

Quella è l'epoca in cui l'ing. Vittorio Brofferio, impegnato nella realizzazione per conto della LOFEMON (Lodigiani-Federici-Montedil) della strada di collegamento fra Garoe e Bosaso, nel nord del paese africano, riferisce dell'interesse, di gruppi locali e soggetti stranieri, a sfruttare tali lavori per interrare dei containers.

Si tratta di testimonianza che questa Commissione considera attendibile, sia perché non ha trovato smentite in altri tecnici pure impegnati per i medesimi lavori (l'ing. Keller, ad esempio, nel corso dell'audizione resa alla Commissione, si è limitato a riferire di non ricordare di aver discusso con Brofferio di tale vicenda); sia perché, in quella zona, una successiva spedizione giornalistica — che si è avvalsa anche della strumentazione magnetometrica per la rilevazione di materiale ferroso nel sottosuolo (tecnica sopra ampiamente descritta quanto a fondamento scientifico e attendibilità dei risultati) — ha consentito di acquisire informazioni, da parte di lavoratori locali assunti dalle imprese italiane, secondo cui effettivamente, nel periodo sopra indicato, erano stati trasportati rifiuti scaricati nei porti somali.

« Il nostro percorso — ha riferito Luciano Scalettari alla Commissione — si è snodato dalla città posta al confine occidentale del Puntland, Galcaio, fino a Bosaso, posta sul mare. Durante il tragitto abbiamo raccolto (...) alcune testimonianze. Nella prima parte del viaggio è stata particolarmente utile la guida di un capocantiere che ci ha indicato alcuni luoghi a suo avviso sospetti. (...) Ci ha portato, così, in quello che abbiamo definito « campo base », una località in cui era presente una fossa, vicina al campo base italiano del consorzio Lofemon, che aveva realizzato un tratto di strada di circa 260 chilometri da Garoe a Bosaso. In questo sito abbiamo effettuato due misurazioni — rettifico, sulla base delle indicazioni non del capocantiere, che abbiamo incontrato dopo, ma di un commerciante somalo, che aveva a che fare con quella strada —, in una delle quali abbiamo riscontrato la presenza di materiale ferroso (...).

Nella zona di Gardo abbiamo incontrato il capocantiere (...), signor Mire, che ci ha condotto in due frantoi, nei quali si macinavano pietre e pietrisco utilizzati per il fondo stradale. Uno di questi due siti, dopo le misurazioni, ha dato una risposta piuttosto significativa alle nostre ricerche, indicando una presenza rilevante di materiale ferromagnetico.(...)

Infine, la terza e forse più importante testimonianza l'abbiamo raccolta a Bosaso, dove abbiamo potuto incontrare — ancora una volta attraverso il capocantiere, che è riuscito a rintracciare i suoi dipendenti — due autisti di camion, che ci hanno raccontato di aver seppellito del materiale in due località, in diverse buche, e ci hanno accompagnato in quei luoghi.

Si tratta di due torrenti, secchi per gran parte dell'anno, che si riempiono di acqua solo nella stagione delle piogge, cioè tra novembre e dicembre.

Entrambe le testimonianze, dunque, hanno indicato luoghi precisi.(...) Ci hanno parlato di diverse buche — cinque o sei, di notevole dimensione e profondità, tanto che il camion ci entrava dentro — ed hanno sostenuto che si trattava di cave per l'estrazione della pietra, che successivamente veniva portata al frantoio. Nel secondo dei luoghi

individuati, invece, dove lo strumento ha rilevato un'anomalia magnetica, i due autisti ci hanno riferito che era stata scavata appositamente una sola buca, anche in quel caso abbastanza profonda. Grazie alla conformazione fisica del luogo, sono riusciti ad indicare con precisione il punto, nel quale dalle misurazioni è risultata la presenza di una certa quantità di materiale ferroso. Devo sottolineare che il racconto dei due testimoni è particolarmente interessante: essi asseriscono di essere stati dipendenti, all'epoca, del consorzio Saces (quello che ha costruito gli ultimi 160 chilometri della strada, da Bosaso in direzione di Garoe), e di aver ricevuto l'ordine di usare i camion per questa operazione. Aggiungono, inoltre, di aver prelevato il materiale — a loro era stato detto che si trattava di vernice scaduta — dalla banchina del porto. Gli autisti hanno anche descritto questo materiale, costituito per la gran parte da bidoncini di circa 20 chili di peso, di colore scuro con strisce colorate, ma non sono riusciti a ricordare nomi precisi o ulteriori elementi che potevano essere utili per capire di quale materiale si trattasse. In ogni caso, essi hanno raccontato di aver effettuato il recupero in occasione dell'arrivo di una delle navi che portava il materiale per la costruzione della strada, un elemento, questo, che sembra piuttosto rilevante. La nave portava bitume, catrame, materiale per l'asfaltatura, insieme a questo carico di fusti, che è stato portato, sempre secondo il loro racconto, in un magazzino nei pressi dell'aeroporto di Bosaso. Successivamente, altri camion, molto più grandi, avrebbero prelevato il materiale e lo avrebbero trasportato nei due siti indicati, che si trovano l'uno a 90 e l'altro a 140 chilometri da Bosaso, e proprio in quest'ultimo noi abbiamo rilevato la presenza di materiale ferroso. In seguito, i grossi camion avrebbero portato il materiale vicino ai due frantoi e a quel punto sarebbero stati utilizzati camion più piccoli. Immaginiamo che l'uso di camion di diverse dimensioni sia dovuto al fatto che i siti sorgono lungo un breve tratto di pista che scende negli uadi, che sono cosa ben diversa dalla strada asfaltata e, quindi, è ben più complicato, per i mezzi, scendervi. I camion più piccoli, dunque, secondo il racconto dei testimoni, avrebbero portato il materiale a dimora e lo avrebbero scaricato, alzando il pianale. I testimoni hanno indicato il periodo preciso dell'anno nel quale avrebbero effettuato l'operazione: tra dicembre 1987 e gennaio 1988. Sappiamo che la strada era in costruzione tra il 1986 e il 1989, dunque l'indicazione del periodo è attendibile (...)».

Non solo.

Un altro dato che emerge in modo significativo è quello relativo ad un sensibile aumento di patologie verosimilmente connesse alla presenza di materiali tossici e radioattivi.

«Il secondo elemento, che oserei definire generalizzato, — ha aggiunto Scalettari — riguarda le testimonianze di patologie denunciate da autorità e medici locali, oltre che da medici italiani. (...) Quello che ci ha allertato è la descrizione di casi di emorragia dalla bocca e dal naso, associati talvolta ad irritazioni cutanee, che si trasformano in piaghe. Inoltre, un medico che lavora per Intersos, che in questo momento presta servizio all'ospedale di Johar (ma sta iniziando ad operare proprio sulla costa, in una delle zone dove siamo stati), ci ha

confirmato l'aumento del numero di malformazioni e patologie neonatali. (...) —.

Analoghi dati sono stati raccolti da altra giornalista, Maria Barresi, pure recatasi in Somalia sulla scia delle inchieste collegate alