has developed his activities on a parallel basis”. In sostanza Giorgio Comerio si occuperebbe del “mercato parallelo”, destinato a fornire sistemi d’arma a paesi sotto embargo o, in ogni caso, che non possono per diversi motivi accedere al normale e legale circuito commerciale. Il tipo di sviluppo è poi spiegato: la società MEI si occupa - spiega la nota - di “*reverses engineering*” di sistemi d’arma, ossia studia progetti sviluppati da note aziende per poi replicarli a basso costo, rendendoli disponibili sul mercato parallelo⁹⁶.

La produzione delle “telemine”

Già dalla fine degli anni ’80 il Sismi segnalava con diverse note l’interesse imprenditoriale di Giorgio Comerio per la realizzazione e/o commercializzazione di sistemi d’arma particolarmente sofisticati, le cosiddette “telemine”. Questa attività sembrerebbe proseguire almeno fino al 1991 e avrebbe contemplato l’ipotesi di acquisto della M/N “Jolly Rosso” (poi rinominata “Rosso”), spiaggiata ad Amantea il 14 dicembre 1990.

Particolarmente di rilievo è la nota contenuta nel documento 0298.007 (già citato). A pagina 13 è riprodotta la nota del Sismi protocollo 5262/137-76/08.1, del 22 aprile 1992, indirizzata al Comando generale dell’Arma dei Carabinieri, Il reparto:

“Nel prosieguo dell’attività informativa è emerso che l’Ing. Comerio, presente in questi giorni in Italia, avrebbe dichiarato di aver stipulato, nel corso di un recente viaggio in Iran (febbraio - marzo u.s.) un contratto del valore di 20 milioni US con quella Marina, per la produzione, in loco di 10 esemplari di mina teleguidata, l’addestramento del personale e la fornitura di una nave da adibire ad officina. Per quest’ultima esigenza avrebbe avviato trattative con il cantiere Canados di Fiumicino”.

Nello stesso documento è reperibile un appunto sul cantiere navale Canados (senza data e senza firma, attribuibile al Sismi), dove si legge circa l’impresa di costruzione navale citata:

- Canados S.p.A., con sede in Ostia Lido (Roma), via dell’Idroscalo n. 18;
- La società ha quale amministratore unico Gallus Costantino, nato a Posada (NU) il 3 maggio 1947.

Il collegamento con la società Canados è particolarmente suggestivo: questo gruppo è infatti citato come una delle imprese indirettamente collegate a Giovanni De Pierro, nato a Napoli il 30 gennaio 1950, residente in Roma, colpito da un’importante decreto di sequestro preventivo del tribunale di Roma (Proc. N. 2/2014 M.P.). Le società sequestrate al De Pierro erano attive fin dai primi anni ’90 nel campo delle manutenzioni industriali e, nel 1994, acquistarono un’importante area della discarica Borgo Montello⁹⁷.

95 Pagine 607 e seguenti - Doc 298.007

96 “M.E.I in fact proceed along the principles of the Reversed Engineering practices, without copying the system since they develop their own products as well” (pagina 609 - Doc 298.007)

97 Vedi decreto confisca 2/14 tribunale di Roma, sezione specializzata per le misure di prevenzione, nei confronti di Giovanni De Pierro. A pagina 36 si legge: “(...) Canados International srl (società riconducibile alla Holding investigata ma ceduta ad un gruppo di investimento inglese)”.

L'attività di produzione e/o commercializzazione delle telemine sarebbe iniziata - secondo le note del SISMI - fin dal 1985 (o anche prima). Inizialmente il paese di presunta destinazione del sistema d'arma era l'Argentina, impegnata all'epoca nella guerra per il controllo delle isole Falkland/Malvinas. Da una scheda del sistema d'arma allegata alle note del Sismi (ottenuta, probabilmente, da una fonte del servizio segreto militare) risulta:

- produttore MEI (UK), società riferibile a Comerio;
- produttore della versione militare Comerio Industry Malta;
- inizio della produzione 1985;
- ordini ricevuti da Iran e Argentina;
- luogo di produzione Malta;
- costo unitario 600 mila dollari;
- contatto: Ing. Giorgio Comerio, via Marco Antonio Colonna, 9 – Milano.

Degno di nota è poi l'appunto del Sismi 1185/161.238/69 del 28 dicembre 1990, con oggetto "traffico merci per la Turchia"⁹⁸. Si fa riferimento all'invio di macchinari per la refrigerazione spediti dalla "Ercolo Comerio Spa", di Busto Arsizio.

In quello stesso periodo Giorgio Comerio - secondo informazioni raccolte dal Sismi - stava concludendo diversi accordi con paesi del Nord Africa e del Medio Oriente per la fornitura di catamarani (Sea-shuttle), utilizzabili, tra l'altro, per il lancio di missili a lenta corsa (vedi nota del Sismi 1741/137.6 del 30 novembre 1990).

I cantieri per la realizzazione delle imbarcazioni erano installati a Bezzina (Malta), ed erano gestiti direttamente da Giorgio Comerio e Cesare Cranchi, suo socio storico. Proprio in quei giorni la M/N "Rosso" (ex Jolly Rosso) trasportava a Malta attrezzatura proveniente dal porto di La Spezia. Un viaggio monitorato attentamente dal servizio segreto militare, che già da anni, come abbiamo visto, seguiva da vicino l'attività di Giorgio Comerio.

Lo stesso Sismi aveva segnalato l'interesse di Giorgio Comerio per l'utilizzo della "Jolly Rosso" nella produzione di una nave laboratorio per le mine/siluri a lenta corsa con un appunto del luglio 1988. La nave, secondo le informazioni raccolte, dopo un primo allestimento a Genova doveva essere trasferita a Malta, presso i cantieri di Comerio e preparata per la produzione delle telemine.

Sempre il Sismi il 28 novembre 1990 segnala al Comando generale dell'arma dei Carabinieri che "Comerio Giorgio avrebbe intrapreso anche l'attività di intermediario di forniture militari verso Paesi Africani". In particolare avrebbe fornito al governo dello Zaire camion Iveco (mezzi *dual use*, civile e militare), inizialmente destinati al governo di Siad Barre in Somalia. I mezzi sarebbero stati spediti dalla Comerio Industry, indicandoli ufficialmente come "mezzi per movimento terra". Nel

Doc citato 0298.007, pagina 235, è allegata una fattura proforma della Comerio Industry del 1° febbraio 1990 con l'elenco dei mezzi Iveco commercializzati. Da pagina 236 a pagina 243 sono riprodotte le schede tecniche dei mezzi, che appaiono evidentemente come camion *dual use* (*tactical truck*).

La nota del Sismi del 22 giugno 1990 segnala un'altra circostanza particolarmente rilevante. Comerio, per la realizzazione dei progetti navali e di armamento (telemine), avrebbe avuto contatti con Ennio Malavasi, della società Giza, legato, in quel periodo, alla compagnia di pesca italo-somala Shifco: "Un cittadino italiano tale Malavasi che potrebbe identificarsi con il presidente della "Giza S.p.A." di Bologna, Malavasi Ennio, nato a Quattro Castella (RE)". (nota 11230/137.6-76/08.3, indirizzata al Comando generale dell'Arma dei Carabinieri, II reparto. S.M. - ufficio operazioni⁹⁹).

98 Doc 298.007, XVI legislatura, pagina 63

99 Doc 298.007, XVI legislatura, pagina 226

L'attività di smaltimento rifiuti

Il 9 settembre 1993 il Sismi segnala la dismissione dell'attività relativa alla produzione e commercializzazione delle telemine: "Il noto Comerio Giorgio avrebbe cessato ogni attività relativa al progetto mina a lento moto ed avrebbe dismesso gli uffici di cui aveva la disponibilità in Milano, trasferendo la propria residenza in San Biagio di Garlasco (PV) (...) In questo ultimo periodo egli, invece, avrebbe concluso affari nel settore dello smaltimento di scorie radioattive. Verosimilmente si tratta dell'attività di cui è stato dato cenno con il foglio 728/137.6 del 28.5.90, avente per oggetto: Comerio Giorgio. Smaltimento di scorie radioattive".

Il 20 settembre del 1993, come abbiamo visto, la Guardia di finanza ferma Elio Ripamonti, dando origine al procedimento penale della procura di Lecco. Nel corso della perquisizione presso i locali della società "Fitting program", con sede in Galbiate, riconducibile a Ripamonti, la Guardia di finanza sequestra diversi appunti manoscritti, che riportano notizie su presunti sversamenti di rifiuti pericolosi. Le note indicano, tra l'altro, un collegamento con tale "Rossi della Petrol Dragon", società quest'ultima coinvolta in quel periodo in un'inchiesta per traffico illecito di rifiuti, come si è visto in precedenza.

Nel corso della perquisizione presso la residenza di Garlasco di Giorgio Comerio la procura acquisisce la documentazione della ODM. Di particolare rilievo:

- messaggio fax del 26 settembre 1993, da Comerio a Elio Ripamonti, con la trasmissione del contratto per rappresentare la ODM. La società di Comerio risulta così registrata: Oceanic disposal management Inc. di seguito denominata semplicemente "ODM" Inc. British Virgin Islands Company registrata secondo la International Business Company Ordinance con il No. 90963, registrata il 15 luglio 1993, con Registered Office presso: Araiias & Fabrega Co. BVI Limited, Wickhams Gay, Road Town, Tortola. Con uffici finanziari operativi al n. 3, Cornet Street, St Peter Port - Guernsey - Ufficio tecnico e commerciale in Italia, Via della Costa 14 - 27026.
- Il contratto indica quale oggetto "promuovere l'attività di smaltimento dei rifiuti radioattivi elencati nell'allegato 1". Allegate al documento vi erano alcune tavole tecniche con gli schemi dei siluri penetratori, da utilizzare per l'inabissamento dei "canister" carichi con le scorie radioattive (*free fall penetrators for radioactive waste disposal*).
- Il progetto aveva queste caratteristiche:
 1. i siluri, secondo la documentazione sequestrata, sarebbero stati trasportati nelle zone degli affondamenti con una nave da 8000 tonnellate e una lunghezza minima di 160 metri;
 2. l'assemblaggio dei siluri sarebbe avvenuto in *partnership* con un "ente governativo di una repubblica baltica";
 3. l'individuazione delle zone degli affondamenti sarebbe avvenuta utilizzando un sistema suppostamente brevettato dalla Comerio Industry ltd di Malta denominato "Riflettori sonar passivi ad alta energia";
 4. le aree di posa erano individuate - per una prima fase - in fondali di 400 metri nelle acque nazionali delle repubbliche baltiche;
 5. Comerio indica nel documento la profondità 400 metri come ideale, a differenza degli studi del progetto Dodos (il progetto ufficiale CEE poi abbandonato alla fine degli anni '80), che ipotizzavano l'affondamento in fondali a 5000 metri di profondità. La scelta di un fondale inferiore era determinata soprattutto dalla facilità di reperimento di aree a 400 metri di profondità in acque nazionali (le EEC), evitando, così, i problemi di autorizzazione per l'affondamento in acque internazionali;
- messaggio fax del 9 ottobre 1993, da Comerio a Ripamonti: Comerio chiude negativamente la trattativa con Ripamonti;

- messaggio fax del 18 ottobre 1993, da Comerio a tale Rullani: “Le allego la documentazione reativa alla ODM Inc. che ha iniziato da poco l’attività. Siamo anche operativi in Lettonia - a Riga - con la ditta in partecipazione lettone”. Il fax prosegue chiedendo un finanziamento di 50 milioni di lire.

L’interesse imprenditoriale verso il settore dello smaltimento di rifiuti radioattivi era in realtà già presente tre anni prima rispetto alla costituzione della ODM Inc nelle British Virgin Islands. Già nel 1990, il servizio militare aveva segnalato l’interesse di Comerio per lo smaltimento di rifiuti radioattivi. Nella citata nota 728/137.6 si legge: “Il Comerio avrebbe in animo di “armare” una nave da destinare al trasporto e scarico in mare, in aree controllate e già predisposte, di scorie radioattive. (...)”. La nota lega questo interesse di Comerio al citato progetto della CEE Dodos, relativo ai penetratori. Secondo la nota del Sismi “il Comerio avrebbe progettato e brevettato un trasmettitore d’impulsi perfettamente rispondente alle caratteristiche tecniche richieste dal progetto Ispra (nota: deve intendersi Centro comune di ricerca, con sede a Ispra e non l’agenzia nazionale per la protezione dell’ambiente)”¹⁰⁰.

Tra i documenti sequestrati a Comerio nel 1993 vi è la corrispondenza con il gruppo Convalexius, con alcune lettere che risalgono al 1990. Il rapporto tra Giorgio Comerio e il gruppo Convelexius - che appare estremamente interessante, in quanto è il primo, documentato, attinente al tema dello smaltimento dei rifiuti - è al centro di una informativa del Corpo forestale dello Stato di Brescia del 3 aprile 1995, indirizzata al pubblico ministero Francesco Neri. In questa annotazione si legge:

“Tutto il traffico sarebbe gestito da Manfred Convalexius titolare della Convalexius Trading con sede a Vienna, Endresstrasse nr. 125. Il Convalexius Manfred è un personaggio noto in Austria ed in altri Paesi nord-europei per il traffico di rifiuti e di rottami ferrosi. Il riferimento italiano di Convalexius è tale Comerio Giorgio, via Colonna nr. 9 Milano, della Comerio Industry l.t.d. con sede legale a La Valletta (Malta) strada Cristoforo nr.54 ed uffici in Malta in via West Hoeville”¹⁰¹

Queste informazioni erano state sviluppate dal Corpo forestale dello Stato di Brescia partendo dalla documentazione sequestrata dalla Guardia di finanza di Lecco alla fine del 1993 nell’abitazione di Comerio a Garlasco.

Giorgio Comerio rilascia delle dichiarazioni al dottor Francesco Neri il 12 luglio 1995¹⁰². All’interrogatorio assistono, oltre al pubblico ministero, Rino Martini, Natale De Grazia, Nicolò Moschitta e Domenico Scimone. Comerio era assistito dall’avvocato Pelligra del foro di Vigevano. Nel corso dell’interrogatorio Comerio sostiene che:

- il progetto ODM è “un progetto finanziato dalla CEE” che viene proposto a vari governi per lo smaltimento di rifiuti radioattivi in mare, previa autorizzazione dei governi proprietari;
- la Holding ODM è stata costituita e registrata a Bruxelles;
- vi è stato un mero “tentativo di acquisto” della Jolly Rosso, non andato a buon fine;
- l’attività delle “telemine” era stata commissionata dal governo argentino; erano interessati all’acquisto Libia, Libano, Iran, Iraq, Taiwan. Sostiene che non vi è poi stata alcuna fornitura e che all’epoca della commercializzazione era residente in Svizzera;
- si è effettivamente recato in Sierra Leone insieme a Jack Mazreku per ottenere un sito idoneo all’affondamento dei penetratori;

100 Doc 298.007, XVI legislatura, pagine 8 e 244

101 Annotazione di polizia giudiziaria ex art. 357 del codice di procedura penale. In merito al traffico internazionale di materiale radioattivo del 3 aprile 1995, a firma De Podestà e Martini. XVI legislatura Doc 0449.002, pagina 24 e seguenti.

102 Verbale di dichiarazioni rese da persona sottoposta ad indagini a seguito di presentazione spontanea. XVI legislatura, Doc 0449.002, pagina 86 e seguenti.

- ha conosciuto Convalexius attraverso Renato Pent; l'ha incontrato a Vienna insieme a uomini del governo austriaco; all'epoca Convalexius era Ministro della sanità. L'affare con l'Austria è ancora *in itinere*;
- tale Molaschi ha acquistato due azioni dell'ODM e "ha fatto comprare" altre azioni dell'ODM ad un tale Dreyfus (in realtà Dollfus);
- conosce da almeno dieci anni Viccica;
- i punti di affondamento indicati nelle carte sequestrate indicano in realtà zone "adibite a smaltimento di materiale esplosivo militare, dove è vietata la pesca e l'ancoraggio";
- i clienti di Comerio sono la Francia, il Belgio e il Giappone;
- tra i contatti di Comerio vi era tale Ezio Piero Toppino, "che vorrebbe entrare nella ODM";
- Comerio ha avuto rapporti con armatori greci;
- tra i soci della ODM vi era tale Marino Ganzerla ("entrato nella ODM per conto della Soleana con una partecipazione del 50% nella NTN con la Soleana").

Di un certo rilievo è il nome di Jack Mazreku¹⁰³ che, per ammissione dello stesso Comerio, era coinvolto nell'impresa. In una informativa della Guardia di finanza, gruppo repressione frodi, nucleo regionale Liguria¹⁰⁴, si sottolineano le "ingenti capacità finanziarie" di Mazreku, riportando che "è stato oggetto di un approfondimento informativo volto ad accertare la reale provenienza dei fondi utilizzati per la costituzione della Spa porto di Lavagna". In questa stessa informativa la polizia giudiziaria scrive: "Con specifico riferimento al porto di Lavagna, gli interessi economico-finanziari del Mazreku potrebbero essere finalizzati non solo al riciclaggio del denaro, ma anche alla realizzazione di una struttura portuale più ampia ed articolata idonea a favorire traffici illeciti".

I collegamenti tra Renato Pent e Giorgio Comerio

Il 12 maggio 1995 il pubblico ministero Neri interroga Renato Pent. Dall'interrogatorio emerge che:

- conosce Comerio nel 1988 a Zibido San Giacomo, in occasione di una attività con l'apparecchiatura Georadar¹⁰⁵ presso la discarica Cento Pertiche;
- tra il 1989 e il 1990 Comerio chiede a Pent di organizzare insieme un progetto per lo smaltimento dei rifiuti radioattivi in mare;
- in epoca più recente (l'interrogatorio è del 1995) Comerio avrebbe dichiarato di "essere pronto ad operare" in zone marittime prospicienti un "paese dell'ex Unione Sovietica", sul mar Baltico, in società con Convalexius;
- Pent partecipò ad un incontro organizzato da Convalexius in Austria, per definire l'operatività del piano. All'incontro parteciparono: Miri Dedominis, *broker* marittimo, lo stesso Comerio, il ministro dell'ambiente austriaco con altri quattro ministri ("sicuramente il ministro dell'industria");
- altri incontri a livello governativo avvennero con autorità svizzere, promosso da Pent attraverso Achille Casanova;
- vi furono dei contatti con autorità di Bruxelles per ottenere i permessi;
- nel 1994 Comerio riferì a Pent che il primo ordine era arrivato; Comerio aveva preso contatti con gli armatori della Zanoobia, la Tabalo Shipping;

103 Mazreku Rocco Jack, nato Durazzo (Albania) il 25 luglio 1932, deceduto a Lugano nel 2013.

104 Protocollo numero 3135/UG/GRF/FC/65713 del 27 novembre 2002, procedimento penale 2921/01, procura della Repubblica di Chiavari

105 Comerio utilizzava un georadar per effettuare ricerche di rifiuti sepolti. L'attività era intestata alla società Georadar. Cfr. Doc 432.001-432.006

- riferisce Pent: “E' notorio negli ambienti dello smaltimento dei rifiuti radioattivi, molti governi produttori di rifiuti radioattivi, all'epoca del governo Noriega stoccavano in Panama tonnellate e tonnellate di detti rifiuti. Analogo smaltimento è stato effettuato da Khomeini in Iran scambiando detti rifiuti con carichi d'armi. In pratica arrivavo nello stesso aeroporto con aerei simili, in contenitori identici sia rifiuti che le armi e nello stesso momento. Altri smaltimenti sono stati fatti nei Caraibi”;
- nel 1988 la quotazione di mercato per lo smaltimento di un fusto con materiale radioattivo era di circa 5.800 USD¹⁰⁶.

L'audizione del 26 maggio 2015

La Commissione ha audito Giorgio Comerio – dopo averlo rintracciato a Mazara del Vallo – il 26 maggio 2015. E' questa la prima audizione parlamentare dell'imprenditore italiano legato alla vicenda delle “navi a perdere”.

Giorgio Comerio è stato poi audito dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla Moby Prince e una seconda volta dalla stessa Commissione sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, per poter riscontrare alcuni elementi.

Nella sua audizione del maggio 2015 Comerio ha avuto modo di esporre la propria versione rispetto ai fatti documentati nel corso delle indagini giudiziarie citate e alle analisi riportate dalla copiosa documentazione prodotta dai servizi di sicurezza italiani, acquisita nel corso delle inchieste parlamentari.

La Commissione ha verificato, delegando il proprio personale di polizia giudiziaria, che ha riferito con annotazione conclusiva da cui sono tratti i riscontri che seguono, alcune dichiarazioni del Comerio, rese in sede di audizione libera, che qui vengono riportate.

Per agevolare la lettura e l'analisi delle dichiarazioni di Comerio, il testo della trascrizione stenografica dell'audizione è stato suddiviso in argomenti. I riscontri effettuati dalla Commissione rispetto alle dichiarazioni del Comerio sono inseriti in apposito riquadro.

A - Le indagini giudiziarie

Afferma Comerio: “Vi ringrazio e desidero fare una prima premessa. Come voi ben sapete, su questa attività sono state effettuate indagini da parte di numerose procure, indagini che sono durate quattro anni e hanno coinvolto tutta la mia vita e quella dei miei collaboratori. Sono certo che voi apprezziate l'esito e l'attività dei giudici, e sappiate che dopo quattro anni di attente valutazioni nei miei riguardi e nei riguardi dei miei collaboratori non è stata mai trovata nessuna azione penalmente rilevante, quindi io non sono stato mai indagato e tutte le illazioni che avete trovato sulla stampa e sui libri in questi anni a quanto mi risulta non hanno avuto alcun esito investigativo serio, come già emerso negli atti della precedente Commissione.

Domanda: [...] ma questa questione relativa agli atti della procura di Bolzano?

GIORGIO COMERIO. Bolzano non ha nulla a che fare con l'attività in essere di questa Commissione: c'è stata una condanna, è andata in prescrizione, ho una situazione assolutamente pulita e netta, tanto che per evitare niente già da tempo illazioni fino dal 1993 tutta la mia attività è sempre stata libera e disponibile su internet, cosa che aveva creato qualche problema ai primi procuratori, perché già nel 1993, quando internet era agli albori, tutta la ricerca e tutte le attività che erano disponibili.”

¹⁰⁶ “Per fusto tipo intendo un contenitore cilindrico in acciaio avente un diametro di 43 CJD. Alto poco più di metro (1,00 - 1,30 mt.), avente un peso complessivo variabile dai 250 ai 360 kg. ed una capacità di contenimento di rifiuti radioattivo di 7 kg”

Riscontri a cura della Commissione:

A carico di Giorgio Comerio, nato a Busto Arsizio il 3 febbraio 1945, risultano i seguenti precedenti di polizia:

- vari provvedimenti scaturiti dal citato procedimento penale del tribunale di Bolzano, divenuto irrevocabile:
 - cattura per esecuzione ordine di carcerazione, revocato il 6 febbraio 2012;
 - rintraccio per notifica dell'8 marzo 2008;
 - cattura per ordine di carcerazione, dell'8 marzo 2008;
 - provvedimento di cattura, revoca per indulto, del 11 dicembre 2007;
 - provvedimento di cattura da eseguire, del 24 ottobre 2002;
 - divieto di espatrio generico, revocato, del 2 luglio 1997;
 - termine custodia cautelare del 7 aprile 1997;
- risulta una segnalazione come “colpito da provvedimento” del 30 maggio 1983, per una condanna per reati contro la famiglia.

“GIORGIO COMERIO. Per quanto riguarda la condanna di Bolzano è verissimo, a parte che come tutti mi professo innocente, ma comunque c'è stata una condanna.

Io mi trovavo già in Tunisia a un indirizzo noto a tutti, compreso gli inquirenti, che sono andati in ufficio, dove gli hanno dato il mio indirizzo, indicando il cantiere navale perché ero già all'estero, iscritto all'Aire, la mia compagna è nel consiglio di amministrazione della Camera di commercio tunisi-italiana.

Sulla stampa tunisina ci sono stati diversi articoli che mi riguardavano come imprenditore, e c'è stato un convegno della regione Lombardia per invogliare gli investitori lombardi a investire in Tunisia in cui mi hanno intervistato, quindi ero notissimo, il mio indirizzo era noto a tutti, mi ha chiamato La7, mi ha chiamato il Financial Times, mi hanno chiamato Palladino e tutti i giornalisti del mondo.

Se qualcuno avesse voluto dire che dovevo essere arrestato e portato in Italia, ci sono delle procedure previste dalla legge per cui il Ministero degli esteri si rivolge a quello degli interni tunisino, il quale fa la richiesta, io ho il mio avvocato e c'è tutta una procedura prevista dalla legge, che gli avvocati conoscono bene.

Poiché l'Italia non ha mai avviato questa procedura forse per l'insussistenza sostanziale della cosa, da parte mia non ho potuto fare altro che accettare il fatto che l'Italia non ha mai richiesto nulla, ma non mi sono mai nascosto e l'elenco delle mie interviste sulla stampa italiana ne è una prova.

Non sono stato né fuggiasco, né nascosto, perché il mio indirizzo era noto a tutti, compresa l'Ambasciata, perché l'ambasciatore mi invitava a casa sua il 2 giugno, festa della Repubblica, o per qualche altro avvenimento senza alcun timore, perché quello che lei dice non è mai risultato alle autorità italiane in Tunisia.

(...)

Domanda: Lei quanto tempo è stato in Tunisia?

GIORGIO COMERIO. Per 13 anni.

Domanda: Dove presumo abbia continuato un'attività...

GIORGIO COMERIO. Io in Tunisia ho realizzato e adesso venduto la prima fabbrica di aerei leggeri e un cantiere navale, dove ho fatto dei ristoranti galleggianti, delle piccole imbarcazioni in acciaio, ho progettato e costruito il più grande ristorante galleggiante di Biserta (...).

Non sono stato né fuggiasco, né nascosto, perché il mio indirizzo era noto a tutti, compresa l'Ambasciata, perché l'Ambasciatore mi invitava a casa sua il 2 giugno, festa della Repubblica, o per qualche altro avvenimento senza alcun timore.”.

Riscontri a cura della Commissione:

La Commissione ha contattato Francesco Canino, primo segretario dell'Ambasciata d'Italia in Tunisia, chiedendo un riscontro rispetto a quanto affermato da Giorgio Comerio. Ecco il testo integrale della risposta ai quesiti:

“Questa Ambasciata non è al corrente delle attività nel settore navale e della ristorazione svolte in Tunisia dal Sig. Giorgio Comerio.

Ciò che risulta dai nostri schedari consolari è quanto segue: iscritto all'AIRE il 05/12/2013 come Giorgio Comerio (non ci risulta il De Angeli), proveniente dal Regno Unito e rimpatriato in Sicilia nel Comune di Mazara del Vallo il 06/11/2014. Era convivente qui in Tunisia con la Sig.ra Giuliana Iolanda Rosa Giunta, iscritta Aire almeno dal 2003 (non risulta la data precisa, ma nel fascicolo è conservato un certificato di residenza a Tunisi del 2003) anche lei rimpatriata in data 27/10/2014.

A quanto risulta agli atti di questa Sede, il nome di Giorgio Comerio non risulta dai files per la redazione e l'invio degli inviti al consueto ricevimento in Residenza per il 2 giugno.

Cio' che invece ci risulta, dopo aver contattato il funzionario all'epoca in servizio presso questa Sede (ora rientrato in servizio al Ministero degli Esteri) e che seguiva il settore della stampa, è che effettivamente il Sig. Comerio si presentò in Ambasciata come giornalista di Oggi Notizie – giornale on-line di Genova. Il suddetto funzionario, in quanto addetto stampa, lo ricevette per una breve presentazione nella seconda metà del 2013. Lo rivide incidentalmente in Ambasciata in una seconda occasione, quando il Sig. Comerio si recò in Cancelleria Consolare per delle pratiche consolari.

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.

Si segnala anche che un giornalista tunisino chiese al suddetto funzionario per la stampa informazioni sul Sig. Comerio, sul suo presunto coinvolgimento nel caso Ilaria Alpi e sulla sua effettiva residenza in Tunisia. Tuttavia, gli è stato risposto che nel rispetto delle norme vigenti l'Ambasciata non può dare informazioni personali sui propri connazionali iscritti all'AIRE.”.

B - Il progetto dei penetratori per lo smaltimento nei fondali marini dei rifiuti radioattivi

Afferma in audizione Giorgio Comerio: “Passando al programma che è stato sviluppato dalla Comunità europea e al quale ho partecipato, negli anni 1970-1980 la Comunità europea e i suoi scienziati, che io reputo persone colte e preparate, hanno ottenuto dalla Comunità europea un finanziamento di 100 milioni di dollari per trovare una soluzione alla messa in sicurezza delle scorie nucleari.

Questa ricerca è terminata nel 1980, io vi ho partecipato come fornitore di un sistema di trasmissione dati che captava i dati dal fondo del mare e li inviava via satellite alla centrale di ricezione dei dati in Germania. Ho fornito una boa particolare, in grado di essere ormeggiata a 4.000 metri di profondità che era frutto di un mio studio, più tutta l'elettronica.

Domanda: Quindi lei si è proposto a suo tempo come specialista...

GIORGIO COMERIO. No, io ero uno dei fornitori dei sottosistemi di questa ricerca.

La Comunità europea ha terminato gli studi e c'è stata una richiesta da parte della Comunità europea a tutti i centri di ricerca: una ricaduta positiva per tutti i cittadini che hanno pagato questa ricerca. I 100 milioni di dollari furono spesi da Paesi della Comunità europea, più Stati Uniti, Canada e Svizzera, quindi tutti i cittadini di questi Paesi hanno diritto alla fruizione del frutto delle ricerche fatte con i loro soldi, ma la Comunità europea ha chiesto ai centri di ricerca di creare un feedback, cioè di fare in modo che ci fosse un ritorno di immagine o finanziario, cedendo la tecnologia o parte della tecnologia o cedendo delle *royalties* o delle autorizzazioni.

Il centro di Ispra ha quindi presentato in numerose occasioni ufficiali tutta la tecnologia a tutto il mondo, perché era pubblica, disponibile per tutti. Hanno fatto i modellini, le pubblicazioni, tutti gli studi che sono raccolti in sei volumi disponibili a Bruxelles, alla Biblioteca della Comunità europea, e non c'è assolutamente nulla di segreto e non potrebbe neppure esserci.

Il risultato del *marketing* della Comunità europea al fine di recuperare denaro o immagine è terminato con un nulla di fatto, cioè non hanno trovato nessuno interessato né a dargli dei soldi per le royalties, né a comprare niente. Si sono quindi rivolti ai fornitori come me ed altri, chiedendoci di dare una mano a trovare qualche fruitore di questa tecnologia per dimostrare a Bruxelles che i soldi spesi avevano avuto un minimo di ritorno, che c'era stato qualcosa di utile a tutti i cittadini europei che avevano pagato.

Di conseguenza, sono andato a Ispra, dove ho avuto come altri fornitori tutta la documentazione necessaria per fare del *marketing* a favore della comunità, a favore del centro di ricerca.

Quando ho esaminato la tecnologia ho fatto due considerazioni. La prima è che andava ingegnerizzata dal punto di vista più industriale, per avere la possibilità di ridurre i costi che la Comunità europea considerava degli optional in questo settore, e in secondo luogo dal punto di vista legale, perché mi sono sempre preoccupato di fare delle attività secondo le leggi in vigore.

Dato che ero in contatto con altri due fisici nucleari che voi conoscete, abbiamo cercato di organizzare uno studio per proporre ad altri centri di ricerca all'estero questa tecnologia, come fruitori governativi non abbiamo mai trattato con delinquenti, con mafiosi o gente di questo genere.

Domanda: voi come fruitori avevate già una società o lei lavorava come libero professionista?

GIORGIO COMERIO. Avevo iniziato come libero professionista con altri liberi professionisti, poi abbiamo deciso di costituire una società per poter presentare a istituti governativi un progetto più completo, che avesse una valenza tecnica, una valenza legale e una valenza operativa che riguardava la parte geologica del progetto.

Per questo motivo il mio avvocato e anche socio era stato incaricato di informarsi presso uno studio legale specializzato in diritto internazionale se non vi fossero possibili ostacoli, e l'esito di questo studio è stato positivo, perché all'epoca c'era una convenzione abbastanza semplice che vietava di buttare rifiuti in mare, cioè di aprire la finestra e buttare la spazzatura in strada, cosa che mi sembra logica. Faccio presente che da piccolo ero nei Verdi, ne "Il Sole che ride", quindi ero particolarmente ambientalista.”.

Riscontri a cura della Commissione:

Il sito ilfattoquotidiano.it il 27.05.2015 ha pubblicato la lettera di smentita della presidenza dei Verdi: “Gentile direttore, in merito all’articolo pubblicato, facciamo presente che da un’attenta verifica degli archivi tesserati in nostro possesso (che possono essere visionato nella sede della federazione dei Verdi da parte de Il fatto quotidiano) risulta che il signor Comerio non è mai stato iscritto ai Verdi. Ci addolora veder accostato il nostro nome alle vicende di una persona con cui non abbiamo, né abbiamo avuto, nulla a che fare.

La morte di Ilaria Alpi e di Miran Hrovatin rappresentano una delle pagine buie della storia italiana su cui ci auguriamo che venga fatta piena luce perché si tratta di una ferita per la democrazia oltreché un’offesa drammatica dei confronti di chi cerca la verità per informare i cittadini su traffici e crimini orrendi. Nella speranza che tutti i responsabili di questo orrendo delitto (esecutori e mandanti) vengano assicurati alla giustizia e che venga dissipata ogni ombra su questa tragedia.

Cordiali saluti

Angelo Bonelli e Luana Zanella

coportavoce dei Verdi”

Continua Giorgio Comerio: “Il concetto di Ispra era totalmente diverso. Si tratta di mettere dei rifiuti a bassa radioattività in contenitori sigillati e resistenti nel tempo, che a loro volta sono messi in questi

penetratori che, lanciati in zone sismicamente stabili con strati di argilla, vanno a infilarsi a 20-30 metri sotto il fondo del mare, quindi si tratta di un seppellimento in sicurezza, tanto che tutta la tecnologia è stata sviluppata per capire a quale velocità potevano cadere, quale poteva essere l'errore nella caduta e tutto il sistema telemetrico per tenere sotto controllo comunque l'oggetto una volta seppellito. Questa era la tecnologia che potete trovare liberamente dappertutto. Fra parentesi, l'ho rivista su *Scienza e vita* di sei mesi fa in edizione francese. (...) In questo caso come azienda avevamo sviluppato la boa, nelle zone di interrimento individuate dalla Comunità europea per fare i primi esperimenti di caduta, perché i francesi avevano fatto i penetratori lunghi e stretti, gli inglesi li avevano fatti larghi e corti, gli italiani alla loro maniera, quindi ognuno voleva vedere come cadessero, che velocità raggiungessero, quanto andassero sotto il fondo del mare per studiare tutti i parametri. Per calcolare la velocità di caduta, l'impatto e la profondità di interrimento sono state realizzate delle apparecchiature elettroniche e anche dei robot in grado di controllare sul fondo, a 4.000 metri di profondità, e il sistema per captare questi dati e trasmetterli direttamente a Darmstadt a Ispra, in modo da avere il monitoraggio puntiforme di ogni lancio e di ogni posizione, è stato sviluppato da un'azienda da me costituita.

Sono emigrato dall'Italia circa 40 anni fa, sono stato iscritto all'AIRE fino a sei mesi fa, quindi, avendo vissuto in Inghilterra e poi in Svizzera dove lavoravo, per me non sussisteva il problema di rapporti con l'Italia, se non tramite il centro di Ispra.

(...)

Domanda: Quindi lei aveva già un'azienda che si occupava di elettronica?

GIORGIO COMERIO. Sì, la Marine electronics industry. (...) È un'azienda che trovate ancora nei registri, perché tantissimi anni fa qui sul Tevere con il professor Moccheggiani per l'Università La Sapienza avevo scoperto i piloni del ponte di Muzio Scevola con una imbarcazione attrezzata con queste apparecchiature che dalla Svizzera portammo sul Tevere a Roma, perché mi sono occupato anche di archeologia e di lavori di questo genere.”

Riscontri a cura della Commissione:

Da accertamento effettuato tramite il Commissariato Università, il Professore Moccheggiani non risulta essere docente presso l'Università la Sapienza di Roma. Inoltre, il predetto personale ha riferito che non esiste un sistema nazionale per appurare se il Comerio sia effettivamente laureato e dove abbia conseguito la laurea.

“Domanda: Quindi questa azienda esiste ancora...”

GIORGIO COMERIO. No, non esiste più, finita questa cosa non ha più avuto lavori.

Il concetto quindi era questo: proporre a istituzioni nazionali una tecnologia e una serie di informazioni legali e tecniche su come eventualmente queste nazioni, quindi Unione Sovietica, Stati Uniti, Australia e altre nazioni, potessero fruirne se e quando avessero voluto.

Non è successo nulla, gli svizzeri hanno verificato che non c'è stata mai alcuna attività minimamente illegale ma neanche in essere.

Con la prima uscita sul quotidiano *Cuore* noi ci siamo ritirati¹⁰⁷: il problema non è nostro, il materiale radioattivo italiano viene mandato da ENEA a Sellafield o in Francia e tutti gli italiani sulla bolletta

107 *Settimanale Cuore* del 17 Giugno 1995, Anno V, nr. 227, pagina 11, articolo di A. De Stefano: “Il relitto non paga” “Con le pinne, il fucile e il contatore geyger: il mar Jonio è una fogna radioattiva”

Sommario: “Pescatori fulminati dalla leucemia, naufragi sospetti, un ingegnere che nella sua villa ospita una sede di Forza Italia e i piani segreti per affondare in mare scorie radioattive e schifezze provenienti da mezzo mondo. E poi: una denuncia di Legambiente e tanti riscontri. Ecco come la magistratura sta cercando di stanare la gang dei rifiuti tossici. Un business secondo solo a quello della premiata ditta Mafia e Co.” (...) “Io e mio cugino Augusto stavamo tirando le reti quando a un certo punto abbiamo visto una palla di fango impigliata nelle maglie. L'abbiamo presa e abbiamo sentito immediatamente un forte bruciore alle mani e agli occhi, così l'abbiamo subito ributtata in mare. Da allora ci siamo

ammalati di leucemia mieloide. Augusto è morto, io ho subito già un trapianto ma sto ancora molto male". Fausto Squillaciotti era un pescatore del Mar Jonio. Il suo drammatico racconto è stato raccolto dal procuratore di Catanzaro Porcelli che insieme ai colleghi di Reggio Calabria e Matera sta indagando nel più assoluto riserbo su una vicenda allarmante. Centro del Mediterraneo: lo smaltimento delle micidiali scorie sarebbe avvenuto facendo affondare le navi con i carichi. Il traffico, destinato a provocare gravissimi danni, è al centro dell'inchiesta condotta da un pool di magistrati: dal procuratore capo di Napoli, Agostino Cordova, dal procuratore capo di Matera, Nicola Maria Pace, dal procuratore di Padova, Felice Casson, dal procuratore presso la pretura di Reggio Calabria, Francesco Neri, già vice di Cordova alla procura di Palmi. Alla fine di maggio si è tenuto, in assoluta segretezza, un vertice a Brescia, presso il coordinamento regionale del Corpo forestale dello Stato che da una decina di anni lavora sui traffici di rifiuti tossico-nocivi e radioattivi, quello che secondo stessa procura distrettuale antimafia, è diventato il secondo business della criminalità organizzata. L'indagine, oltrechè sull'episodio riferito dai pescatori del catanzarese, prende le mosse dallo spiaggiamento della Rosso, una nave dell'armatore spezzino Messina, già nota al grande pubblico come Jolly Rosso: furono le stive del cargo italiano ad ospitare oltre 2.000 barili di rifiuti tossico-nocivi recuperati dalle coste del Libano dopo la scandalo internazionale delle "navi dei veleni" italiane. Nel dicembre del 1990 nonostante le condizioni del mare non fossero per nulla proibitive, la Rosso si spiaggia a Vibo Valentia, sulla costa tirrenica della Calabria, in un'area turistica. A bordo della nave, subito abbandonata dall'equipaggio che rifiutò di tornare a bordo, il comandante della capitaneria di Vibo Valentia trovò una strana documentazione che nel suo verbale del 14 dicembre descrisse come "piani di una battaglia navale". Nelle settimane successive la Smit Tak Kleywegt, una società olandese specializzata in recuperi marini di emergenza, inizia delle operazioni intorno al relitto, semi sommerso dall'acqua. Tre settimane di intenso lavoro, ma nessun risultato: il relitto nonostante fosse in grado di riprendere il mare viene smantellato in loco. Quel "piano da battaglia navale" trovato a bordo della Rosso è in realtà un piano di affondamento in mare di rifiuti radioattivi. Ad arricchire le indagini arriva anche un esposto di Legambiente, ma soprattutto il racconto dell'ingegner Salvatore Colosimo di Staletti al procuratore di Catanzaro Porcelli: "Un paio di anni fa, sulla spiaggia tra Copanello e il Lido di Caminia, il mare aveva portato a riva alcuni bidoni gialli. Sono quasi immediatamente intervenuti due grandi battelli di colore rosso, Isola Gialla e Corona, che hanno prelevato i bidoni mentre sulla spiaggia sono comparsi alcuni tecnici con tute bianche. Ho saputo poi che si trattava di due battelli che operavano per conto della Castalia, una società dell'Iri". Altro passo il 23 maggio. I magistrati perquisiscono a lungo lo studio-laboratorio di Giorgio Comerio, un ingegnere che da alcuni anni sta proponendo a istituzioni comunitarie, governi e aziende un progetto per l'inabissamento di rifiuti radioattivi. Nella villa di Garlasco del Comerio, sede di un club Forza Italia, i magistrati trovano i piani di alcune navi, misteriosamente affondate negli ultimi anni al largo delle coste calabre: i dati relativi ai naufragi (latitudine, longitudine e ora dell'episodio) e abbondano i progetti per l'inabissamento di rifiuti radioattivi, da realizzarsi mediante costosissime modifiche degli scafi, assolutamente identici a quelli già affondati. In più, Giorgio Comerio aveva prenotato una cabina, la numero 21, a bordo della Rosso. Nel corso dello stesso blitz, i magistrati fanno perquisire anche la villa del Principe Paleologo Mastrogiovanni, Pietro III, a Casatenovo: Giorgio Comerio aveva infatti acquistato tre isolotti in Sierra Leone e nominato Pietro III reggente. Il progetto prevedeva la realizzazione di un villaggio turistico, una centrale elettrica, un aeroporto e un porto dove effettuare le modifiche agli scafi per realizzare l'inabissamento in mare dei rifiuti radioattivi. Scattano i riscontri: i Lloyd's di Londra confermano che negli ultimi sette-otto anni nel Mediterraneo meridionale, al largo delle coste italiane, sono affondate una ventina di navi. L'attenzione dei magistrati si è concentrata sull'Euroriver, un cargo battente bandiera maltese affondato il 12 novembre del '91, e sull'Anni, sempre con bandiera maltese, affondato il primo agosto 1988 durante un viaggio dal Pireo a Ravenna. Punti di affondamento identici a quelli previsti dai piani di eliminazione delle scorie sequestrati negli uffici di Giorgio Comerio. Si cercano ora nuovi riscontri: l'ipotesi più probabile è quella che i rifiuti radioattivi, prodotti dalle centrali francesi e tedesche, esportati in Albania, siano stati poi imbarcati a bordo delle navi. Un business gigantesco, dieci volte superiore a quello dei rifiuti tossico-nocivi che da solo produrrebbe, secondo l'Osservatorio permanente su ambiente e legalità promosso da Legambiente con l'Arma dei Carabinieri e Eurispes, oltre duemila miliardi l'anno. Dalla voluminosa e incredibile documentazione sequestrata all'ingegnere di Garlasco, che si vantava di essere stato anche consulente tecnico di Antonio Di Pietro, è emerso che lo smaltimento di un chilogrammo di rifiuti altamente radioattivi costa un milione di lire.

Una specie di ecatombe navale, tra Jonio e Tirreno. Ecco tutti i naufragi su cui la magistratura sta indagando.

- 16.05.1979. Motonave Aso (Italia) a sei miglia da Locri
- 11.03.1986. Motonave Maria Pia (Italia)
- 13.10.1986 Motonave Mikigan (Italia)
- 02.03.1987 Motonave Spiros (Cipro), durante il viaggio da SkiDDA a Milazzo
- 21.09.1987 Motonave Rigel (Malta)
- 24.01.1988 Motonave Celiktrans II (Turchia), a 60 miglia dalla costa siciliana durante il viaggio dal Pireo alla Sardegna.
- 26.02.1988 Motonave Per (Danimarca)
- 09.12.1988 Motonave Four Star (Sri Lanka), durante il viaggio da Barcellona ad Artalya
- 14.04.1989 Motonave Deval (Turchia) in viaggio da Chioggia a Istanbul
- 11.11.1989 Motonave Despo (saint Vincent)

della luce pagano un fisso per qualche milione di euro che tutti i mesi il Governo italiano paga, mentre io non sono in Italia, non pago l'Enel e non è un mio problema, ma tutti voi continuate a pagare per questo disservizio.

Domanda: Quindi dopo avevate costituito questa società che immagino sia questa ODM.

GIORGIO COMERIO. Sì, Oceanic Disposal Management.

Domanda: Che aveva questo scopo e quindi avevate già preso contatti con una serie di Paesi o no?

GIORGIO COMERIO. No, questo è un altro aspetto che è emerso con luci ed ombre. Sempre sul sito internet erano disponibili le carte geologiche riconosciute ormai in maniera internazionale, dove nei fondali dell'oceano ci sono zone di argilla sismicamente stabili e molto spesse, atte ad accogliere eventualmente i penetratori. Queste zone sono confinanti con delle nazioni. Il progetto dal punto di vista ingegneristico era proposto in questa maniera: la nazione che ha il materiale a bassa radioattività (non ad alta radioattività) lo mette nei contenitori stagni, che sono di acciaio speciale per resistere milioni di anni.

I contenitori andavano infilati nei penetratori, che sono oggetti da 70-80 tonnellate l'uno, quindi molto pesanti. Di conseguenza si era studiato in quale località rivierasca in zone sismicamente stabili con fondali d'argilla poter realizzare l'officina per il riempimento dei penetratori, dove poteva arrivare il materiale radioattivo incapsulato in sicurezza (qui non parliamo di delinquenti) e infilato nel penetratore. (...) Come società Marine electronic industry, dall'Inghilterra, dove abitavo, avevo fornito al centro atomico di Ispra il sistema di monitoraggio della caduta dei penetratori sperimentali, che furono sperimentati dalla Comunità europea, quindi il sistema per calcolare la velocità, calcolare l'affondamento nell'argilla e la posizione esatta, perché quando si butta diversi oggetti in mare si deve evitare che uno vada sopra l'altro. Questo è stato precedente, durante il periodo della ricerca scientifica.”

Riscontri a cura della Commissione:

Nel corso delle indagini del 1995, la procura di Reggio Calabria ha ascoltato a sommarie informazioni l'8 giugno di quell'anno Charles Nicholas Murray, dottore in oceanografia funzionario dell'Unione Europea con sede ad Ispra (VA), che ha affermato: “Lo sviluppo del progetto Dodos fa parte di un programma della Comunità europea sulla fattibilità dello stoccaggio di scorie radioattive in ambiente naturale terrestre o marino della durata di dodici anni con inizio nel 1977 circa. Dopo circa 3-4 anni di esperimenti in mare si è posto il problema della trasmissione dati da strumenti al fondo a satellite. Si è quindi pensato ad una boa nella quale fosse contenuta la strumentazione per i rilevamenti e la trasmissione dei dati. A questo scopo veniva indetta una gara d'appalto a cui hanno partecipato 15-20 ditte europee e che è stata vinta dalla ditta M.E.I. limited St. Peter Port Guemsey (U.K.), facente capo a Comerio Giorgio. L'appalto è stato dell'importo di 100.000 ECU. La fornitura veniva effettuata nell'arco di 3 anni nel rispetto delle caratteristiche di progettazione; durante tale periodo i contatti con la M.E.I. avvenivano unicamente tramite il Comerio ed un signore svizzero di Lugano, del quale, a richiesta, mi riservo di fornire le generalità, il quale è stato presente nella fase di definizione del contratto.

- 10.12.1990 Motonave Cte Rono (Antigua e Bermuda) durante il viaggio da Napoli a Valencia
- 01.02.1991 Motonave Alessandro Primo (Italia) al largo di Molfetta
- 26.03.1991 Motonave Sevasti (Cipro)
- 26.03.1991 Motonave Apollonia Faith (Cipro) in viaggio da Valencia al Pireo
- 03.12.1991 Motonave Lina (Malta) in viaggio da Costanza alla Valletta
- 08.12.1991 Motonave Scaieni (Romania)
- 24.11.1991 Motonave Irini (Malta) affondata dopo la partenza da Manfredonia per Annaba
- 06.04.1992 Motonave Aydan (Cipro)
- 05.01.1993 Motonave Marietta (Saint Vincent)
- 14.03.1993 Motonave Marco Polo (Malta) durante il viaggio da Barcellona ad Alessandria

Il programma è terminato nel 1988, data nella quale la boa è arrivata al centro ed è stata posizionata sul lago.

Per circa due anni, venivano effettuate sperimentazioni con la boa di monitoraggio ambientale, trasmettendo dati via meteosat al centro.

Nel novembre 1988 è stato effettuato un documentario da parte della televisione svizzera italiana sulla boa, al fine di pubblicizzarne l'utilità per monitoraggi ambientali. Questo poiché il programma di inabissamento rifiuti radioattivi, da cui aveva avuto origine il progetto DODOS, era stato fermato nell'88.

Il Centro ricerche di Ispra propose allora l'utilizzo del *know-how* per altri impieghi, di carattere ambientale, riducendo così al minimo il finanziamento necessario. Tale proposta non venne però accolta e dopo circa un anno il programma ebbe termine definitivamente, con la boa ancora posizionata sul lago.

Sei mesi dopo veniva sottratta, in circostanze oscure la parte elettronica che costituiva il nucleo della boa, l'accertamento del furto è avvenuto, casualmente, alcune settimane dopo il fatto e che l'estrazione della parte elettronica è comunque un'operazione molto complessa e lunga e necessitava una notevole esperienza e conoscenza, anche perché la boa era in vista dalle sponde del lago.

Vi fornisco tutta la documentazione tecnica pubblicata dalla Nuclear Energy Agency di Parigi (appartenente alla O.E.C.D.) che comprende i risultati di tutte le ricerche effettuate dal 1977 al 1988 circa, di cui fa parte anche il progetto Dodos. (...) Nel luglio 1993 la società ODM, nella persona del Comerio, contattò il centro e me personalmente, per chiedere l'autorizzazione per effettuare una traduzione ufficiale dell'opuscolo allegato avente la sigla EUR 12697 EN, in russo. Il Comerio spiegò che questa traduzione gli serviva perché aveva contatti con russi a Minsk e Kalingrad per eventuale controllo di inabissamento di materiale radioattivo, da utilizzarsi in acque nazionali. Non potendo dare io una risposta, in quanto tecnico, inoltrai la sua richiesta ai nostri uffici in Lussemburgo. In quel periodo il Comerio venne anche personalmente a Ispra e lo incontrai al di fuori del centro. In quell'occasione il sig. Comerio mi spiegò che la società ODM era stata creata appositamente per curare gli affari con i paesi dell'est. Riferii quindi i fatti all'Unità Sicurezza, la quale bloccò immediatamente tutta la pratica negando l'autorizzazione alla traduzione e vietando ufficialmente l'entrata del sig. Comerio nel Centro di Ispra, per motivi di opportunità.

Non ho altro da aggiungere.

Prosegue Comerio: “Come ODM era semplicemente un gruppo di 3-4 tecnici (io con altri due fisici nucleari) che abbiamo iniziato a sviluppare un software di calcolo, un algoritmo, per calcolare esattamente il tipo di spessore dell'acciaio necessario a evitare che possibili fenomeni di corrosione avvenissero prima del tempo di decadimento dell'energia del materiale ionizzato.

Ogni scoria nucleare ha il suo periodo di vita, si doveva mettere in un contenitore di acciaio che avevamo sviluppato con una formula particolare, calcolando lo spessore in base anche alla quantità termica che questo materiale emette, in modo che l'oggetto di protezione abbia una durata di vita superiore.

Lo sviluppo di questi algoritmi, di questi calcoli ci aveva molto impegnato, perché era la parte secondo me predominante. Se devo mettere qualcosa che nel tempo mi rilascia Pag. 30 delle energie, del calore e sotto l'argilla posso comunque avere dei problemi di corrosione, che sono stati calcolati in maniera scientifica, devo avere degli spessori di acciaio tali che il mio contenitore resista fino a quando questo materiale radioattivo non emette più radiazioni pericolose, perché il materiale radioattivo non è un veleno, non è arsenico che ne metti un po' e muori, ma è un paio di scarpe, una tuta, qualcosa usato in un centro che è stato caricato di energia che rilascia nel tempo, quindi il fattore determinante è il tempo. Come ODM non abbiamo mai fatto altro.

Il centro atomico di Ispra: la Comunità europea ha testato diversi tipi di penetratori perché ogni centro di ricerca (i tedeschi, i francesi e gli americani che trova nelle pubblicazioni scientifiche) hanno

sviluppato il loro contenitore lungo, stretto, largo, pesante, non pesante, perché non si conosceva il fenomeno di caduta nell'acqua.

Sono stati quindi caricati su una nave e sono state effettuate delle prove in Atlantico con la boa di rilevamento dati per raccogliere i dati di lancio dei penetratori inerti, perché nessuno ha toccato materiale radioattivo.

Dalle ricerche è emerso che dopo 400 metri di caduta libera la velocità si stabilizza comunque sui 140 chilometri all'ora, e a prescindere dalla resistenza all'avanzamento nella caduta libera questi sono i parametri. Raggiunge quindi questa velocità che si mantiene.

Il fatto che sia più largo, più stretto o più lungo andando a conficcarsi in uno strato di argilla è relativo, ma c'erano altri problemi, perché ognuno di questi in coda aveva un sistema di trasmissione dati perché qualunque cosa dovesse accadere al penetratore era monitorato via satellite, avevamo una finestra dalla NASA nel Transit, e il centro atomico aveva tutti i dati a Darmstad, in Germania.

Si tratta quindi di momenti separati: il primo momento è quello della Comunità che ha fatto le prove, noi non ne abbiamo mai fatte, anche perché non avrebbe senso fare una prova, non era il nostro compito né il nostro obiettivo: il nostro obiettivo era fornire una tecnologia a chi avesse voluto utilizzarla e svilupparla a sua volta nella fase finale. (...) Che io sappia nessuno l'ha mai fatto, perché sarebbe anche un'operazione illegale. (...) Lei si immagini se degli scienziati, dei tecnici... a parte il fatto che il materiale radioattivo non si trova nel cassonetto della spazzatura e gli ospedali che hanno materiale debolmente radioattivo come le radiografie li mandano ai centri di stoccaggio, c'è un ente che dovrebbe essere l'ENEA (non so bene le cose italiane e non lo voglio sapere) e l'ENEA che interesse può avere a fare qualcosa di illegale quando tutti gli italiani con la bolletta della luce le versano soldi per pagare milioni di euro tutti i mesi agli inglesi e ai francesi? A livello di logica che interesse può avere?

(...) Noi abbiamo messo su internet tutta la parte tecnica, tutta la parte calcolo, tutta la parte di disegno tecnico dei penetratori. Internet è un sistema libero, che si può usare nel bene e nel male, il delinquente e l'onesto, noi non possiamo essere responsabili dell'utilizzazione.

Io ho scelto di rendere le cose pubbliche per evitare manipolazioni, perché più le cose sono chiare e nette fin dall'inizio per tutti...".

C - La Somalia e il caso Alpi

Riferisce Comerio: "Intorno a queste zone ci sono tante nazioni, quindi salto subito alla Somalia di cui comunque mi chiederebbe lei. Avevamo preso dei contatti per sapere se, qualora qualche nazione fosse interessata e pensasse di utilizzare secondo le leggi della regolamentazione le zone di fronte, fossero disposti a ospitare l'officina di riempimento.

Di fronte alla Somalia ce n'è una, che confina con la Somalia, con l'India e con altri Paesi. Dato che abbiamo sempre agito nella massima legalità contattando le Ambasciate o i rappresentanti delle nazioni, nel caso della Somalia abbiamo avuto un dubbio e abbiamo fatto una bella comunicazione alle Nazioni Unite, dichiarando che avremmo trattato solo con le nazioni rappresentate all'ONU, la Transnistria e l'Azerbaijan non ci interessavano, perché non avevano la minima credibilità, quindi non le avremmo neanche contattate.

Abbiamo richiesto informazioni alle Nazioni Unite che ci hanno risposto molto gentilmente più o meno che non lo sapevano, perché a quanto pare erano in due in quel momento, uno a nord e uno a sud, che sostenevano di essere il presidente, quindi chiuso il discorso, finito lì.

D'altra parte, nel verbale della perquisizione fatta a casa mia, firmato da cinque o sei persone ci sono 70 cartelline di 70 nazioni, non di una, e nel verbale firmato da sei non c'è il certificato di morte di Ilaria Alpi, che è saltato fuori poi all'improvviso. Vi anticipo la domanda anche perché non si è mai trovato.

Domanda: Ci spieghi questa cosa.

GIORGIO COMERIO. Basta prendere il verbale di perquisizione per comprendere come le sei persone non abbiano trovato niente, perché non c'era niente.

Le dirò di più: essendo di origine mezza genovese, io risparmio e le cartelline le uso da una parte e dall'altra. Se tiriamo fuori la cartellina Somalia, posso mostrarvi come da una parte e dall'altra ci sia scritto altro, perché per non stare a comprare ogni volta cartelline nuove noi le usiamo due volte, però basta prendere la cartellina e guardarla.

Domanda: Quindi non è mai stato rinvenuto niente che abbia avuto a che fare con questa storia nella perquisizione di casa sua?

GIORGIO COMERIO. In che senso?

Domanda: Rinvenuto da parte degli organismi inquirenti.

GIORGIO COMERIO. Assolutamente no, e, se avessero trovato qualcosa, intanto mi avrebbero subito processato e poi l'avremmo letto su qualche giornale dopo due giorni, per cui assolutamente niente.

Non dimentichiamo che lo stesso Neri, che ha avviato tutta l'inchiesta, in un anno che al momento mi sfugge ha chiuso l'indagine.

(...)

Allora, l'unico certificato di morte che c'era a casa mia... Io ho letto di tutto, ma l'unico certificato di morte che c'era a casa mia era di mia suocera, che è morta a casa mia, ed è il certificato italiano di una donna anziana morta per tumore. Se avessero mai trovato qualcosa del genere, nell'inventario ci dovrebbe essere e nell'inventario dovrebbe essere messo in evidenza.”.

Riscontri a cura della Commissione:

Da accertamenti anagrafici risulta:

Comerio Giorgio, nato il 03.02.1945 a Busto Arsizio (VA) residente dal 27.10.2014 a Mazara del Vallo (TP)

Padre: Comerio Mario

Madre: De Angeli Anna

Convive con:

Giunta Giuliana, nata il 28.01.1949 a Parabiago (MI) vedova Liberopulos Dimitrios

Padre: Giunta Guido

Madre: Maglione Giuseppina

In un “memoriale” inviato alla stampa nel 2009 e riportato dal quotidiano Repubblica (http://www.repubblica.it/cronaca/2009/12/08/news/su_di_me_dette_e_scritte_solo_fantasie_il_memoriale_dellaffondatore_di_veleni-1820250/) Comerio dichiara: "Si tratta di una pura falsità. Sembra che in casa mia sia stato trovato un inesistente certificato di morte della signorina Alpi. L'unico certificato di morte che avevo era quello della signora Giuseppina Maglione, morta il 9 febbraio 1996, per il cancro, mia suocera".

La perquisizione dell'abitazione di Garlasco è avvenuta il 13 maggio 1995, quindi circa nove mesi prima rispetto alla morte della suocera di Comerio. Dunque non poteva esserci un certificato di morte della signora Maglione al momento dell'esecuzione del decreto di perquisizione.

Rispetto alla vicenda del presunto ritrovamento di documentazione relativa alla morte di Ilaria Alpi nel corso della perquisizione a Garlasco, l'ex colonnello del Corpo forestale dello Stato Martini ha riferito alla Commissione. Si riporta un passaggio dell'audizione.

Domanda. Ecco, si soffermi un attimo su questa questione della morte di Ilaria Alpi, perché a un certo momento ci viene detto che, quando avete fatto quella perquisizione dal Comerio, avevate trovato vari fascicoli e c'è chi parla di una copia del certificato di morte di Ilaria Alpi, c'è chi dice semplicemente un *telex* che annunciava la morte della giornalista. Cosa avete trovato voi là?

Rino Martini. Io non ho visto fisicamente se era un estratto dell'ANSA o se era un certificato, ma mi ricordo che la sera, quando erano rientrati, De Grazia disse: «abbiamo trovato anche degli elementi che portano alla Somalia e in particolare alla morte di Ilaria Alpi».

Domanda. Ma non li avete trovati voi quei documenti...

RINO MARTINI. No, De Grazia.

Domanda. Li aveva trovati De Grazia.

RINO MARTINI. Sì, ma era insieme a tutti gli altri investigatori.

Domanda. Quindi c'è qualcuno vivente che questo documento deve averlo visto.

RINO MARTINI. Sì.

D - Il rapporto con Convalexius

Afferma Giorgio Comerio: “Convalexius è stato il ministro della sanità del Governo austriaco.

Il problema di Vienna è che dall'altra parte del confine, a pochi chilometri c'è una centrale nucleare in un brutto (non pessimo) stato e giustamente i viennesi, che tengono alla loro Vienna, non desiderano che dall'altra parte del confine possa accadere un incidente nucleare.

Quando Convalexius ha saputo di questa ricerca, ci ha invitato a passare il confine (era ancora un Paese dell'est con tutte le problematiche relative) e a visitare la centrale nucleare con il Governo (credo slovacco, ma non ricordo che Governo fosse) perché noi avevamo fondati timori in quanto erano proprio di fronte (non c'era ancora stato l'incidente di Chernobyl, ma comunque era abbastanza logico). Con Convalexius siamo andati a vedere questa centrale.

(...)

Domanda: questo prima di costituire la società ODM?

GIORGIO COMERIO. Non mi ricordo, ma la società ODM era soltanto un contenitore per dare una giustificazione societaria a un progetto di professionisti che iniziava a diventare una realtà.

Domanda: Quindi lei aveva questi contatti con Convalexius perché...

GIORGIO COMERIO. Sono loro che ci hanno chiamati (...) Sapevano di questa ricerca e volevano trovare un sistema per evitare ulteriori rischi. Sono stato con lui e con qualcun altro, abbiamo visto la situazione e tutti questi problemi e abbiamo detto che non avremmo toccato niente perché non eravamo degli operativi, in quanto curavamo la parte scientifica, quindi avrebbero dovuto chiedere alla loro università di contattarci e con l'università avremmo dato loro tutta l'assistenza. Sarebbero stati poi il loro Governo e i loro ministri a decidere quale strada intraprendere, non era compito nostro. Compito nostro era solo l'ingegneristica, la parte operativa era dei Governi, perché tutta questa attività (io parlo di attività lecite) deve essere fatta da un ente governativo preposto.

Domanda: Quindi la vostra attività fondamentale era quella dell'ingegnerizzazione dei processi...

GIORGIO COMERIO. Noi abbiamo iniziato a ingegnerizzare la prima parte del processo, poi abbiamo detto che sarebbe stato eventualmente cliente, il fruitore, l'utilizzatore che con i suoi tecnici e i suoi scienziati in base alle sue esigenze avrebbe proseguito il progetto, perché comunque occorrevoano anni.”.

E - I rapporti con i servizi di sicurezza

“Domanda: Secondo lei perché c'era questo interesse (abbiamo i documenti) dei Servizi segreti su questa attività?

GIORGIO COMERIO. Bisogna chiederlo a loro.

Domanda: Lei non ha mai avuto rapporti con qualcuno dei Servizi?

GIORGIO COMERIO. Sì, ho avuto dei rapporti molto *soft* quando il colonnello Martini di Brescia mi chiamò perché era morto suo figlio, che era della Guardia di finanza ed era precipitato con un

elicottero in Sardegna, cadendo in mare. Il colonnello voleva quindi sapere se fosse possibile trovare un sistema per localizzare l'elicottero e ho detto che l'avremmo fatto volentieri.

Mi ha spiegato che lì c'erano i Servizi, mi ha presentato alcuni, che d'altra parte erano sicuramente venuti a casa mia e avevano fatto le foto e il film. Io non chiedo a nessuno né la carta d'identità, né il certificato penale, perché non ho nulla da nascondere e, se l'altro ha qualcosa da nascondere, sono affari suoi, quindi sicuramente in quell'occasione di quella possibile assistenza c'erano altre persone, perché era l'epoca degli attentati, ma ripeto solo in questa forma.”.

Riscontri a cura della Commissione:

L'ex colonnello del Corpo forestale dello Stato Rino Martini – già membro del *pool* di investigatori che operò nel corso dell'inchiesta dei Pm Neri e Pace – è stato ascoltato a sommarie informazioni dalla Commissione su questo punto. Il dottor Martini ha riferito:

“Non ho mai avuto contatti personali e incontri con Comerio Giorgio. Non è vero che ho un figlio nella Guardia di finanza né parenti o persone che possono fare riferimento a me. Durante le indagini la perquisizione e i relativi atti di notifica al Comerio sono stati espletati da mio personale e ribadisco che Comerio non l'ho mai visto. Io ho due figli, uno del 1984 e uno del 1987. Il Comerio si riferiva probabilmente ad un incidente che sarebbe avvenuto negli anni 80, così come appresi nel fare una ricerca sul *web* dove in effetti negli anni 80 un elicottero della Guardia di finanza si inabissò davanti alle coste di Cagliari, ma i miei figli all'epoca dovevano ancora nascere. (...) Neppure tra il mio personale e i miei colleghi vi sono persone che avessero all'epoca un figlio nella Guardia di finanza morto a seguito di un incidente in elicottero. (...) Non avendo mai conosciuto Comerio è impossibile che abbia presentato o parlato di personale dei Servizi segreti. In merito alla presenza dei servizi in questa vicenda posso dichiarare che all'epoca della indagini era stato formato un pool investigativo composto dal mio personale del Corpo forestale dello Stato, dai Carabinieri del nucleo investigativo di Reggio Calabria M.lli Moschitta e Scimone e dal Cap. De Grazia della Capitaneria di porto di Reggio Calabria, poi tristemente morto come da fatti successivi. Dalle audizioni dell'allora Commissione di inchiesta presieduta dall'on. Russo, ho poi avuto modo di capire che il M.llo Scimone era legato ai Servizi segreti militari ai quali rapportava giornalmente le nostre attività”.

Lo stesso Rino Martini è stato poi audito, in qualità di testimone, dalla Commissione l'11 settembre 2017:

RINO MARTINI. Io non l'ho mai visto, né conosciuto, né incontrato, non ho mai avuto negli anni che dice lui (credo che siamo intorno al 1991) figli in età di poter condurre un elicottero, ho avuto solo due figli e sono tuttora viventi, quindi non ho mai chiesto l'ausilio di Comerio per il ritrovamento di questo mio figlio che era precipitato a Cagliari in elicottero, la storia è assolutamente una cosa inventata.

Io ho coordinato le attività insieme con il dottor Neri e il dottor Pace quando è stata fatta la perquisizione della sua sede a Garlasco.

PRESIDENTE. L'ha indagato?

RINO MARTINI. Sì, siamo noi che siamo venuti in possesso della tecnologia che lui aveva brevettato dell'ODM per l'inabissamento dei materiali radioattivi in mare nella perquisizione di un suo agente alla dogana di Chiasso. Da lì siamo partiti, e, visto che Reggio Calabria stava indagando in quel momento sui rifiuti radioattivi smaltiti in Aspromonte, abbiamo trasmesso quanto avevamo trovato, e da lì è nata la perquisizione.

“Domanda: Quindi lei non ha mai lavorato per loro?

GIORGIO COMERIO. Assolutamente no. Poi ci sono i millantatori, ho letto che ho lavorato per tantissimi Servizi segreti e la cosa mi fa molto piacere, ma non è assolutamente vero.”.

F - Il caso Corea del Nord

“Domanda: Sicuramente un interessamento c'era stato, in che modo e in che maniera non ci è dato sapere, addirittura si erano interessati per una probabile relazione con rapporti con la Corea del nord sempre per smaltire rifiuti radioattivi¹⁰⁸.”

GIORGIO COMERIO. Sicuramente è giustissimo, ma non solo con la Corea del nord. A parte che sui Servizi risulta dalle varie denunce che ci sono una ventina di false informative, tenete anche presente che nelle 70 cartelline non c'è solo la Corea che ha problemi aperti, ma ci sono altre 68 nazioni. Avete dimenticato gli Stati Uniti, l'Inghilterra, l'Australia o l'Unione Sovietica, che è il principale produttore di scorie nucleari e le butta semplicemente nel mare di Barents con del cemento intorno.

Il fatto di estrapolare due nomi su settanta dimostra secondo me un modo di fare poco corretto, perché è vero che siamo stati all'ambasciata della Corea a Vienna a chiedere se fossero interessati a questa tecnologia, hanno detto arrivederci ed è finita lì, anche perché i coreani non so cosa ne facciano ma non lo vengono a dire a nessuno.”.

Riscontri a cura della Commissione:

E' stata acquisita agli atti copia del sito ODM dell'aprile 1997, attraverso il sistema “Way Back Machine”, che conserva copia delle pagine web. All'indirizzo <http://www.tinet.ch/odm01/nk-01.html> (URL della società ODM, come risulta anche da diversi documenti dei servizi di informazione e della autorità giudiziaria) la società presentava alcune note relative al progetto dei penetratori. Relativamente ai rapporti con la Corea del Nord si legge:

“Since winter '95 ODM experts were in contact with D.P.R.K. National Authorities to evaluate the possibility of starting industrial and disposai activity. Industrial activity will be set up in Hungnam Harbour area or in the Rajin Sonbong F.E.T.Z. Free fall penetrators construction and disposai will create more than 1 .200 new job opportunities.

Plant total surface: over 150,000 sqmt.

Under sea-bed disposai activity will be done inside the D.P.R.K's Exclusive Economic Zone.(E.E.Z.)¹⁰⁹”.

G - La nave Rigel e l'interesse per le navi

“Domanda: L'altra questione su cui c'è stata ampia discussione riguarda la nave affondata...”

GIORGIO COMERIO. Quale nave?

108 Doc 0294.103. Nel documento, redatto dal Sismi nel 2004, si legge: “Emblematico, al riguardo, risulterebbe il rapporto venutosi a stabilire con la Corea del Nord con la quale, il Comerio, fungerebbe da "fornitore" di scorie e di materiali radioattivi. Infatti, a quanto è dato sapere, egli starebbe operando attivamente nella zona nordcoreana della Baia di Hungnam che ospita un importante sito militare destinato alla produzione di agenti chimici, al deposito di barre di uranio, alla formazione di unità militari per la guerra chimica e batteriologica (NBC).

In aggiunta la cooperazione tra il gruppo ODM e il Governo della Corea del Nord si sarebbe progressivamente consolidato, a partire dal 1995 tramite precedenti contratti inerenti:

- lo smaltimento di 200.000 cask di residui radioattivi (avvenuto nell'area di Taiwan) per un valore di 227 milioni di dollari;
- l'installazione di impianti per il trattamento dei residui nucleari;
- il potenziamento del porto, di Rajin Sonbong, per il trasporto via container nonché la realizzazione di impianti per il trattamento delle scorie radioattive.

Semberebbe inoltre che, anche in tale caso, i rapporti ufficiali con la Corea del Nord avrebbero, di fatto, agevolato i presunti traffici illeciti del Comerio riguardanti specificamente il contrabbando di armi e componenti militari provenienti dalla Russia e dalla Cina; materiale e scorie nucleari; agenti chimici per uso militare”.

109 Doc 1894.002

Domanda: La Rigel e la famosa pagina della sua agenda, il famoso *lost the ship* su cui qualcuno ha indagato, perché quel giorno l'unica nave che è affondata è la Rigel, che è una nave di cui non si è mai trovato il relitto finale, avvolta anche questa nel mistero.

Nella sua agenda sono state trovate anche altre sigle, nel foglio c'era scritto STB, quindi vorremmo capire se anche questa fosse una società che si stava occupando...

GIORGIO COMERIO. O magari una banca. Le rispondo in maniera molto tranquilla. Se lei prende la mia agenda e sfoglia le prime pagine, troverà il mio gruppo sanguigno, dove abitavo, cosa facevo ed ero in Inghilterra perché abitavo in Inghilterra, a Guernsey. Quel giorno dovevo prendere il solito traghetto che non è partito perché c'era brutto tempo, e infatti avevo annotato *lost the ship* perché l'inglese è stata la mia lingua mamma, tante volte pensavo e sognavo in inglese e scrivevo gli appunti in inglese come faccio ancora adesso. *Lost* vuol dire perdere, perdere *money* o *job*, soldi o lavoro, non vuol dire affondare (*sunk*). Se uno vuole utilizzare *lost* come piace a lui, per carità, però questo è l'inglese, quindi c'è già un errore di traduzione che viene utilizzato alla bisogna. A quell'epoca ero in Inghilterra e poi mi scusi, presidente, ma le pare che, se fossi stato minimamente coinvolto in un affondamento, avrei scritto «oggi è affondata una nave»? Non solo, ma, se lei guarda la mia agenda, troverà che non c'è alcun nome, alcun riferimento a nulla che sia in relazione con la nave, che se non sbaglio era affondata con un carico di marmo per truffare l'assicurazione, per cui furono condannati gli armatori. A questo punto, c'è qualche riferimento in tutte le mie agende (non hanno preso un'agenda, hanno preso venti anni di agende) con qualche amatore proprietario della Rigel? No. Con qualcuno dell'equipaggio della Rigel? No. Allora, se vogliamo tradurre l'inglese come si vuole, noi l'accettiamo, però...

Domanda: Che interesse c'era da parte sua sulla questione delle navi? C'era quell'interesse per una tipologia di nave che rientrava sempre nel progetto...

GIORGIO COMERIO. No, assolutamente. Il discorso è questo: tempo prima come tecnico navale avevo un cliente interessato a comprare un ro-ro per fare una nave officina, contattai diversi *broker* navali, dai quali ricevetti una serie di offerte fra le quali anche la Messina per la Jolly Rosso, perché era in vendita.

È chiaro che il mio cliente mi chiese quanto volessero e se li valesse o fosse tutta ruggine, quindi il mio incarico sarebbe stato quello di verificare le possibili unità da acquistare, come se lei per comprare un'auto usata si rivolgesse a un professionista.

Domanda: Quindi l'utilizzo di queste navi non aveva nulla a che vedere con il progetto ODM?

GIORGIO COMERIO. Assolutamente nulla, tanto che sempre nei documenti non citati troverà delle altre navi che avevo contattato perché ho contattato i principali *broker* italiani che sono a Genova, che trattano le navi per conto di armatori che intendono venderle. Se però come professionista ti si chiede di visitare appartamenti e l'appartamento è di un mafioso, da quando in qua anche tu sei mafioso? Ancora peggio, alcuni giornalisti non trovando nulla hanno detto «era nella sua disponibilità», ma, se lei come entomologo va a visitare qualcosa e le dicono che «è nella sua disponibilità», lei è andato come professionista, quindi a seconda di come vogliamo leggerlo diventa nella mia disponibilità, ma sono illazioni, tanto che la magistratura ha appurato che non c'era nulla di penalmente rilevante. (...) Torniamo sul “*lost the ship*”. Capisco che lei possa chiedere perché l'abbia scritto, ma io scrivo quello che voglio sull'agenda, perché sull'agenda faccio delle annotazioni brevi anche in diverse lingue (la mia prima lingua è stato il tedesco). Di conseguenza, se lei prende la mia agenda (la invito a farlo), troverà tante annotazioni e, se prende quelle degli altri dieci anni che mi hanno preso, le trova in tutte le lingue.

Se vogliamo fare della dietrologia, io prendo la sua agenda e sicuramente in una data di questi affondamenti troverò qualche sua annotazione che posso leggere dicendo che lei ne sa qualcosa, ma è tanto falso che in realtà collegamenti con qualunque di queste navi affondate, comprese quelle del futuro, non ci sono state mai!”

H - I soci della ODM

“Domanda: Quali erano i soci dell'ODM?

GIORGIO COMERIO. Il mio avvocato, Gaspari Vaccari, un socio svizzero, il Molaschi, ma avete tutti questi nominativi, un legale svizzero, ma tenete presente che all'epoca, quando hanno effettuato le indagini bancarie, hanno trovato 10.000 dollari, perché non avevamo spese, lavoravamo già all'epoca in rete, parlo di vent'anni fa e avevamo sostituito le molecole con gli elettroni, cioè lavoravamo tutto in rete, avevamo già le linee con gli altri ricercatori ma esclusivamente in rete.”.

L'audizione del 9 ottobre 2017

La Commissione ha ritenuto di audire una seconda volta Giorgio Comerio, nella qualità di testimone. La seduta si è tenuta il 9 ottobre 2017.

Nel corso della seduta la Commissione ha chiesto chiarimenti, conferme o smentite rispetto ad alcuni temi affrontati nel corso della prima audizione:

A - L'appartenenza al partito dei Verdi

“GIORGIO COMERIO. Parlo di forse quarant'anni fa, quando i Verdi erano appena nati e, se non sbaglio, in Senato era appena arrivato il rappresentante della Lega Nord Bossi. A Milano c'era il Sole che ride, il Sole che piange e io ricordo le riunioni con Marco Boato ed altri (io ero del Sole che piange, di quello che ride erano gli altri). Ricordo che c'era Fiorello Cortiana ed era l'epoca – ormai trent'anni fa – quando a Milano ci fu – credo – il primo assessore «verde», che era una tale Cinzia (all'epoca non esisteva il partito dei Verdi).

Domanda: Quindi lei non era iscritto ai Verdi: lei frequentava una serie di persone.

GIORGIO COMERIO. Anche perché allora i Verdi si riunivano in maniera particolare. Ricordo una delle assemblee, dove si diceva: «tu come ti chiami? Orso bruno», cioè non si dava il nome proprio, ma dei nomi di battaglia. Erano i primi segnali e non esisteva neppure il partito dei Verdi perché, se lei guarda nella storia del Senato, se non sbaglio lo stesso Bossi divideva la segreteria con il senatore Sirtori, che era del Partito dei Pensionati, insomma cose del genere, quindi nella preistoria...

Domanda: Sì, ma lei non è mai stato iscritto ai Verdi, cioè non ha preso la tessera? Iscritto vuol dire che uno prende una tessera e si iscrive a un partito.

GIORGIO COMERIO. Ha perfettamente ragione. Ricordo che all'epoca, in un certo anno, ci furono le elezioni europee; abbiamo fatto i conti se valeva la pena candidarsi per le europee, ma era l'epoca in cui il partito dei Verdi non penso esistesse nemmeno.”.

B - I contatti con il docente della Sapienza

“GIORGIO COMERIO. (...) Per quanto riguarda il professor Motteggiani...

Domanda: No, lei ci aveva indicato Mocchegiani...

GIORGIO COMERIO. Comunque è abbastanza facile trovarlo in internet. Vi parlo di non so quanti anni fa e, anche lì, cioè trent'anni fa, nulla a che fare con il ciclo illecito dei rifiuti. Feci a Roma dei lavori nel Tevere, a nord dell'Isola Tiberina, riportati su tutti i giornali dell'epoca (se vuole le darò dei resoconti), nonché in una pubblicazione di questo professore. Nel Tevere feci i rilevamenti con una mia imbarcazione da lavoro e localizzai i vecchi resti dei piloni del Ponte di Muzio Scevola. Fu una cosa riportata su tutta la stampa dell'epoca, anche dalla televisione svizzera (era dicembre), che ci fece pure una trasmissione; il tutto fu pubblicato anche su alcuni libri di testo che riguardano l'archeologia del fiume Tevere; è una cosa molto semplice da controllare; che poi si chiami Mocchegiani con la «o» o la «u», la vostra trascrizione...”.

C - I rapporti con l'ex colonnello del Corpo forestale dello Stato Rino Martini

“Domanda: «Era precipitato – lei diceva, glielo ricordo – con un elicottero in Sardegna cadendo in mare; il colonnello voleva quindi sapere se fosse possibile trovare un sistema per...».

GIORGIO COMERIO. A prescindere dal fatto che, evidentemente, non si chiamava Martini, comunque...

Domanda: Ma non è un dettaglio, ci dica il nome esatto

GIORGIO COMERIO. Io ho un altro colonnello, può prendere nota. L'avvocato Gianantonio Gaspari Vaccari, del Foro di Brescia, mi portò, in data che non ricordo, a conoscere questo colonnello della Guardia di finanza nella caserma di Verona. Con questo colonnello parlammo di diverse cose (per me si chiamava Martini, magari ci sono tanti Martini) e mi disse che suo figlio era precipitato su un elicottero. Adesso le posso dire la data esatta: il 2 marzo 1994, l'elicottero Volpe 132 della Guardia di finanza, con a bordo il Maresciallo Gianfranco Derio, anni 41, precipitò. Dato che gli elicotteri non si guidano con un solo pilota, certamente, a parte Gianfranco Derio, che ho trovato sui ritagli di stampa dell'epoca (2 marzo 1994), c'erano delle altre persone. Se lei vuole convocare l'avvocato Gianantonio Gaspari Vaccari, del Foro di Brescia, glielo potrà confermare.

Domanda: Lei qui ha parlato del Colonnello Martini di Brescia

GIORGIO COMERIO. Per me si chiamava Martini! Ora, a parte che non ricordo neanche quello che ho visto nel 1994, comunque se questo Colonnello Martini, che io non posso ricordare, dice che non mi ha conosciuto, lo do per certo: lo do per buono e la cosa non mi interessa.

Domanda: Non ha figli!

GIORGIO COMERIO. Benissimo, allora si vede che non era il Martini: sarà stato un altro colonnello. Comunque, dalla Guardia di finanza, (caserma di Verona) fui portato dall'avvocato Gian Antonio Gaspari Vaccari e lui mi chiese cosa potessi fare per aiutarlo a localizzare il relitto dell'elicottero...

Domanda: Sì, ce l'aveva già detto.

GIORGIO COMERIO. Ma il Volpe 132 del 2 marzo 1994 l'ho appurato dopo.”.

D - La Tunisia

“Domanda: abbiamo bisogno di verificare altre questioni. La sua presenza in Tunisia: lei ci aveva detto che aveva partecipato ai consueti ricevimenti del 2 giugno. Ci può spiegare meglio: ci conferma quanto detto? Glielo chiedo perché lei non era presente...”

GIORGIO COMERIO. No, il 2 giugno non sono andato perché proprio non mi interessava. Comunque, l'Ambasciata tunisina manda sempre gli inviti, come ha mandato gli inviti alle sfilate di moda organizzate da non so quale stilista. Comunque, sulla mia presenza in Tunisia, per essere chiari rispetto alle solite dichiarazioni false della stampa, dico che io ero in Tunisia prima della sentenza definitiva, quindi non sono mai scappato da nessuna parte: ero già lì a lavorare.

La Guardia di finanza è andata nel mio ultimo posto di residenza, ha parlato con il geometra Franco Restelli, il quale ha fornito il mio indirizzo, la mia e-mail, il mio numero di telefono e il nome del cantiere navale dove lavoravo, quindi i signori della Guardia di finanza avevano tutti i miei dati: se volevano, mi davano un colpo di telefono e mi parlavano; se volevano, mi potevano mandare un'e-mail, ma non si sono mai visti, né sentiti, quindi io non sono stato mai latitante da nessuna parte. Non solo, ma in Tunisia avevo un'attività nota e arcinota, tant'è che avevo il permesso per abitarci.

Domanda: Lei questo permesso l'aveva avuto da chi?

GIORGIO COMERIO, persona informata di fatti rilevanti ai fini dell'inchiesta. Dal Governo tunisino.

Domanda: Sì, ma l'aveva conseguito...

GIORGIO COMERIO. Regolarmente.”.

E - I rapporti con il JRC di Ispra, Varese

“Domanda. Sul suo rapporto con l'Ispra a suo tempo, ad esempio, dalla documentazione ci risulta che avesse avuto dei rapporti come ODM in Unione Sovietica e che avesse chiesto di tradurre dei documenti particolari presso Ispra, ma che questo le fu negato: cosa può dirci al riguardo?

GIORGIO COMERIO. Non mi risulta assolutamente.

Domanda: Per la traduzione di un opuscolo lei non aveva fatto delle domande specifiche a Ispra Varese?

GIORGIO COMERIO. Ma perché avrei dovuto fare delle domande a Ispra per tradurre un documento?

Domanda: Questo risulta. Leggo: «...contatto con il centro di ricerca della UE a Ispra per chiedere l'autorizzazione per effettuare una traduzione ufficiale dell'opuscolo allegato, avente la sigla EUR 12697...». I funzionari dell'epoca, ascoltati dalla polizia giudiziaria, hanno riferito che questa traduzione sarebbe servita nell'ambito di contatti da lei avviati con dei russi di Minsk e Kaliningrad per l'eventuale controllo di inabissamento di materiale radioattivo da utilizzarsi in acque nazionali. Ci interessava, quindi, capire chi erano i suoi contatti, come li aveva ottenuti e come questo progetto si era sviluppato in Unione Sovietica.

GIORGIO COMERIO. Non si è mai sviluppato nessun progetto in Unione Sovietica. (...) Le ripeto: la società ODM, che è stata operativa per tre anni, dal 1993 al 1995, ha solo fatto ricerca scientifica e tecnica, punto. Poi, nell'ambito della eventuale commercializzazione della tecnologia, abbiamo contattato sicuramente diverse ambasciate...

Domanda: Lei non ha mai conosciuto Charles Nicholas Murray?

GIORGIO COMERIO. Certo che l'ho conosciuto: era il capo responsabile di una parte del progetto. Murray lo conosco.

Domanda. Lui dice che lei aveva chiesto questa traduzione.

GIORGIO COMERIO. Lo dice lui!

Domanda. Quindi non è vero?

GIORGIO COMERIO. Io non me lo ricordo; poi quello che ha detto Murray, se si riferisce a qualcosa dell'anno 1990...

Domanda. Del 1995

GIORGIO COMERIO. Sono passati 23 anni.

Domanda. Sì, infatti la domanda è se lei si ricordasse di questo.

GIORGIO COMERIO. Non me lo ricordo assolutamente: non posso negare, né smentire quello che dice Murray perché, onestamente, non mi ricordo questi dettagli di 23 anni fa!”

F - L'attività di commercio di armi

“Domanda: Lei ha svolto prima del 1990, quindi prima di questa fase, un'attività anche di commercio di armi in Argentina?

GIORGIO COMERIO. (...) Totalmente falso! Attività di commercio di armi in Argentina: è un'asserzione...

Domanda. Mine marine e roba del genere...

GIORGIO COMERIO. No mine marine. 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.

Domanda. Ma non avevano niente a che fare con armi, mine subacquee telecomandate?

GIORGIO COMERIO. Sì, erano queste. Nulla di illegale, anche perché la società era svizzera: io abitavo ed ero residente in Svizzera, quindi nulla a che fare con l'Italia.

Domanda. Ma lei in Svizzera ha avuto dei problemi giudiziari in quel periodo?

GIORGIO COMERIO. Non lo so, può darsi.

Domanda. In che senso non lo sa? Li ha avuti o non li ha avuti?

GIORGIO COMERIO. Sì, sicuramente, ma dipende da cosa intende lei per problemi giudiziari.

Domanda. Un arresto, una denuncia...

GIORGIO COMERIO. Ho avuto una denuncia perché la società mi aveva pagato il conto di un albergo: niente che riguardi né armi, né niente...

Domanda. Né rifiuti...

GIORGIO COMERIO. Hanno fatto il pranzo e gli albergatori svizzeri se non li paghi subito denunciano l'amministratore.

Domanda. Ma lei che tipo di attività svolgeva in Svizzera, cioè che tipo di attività faceva lì: era lì come tecnico, come imprenditore oppure gestiva una società?

GIORGIO COMERIO. Come tecnico.

Domanda. Come libero professionista o al servizio di qualcuno?

GIORGIO COMERIO. Si chiamava Marine Electronics Industry (MEI).

Domanda. Era una società internazionale?

GIORGIO COMERIO. Sì, una società basata in Inghilterra e avevamo l'ufficio a Lugano.

Domanda. Che si occupava fondamentalmente di cosa?

GIORGIO COMERIO. Di attività marittime e di elettronica applicata al settore marittimo: è quella che ha fatto i lavori qui nel Tevere, a Roma.

I contatti imprenditoriali con la Corea del Nord per lo stoccaggio di rifiuti radioattivi

Domanda. Sempre dai documenti che abbiamo trovato in una nota del SISMI, lei ci parlava di questo rapporto – siamo andati anche a verificare – con la Corea del Nord e Taiwan: che tipo di attività svolgeva lì in quegli anni?

GIORGIO COMERIO. Allora, per ciò che riguarda la Corea del Nord è l'ultima bufala dei giornalisti italiani.

PRESIDENTE. No, non è una bufala dei giornalisti italiani (...): è un documento dei servizi segreti italiani (...).

GIORGIO COMERIO. Vediamo cosa viene indicato...

Domanda. Quello che le ho detto prima: lei aveva un rapporto con la Corea del Nord per cui fungerebbe da fornitore di scorie di materiale radioattivo.

GIORGIO COMERIO. No, falso! Possono dichiarare quello che vogliono: lo portino nero su bianco e se c'è qualche reato lo dicano. È falso.

Domanda. Quindi lei non ha mai fatto attività...

GIORGIO COMERIO. Noi abbiamo visitato una volta l'ambasciata della Corea del Nord a Vienna, così come altre ambasciate.

Domanda. Chi intende con «noi»?

GIORGIO COMERIO. Io – ma sicuramente non ero da solo – nel 1994.

Domanda. Ma con chi?

GIORGIO COMERIO. Non mi ricordo, ma sicuramente non ero da solo.

Domanda. Come fa a non ricordarselo! In Corea del Nord...

GIORGIO COMERIO. L'ambasciata della Corea del Nord a Vienna era una villetta con un giardinetto dove mi hanno detto: «piacere, piacere; tecnologia interessante; ci metteremo in contatto con lei», tant'è che la polizia svizzera, che ha esaminato tutti i documenti dopo la presa degli uffici da parte di Greenpeace, ha detto che quelli non hanno risposto niente, quindi non c'è assolutamente nulla. Sui Servizi segreti italiani inizio ad avere delle grosse perplessità.

Domanda. Quindi lei non ha mai trattato neanche con Taiwan, cioè non ha fatto neanche alcuna attività regolare con loro?

GIORGIO COMERIO. Attività regolari come consulente, ma niente che riguardi né rifiuti, né materiale radioattivo.

Domanda. Ma che consulenza tecnica svolgeva?

GIORGIO COMERIO. Consulenze tecniche nel settore navale, punto.

Domanda. Settore navale di che genere, sempre sulle mine?

GIORGIO COMERIO. No, su altri settori, e comunque come tecnico, quindi che non tirino fuori cose false: se tirano fuori cose false le portino in tribunale e vediamo cosa succede, sempre che sia un reato perché, a questo punto, sembra che se si va in un'ambasciata... qui si inventano...

Domanda. Risponda in modo chiaro: «sì» o «no»?

GIORGIO COMERIO. Io dico di no, poi vediamo che cosa dicono questi signori. (...) Non ho incontrato l'ambasciatore coreano, (...) sono andato all'ambasciata, ma chi ho incontrato non lo so: poteva essere l'addetto commerciale, l'addetto stampa, l'addetto culturale. Sono andato all'ambasciata per dire: «se vi può interessare questa tecnologia, noi la stiamo sviluppando».

Domanda. Quale?

GIORGIO COMERIO. Quella che riguarda la messa in sicurezza del materiale radioattivo utilizzando il sistema dei penetratori.

Domanda. E perché è andato a dirlo all'ambasciata coreana?

GIORGIO COMERIO. Perché abbiamo contattato tutte le nazioni che all'epoca – parlo del 1984, quindi di 23 anni fa – avevano iniziato ad avere del materiale radioattivo da smaltire.

Domanda. Quindi glielo ha chiesto a voce e non ha avuto nessun documento, ovvero nessuna risposta, neanche di cortesia?

GIORGIO COMERIO. Abbiamo fatto un incontro; probabilmente ci hanno offerto un tè e ci hanno detto: «grazie, arrivederci»; così ce ne siamo andati, punto. Abbiamo dato il nostro indirizzo, la nostra e-mail; tutta la tecnologia nel 1990 era già su Internet; nel 1993 noi avevamo già il sito web in quattro lingue e tutta la tecnologia era disponibile per tutti; chiunque poteva contattarci e qualunque persona poteva vederla; la tecnologia era pubblica, disponibile in modo trasparente ed eticamente corretto.

Domanda. Voi cosa proponevate allora? Si trattava di questa tecnologia dei penetratori per poter smaltire i rifiuti radioattivi, giusto?

GIORGIO COMERIO. Sì, la tecnologia.

Domanda. Questo voi proponevate, quindi l'incontro con la Corea del Nord e successivamente con i taiwanesi riguardava questa possibile soluzione?

GIORGIO COMERIO. Certo.

Domanda. Ma voi, oltre che con la Corea del Nord, con quali altri Paesi avevate iniziato un rapporto per capire se questa tecnologia si poteva utilizzare?

GIORGIO COMERIO. Non abbiamo mai iniziato un rapporto: abbiamo fatto delle comunicazioni dicendo che questa tecnologia era disponibile (il rapporto è sempre qualcosa di più). Nelle cartelline sequestrate e inventariate, penso ce ne siano una quarantina con quaranta nomi di nazioni, che vanno dall'Inghilterra al Canada, al Giappone, alla Corea: ce n'è quanti ne vuole.

Domanda. Ma con nessun Paese, o meglio, solo con la Corea avevate parlato con gli ambasciatori?

GIORGIO COMERIO. No, siamo stati in moltissime ambasciate e abbiamo comunicato la disponibilità di questa tecnologia; chi era interessato poteva farsi vivo comunicandoci il suo interesse, ma nessuno l'ha fatto; poi Greenpeace ha ben pensato di andare a occupare gli uffici e noi abbiamo fermato ogni attività. (...)

Domanda. Volevo chiederle, sempre rispetto alla Corea e a Taiwan, quando avete avuto questi rapporti – visto che vi occupavate anche di altro – avevate fatto una progettazione che riguardava il potenziamento eventualmente dei porti interessati per poter gestire la movimentazione di rifiuti radioattivi?

GIORGIO COMERIO. Non mi pare proprio.

Domanda. Invece con l'Africa in generale non avete mai avuto delle interlocuzioni come società di un certo tipo, cioè vi siete sempre, anche qui, limitati a chiacchierate di tipo generico oppure avete interloquito con alcuni Paesi rispetto alla possibilità di sviluppare delle progettualità con qualche Paese?

GIORGIO COMERIO. Guardi, come ripeto, nella lunga serie delle cartelline sequestrate, che non mi ricordo quante siano (peraltro, guardando a quei documenti, 11 erano sparite quando sono andati a cercare la famosa cartellina di Ilaria Alpi, cioè il documento che non esiste), ne avranno sequestrate

50-60, quindi non ho la più pallida idea di ciò. Però noi, essendo già sul web, abbiamo contattato per via telematica (o per via fax) un po' tutte le Ambasciate (sempre solo Ambasciate, mai privati); poi chi poteva essere interessato avrebbe potuto rispondere, ma nessuno ha risposto e la cosa è finita dopo un anno e mezzo.

Domanda. Quindi non c'è mai stata nessuna risposta di nessuna ambasciata alle vostre avances?

GIORGIO COMERIO. Alle nostre avances non ha risposto nessuno.

Domanda. Quindi neanche Taiwan e la Corea del nord?

GIORGIO COMERIO. Siamo stati a Taiwan – sono stato a Taiwan – ma per altri motivi, cioè per motivi di consulenza nel settore navale; nulla a che fare con penetratori o con queste cose, anche perché parliamo di anni prima ancora (parliamo probabilmente del 1980).

Domanda. Quindi a Taiwan siete andate in quegli anni lì, cioè 1980-1985?

GIORGIO COMERIO. Probabilmente sì. Guardi, l'ODM è del 1993, quindi parlo di qualche anno prima.”.

G - Il progetto Dodos

“Domanda. In che modo siete riusciti ad avere le informazioni da Ispra per questo tipo di tecnologia, cioè non c'era una sorta di brevetto? (...) c'era una sorta di brevetto oppure avete sviluppato voi il tutto, magari partendo da un canovaccio: insomma come avete conseguito il risultato?

GIORGIO COMERIO. Allora, ripetiamo la cosa che avevo già dichiarato: tutta la tecnologia è disponibile; la potete comprare; sono dieci volumi dati a Bruxelles e sono disponibili (qualche procuratore l'ha fatto). Quando Ispra ha smesso le ricerche e ha smesso di lavorare su questo progetto, ha convocato tutti i fornitori che hanno partecipato alla realizzazione del progetto fornendo degli elementi; li ha chiamati e ha detto: non è che a vi interessa qualcosa?

Domanda. Ma si ricorda chi ha fatto questa cosa?

GIORGIO COMERIO. Assolutamente no; Ispra ha addirittura partecipato a delle fiere con lo stand con i penetratori e tutta la tecnologia; pensavano a qualche compagnia petrolifera o a qualche investitore interessato ad andare a prendere i noduli di manganese a 4000 metri di profondità (parliamo di profondità sui 4000 metri). Che io sappia, nessuno si è dimostrato interessato a niente (compagnie petrolifere e simili) (...) Quando mi hanno contattato, ho detto: «datemi i documenti perché sono liberi, pubblici e fruibili da tutti i cittadini». (...) Comunque, a prescindere da questo, non c'è mai stata nessuna attività pratica, tant'è che dopo 14 anni di indagine tutti i magistrati hanno convenuto che non c'è stata mai nessuna attività illecita da parte nostra. (...) No, la tecnologia è stata sviluppata dal centro di Ispra in dieci o dodici anni di lavoro, con un budget di 300 milioni di dollari di allora e fu sperimentata, tant'è che i famosi video girati dal professor Murray sulla nave che fece i lanci per monitorare velocità di caduta, tempo di caduta e precisione, sono stati trovati a casa mia, portati in tribunale, ma sono poi spariti e sono stati ritrovati nella redazione di La Repubblica, che poi li ha messi sul web dicendo: «Ecco i penetratori di Comerio!», con sotto scritto Centro atomico di Ispra, professor Murray. Sono stati quindi sperimentati!

Nei famosi dieci volumi troverete anche quello che riguarda tutti gli esiti dei lanci fatti con le diverse tipologie di penetratori (lunghi, stretti, larghi, grossi, francesi, tedeschi, inglesi, americani, canadesi perché ogni nazione ha fatto il suo progetto). Tutti i lanci furono eseguiti e furono monitorati, tant'è che esistono tutti i relativi. La tecnologia, quindi, Ispra non l'ha solo sviluppata dal punto di vista teorico, ma ha anche realizzato, a spese della Comunità europea, dei lanci che hanno portato a dei risultati di precisione, di affondamento nell'argilla e a tutti gli altri dati di cui vi ho detto, che sono pubblici e disponibili perché il centro non può brevettare nulla, essendo soldi comunitari, quindi essendo denaro di tutti noi.”.

H - La società in Svizzera

“Domanda. Lei prima ha accennato a una società per cui lavorava in Svizzera, per via della quale ha avuto questo disagio – diciamo così – con l'arresto dopo la denuncia per il mancato pagamento del conto dell'albergo. Lei, in realtà, accennava poc'anzi al fatto che di quella società era il tecnico, cioè che quella era la sua funzione.

GIORGIO COMERIO. Ero anche il tecnico, certo.

Domanda. Tuttavia deve essere stato anche amministratore delegato perché altrimenti non l'avrebbero...

GIORGIO COMERIO. Sì, in quel momento sì: certo, ero uno dei direttori.

Domanda. Era contestualmente amministratore delegato e anche svolgeva funzioni di direttore commerciale?

GIORGIO COMERIO. Ero direttore tecnico di sicuro.

Domanda. Si trattava di una società con quali caratteristiche, se lo ricorda?

GIORGIO COMERIO. Era una società svizzera, quindi una SA.

Domanda. Avevate dipendenti, tecnici?

GIORGIO COMERIO. Volta per volta (...) Cioè quando servivano i consulenti, essendo una società di ingegneria e di progettazione, come abbiamo fatto in Italia, avevamo dei consulenti o dei tecnici che, a progetto, seguivano quello che era di loro pertinenza.

Domanda. Lei ha lavorato per tre anni o due anni?

GIORGIO COMERIO. Non lo so, non mi ricordo assolutamente.”.

I - I rapporti con Renato Pent

“Domanda: Che tipo di rapporto avevate con Pent?

GIORGIO COMERIO. Renato Pent all'epoca aveva un'azienda che faceva cere; l'abbiamo conosciuto, ma non mi ricordo assolutamente che tipo di rapporto avessi; è una delle tante persone che abbiamo conosciuto, comunque, sempre nulla che riguardi i rifiuti o queste cose (...) Non abbiamo mai avuto attività insieme.”.

8.2 Ulteriori elementi emersi sulla figura di Giorgio Comerio

Nel corso dell'istruttoria la Commissione ha acquisito documentazione di rilievo sull'attività di Giorgio Comerio, estratta dal fascicolo della procura di Bolzano relativo al già citato procedimento penale che portò alla condanna definitiva per tentata estorsione.

Si tratta in particolare di copia dei decreti di perquisizione, sequestro e convalida, e relativi verbali esecutivi di polizia giudiziaria effettuati durante le indagini.

La vicenda processuale era nata da un'inchiesta della locale procura relativa a reati contro la pubblica amministrazione. Giorgio Comerio era stato, in quel contesto, chiamato come consulente tecnico al fine di verificare – attraverso la tecnologia Georadar – la consistenza di alcune installazioni su un tratto ferroviario. Comerio avvicinò l'imprenditore coinvolto nell'inchiesta offrendo di manipolare la perizia a suo favore, in cambio di una somma di denaro. L'imprenditore denunciò il fatto alla Guardia di finanza; la polizia giudiziaria decise di registrare l'incontro tra l'imprenditore e Comerio, procedendo poi all'arresto di quest'ultimo il 28 ottobre 1996. Nell'ambito delle indagini venne disposta una perquisizione personale e, successivamente, domiciliare a carico di Giorgio Comerio, presso la sua residenza a Garlasco, in provincia di Pavia. Si tratta dello stesso domicilio già perquisito nell'ambito del procedimento penale della procura di Reggio Calabria sulle “navi a perdere” il 13 maggio 1995. Buona parte del materiale sequestrato nel corso della perquisizione è stato restituito dopo la fine della fase d'indagine. Rimangono, in ogni caso, agli atti alcuni elementi di rilievo in grado di documentare il permanere dell'interesse di Giorgio Comerio per il settore dello smaltimento

in mare dei rifiuti radioattivi. Vi è poi un passaggio di estremo interesse all'interno del colloquio con l'imprenditore indagato, registrato dalla Guardia di finanza.

Tra la documentazione sequestrata nel corso della perquisizione personale nei confronti di Giorgio Comerio, avvenuta al momento del suo arresto da parte della polizia giudiziaria di Bolzano, vi erano lettere e documentazione contrattuale con una impresa ucraina, con oggetto lo smaltimento in mare di amianto e scorie radioattive.

Tra questi ci sono alcuni documenti datati 22 gennaio 1996:

- lettera indirizzata a Joint-Stock Venture “Prometey”, 100, Shevchenko st., Borispol, Ucraina, all'attenzione di Dmitri Zlobenko. Lettera firmata da Giorgio Comerio, con la quale la ODM autorizzava la società ucraina a chiedere alle autorità locali “l'estensione della licenza allo smaltimento di rifiuti radioattivi”;
- lettera, sempre diretta alla Joint-Stock Venture “Prometey”, 100, Shevchenko st., Borispol, Ucraina, all'attenzione di Dmitri Zlobenko, con la quale Comerio informava il destinatario che “in caso di estensione della licenza ai rifiuti radioattivi, la ODM pagherà il doppio” rispetto a quanto previsto in precedenti documenti;
- lettera, sempre diretta alla Joint-Stock Venture “Prometey”, 100, Shevchenko st., Borispol, Ucraina, all'attenzione di Dmitri Zlobenko, con la quale Comerio informava il destinatario rispetto alle condizioni applicabili per la ricezione dei penetratori nelle acque ucraine:
 - 50 mila USD per ogni penetratore, per i primi cento lanci;
 - 500 mila USD per le prime attività di ricerca e il rilascio della licenza;
 - ulteriori 2 mila USD per ogni lancio;
 - la ODM garantiva 50 lanci per il primo anno, 100 per il secondo, 150 per il terzo, 200 per gli anni successivi.

Tali prezzi sembrano riferirsi al lancio di penetratori contenenti amianto. La seconda lettera – che prometteva il raddoppio delle cifre – faceva riferimento a questo documento. Dunque le cifre indicate vanno moltiplicate per due se riferite allo stoccaggio di rifiuti radioattivi;

- accordo datato Kiev, 22 gennaio 1996, che richiama le lettere citate, con le firme di Giorgio Comerio e Dmitri Zlobenko.

E' stata poi sottoposta a sequestro l'agenda del 1995 di Giorgio Comerio. Due gli appunti di interesse ai fini dell'inchiesta parlamentare:

1. 24 agosto 1995: contatti informatici con l'Agenzia internazionale per l'energia atomica (AIEA); indirizzo *email* istituzionale e indirizzo email di riferimento per la banca dati INIS. Annotazioni relative alle date di due seminari, previsti per il successivo mese di settembre, sulla gestione dei rifiuti radioattivi;
2. 3 novembre 1995: contatti relativi a “Gestion et stockage des déchets radioactifs”, Mr. S. Orłowski, Commissione Europea, Bruxelles.

La registrazione dell'incontro con l'imprenditore Guido Agostini

L'incontro, documentato dalla polizia giudiziaria, è avvenuto in un ristorante in località Barbiano il 28 ottobre 1996¹¹⁰. In questo periodo l'inchiesta della procura di Reggio Calabria era ancora in corso. Si riporta un brano della conversazione così come trascritto dalla polizia giudiziaria:

“Comerio: Sì. Sarà lì da 50 anni. In Argentina io ho lavorato per circa 5 o 6 anni, c'è moltissimo ...
Comerio: Lì non c'è un cedimento, va tutto bene. Non ci sono problemi. Che cacchio vogliono? Guardi, quando ci sono queste indagini, mi incazzo come una iena! Le dico, sono in mezzo a una situazione con 5 miliardi per le mani a Reggio Calabria, che guardi...!”

(...)

Agostini: Senta una cosa, io come le ho detto, lavoro in Brasile, per cui reperisco in nero, non ho difficoltà...

Comerio: Non ho problemi di nessun genere. Lei non ha visto la mia macchina; sono residente alle isole delle Canarie da circa 30 anni. Non sono più residente in Italia per cui non ho nessun genere di problemi; opero in Italia, in Svizzera, in Inghilterra. Non ho nessun genere di problemi.”.

Il passaggio relativo alla “situazione con 5 miliardi per le mani a Reggio Calabria” è stato contestato dalla procura a Giorgio Comerio nel corso dell’interrogatorio del 6 novembre 1996¹¹¹, il quale ha dichiarato: “per quanto ne so, sono sottoposto ad un procedimento penale da parte della procura della Repubblica del tribunale di Reggio Calabria, in quanto mi viene contestato di avere, unitamente ad altri, clandestinamente smaltito rifiuti radioattivi nella zona del Mar Ionio. Non so a che punto sia il detto procedimento penale. Quando nel corso del colloquio con l’Agostini parlo della somma di 5 miliardi di lire in relazione a Reggio Calabria, intendo riferirmi al fatto al costo preventivato delle spese di giustizia relative al richiesto monitoraggio dei siti oggetto dell’indagine.

Tale cifra io l’ho conosciuta dal una trasmissione televisiva “Telezorro” dove ero ospite su RAI TRE e condotta dal giornalista Oliviero Beha. Non è quindi vero che io abbia per le mani l’importo di 5 miliardi, ma è la procura che dovrà eventualmente spendere questa cifra per effettuare i controlli necessari”.

Rispetto all’attività dell’ODM, Comerio ha confermato l’operatività della società relativamente allo smaltimento dell’amianto: “Io sono il direttore tecnico della “ODM INC.” con sede legale a Tortola (British Virgin Islands). Tale società svolge oggi l’attività di messa in esercizio di impianti mobili per produrre noduli di amianto inerti permettendone quindi lo smaltimento che oggi avviene con grande difficoltà”.

8.3 Il profilo di Giorgio Comerio

La declassificazione della copiosa documentazione prodotta dai servizi di sicurezza, nel corso degli anni, su Giorgio Comerio, gli elementi acquisiti dalla Commissione dall’analisi delle sue due audizioni e il citato procedimento penale del tribunale di Bolzano permettono di definire alcuni tratti della figura dell’imprenditore italiano con un certo grado di certezza. Rimangono senza dubbio molti punti d’ombra, relativi soprattutto all’attività dell’ODM.

L’attività legata alla produzione di armi nel periodo precedente l’ODM.

L’interesse del Sismi nei confronti di Giorgio Comerio nasce e si sviluppa a seguito di diverse segnalazioni – anche da organismi collegati – rispetto all’ipotesi di fornitura di sistemi di arma a paesi mediorientali. In particolare alla fine degli anni ‘80 diverse note del Sismi riportano notizie rispetto al progetto di fornitura di missili e/o mine all’Iran:

- nell’ambito di una delle prime inchieste – tribunale di Lecco – Comerio dichiarava: “In epoca anteriore (fino al 1984) sono stato anche rappresentante di due società governative argentine che producevano sistemi di difesa, preciso che all’epoca ero residente in Svizzera e che dai quel Paese operavo, come voi stessi avete già constatato esiste documentazione d’archivio relativa a questa attività che ha avuto termine nel 1984”;
- Comerio riferisce all’imprenditore indagato dalla procura di Bolzano di aver vissuto lungo tempo in Argentina;

- 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. Si 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: sì, ascoltami. Questa gomma triturata 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: sì, si quell'onorevole, sì
Francesco: eh, capito
Giancarlo: sì 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 triturati, 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.

PAGINA BIANCA



170230024770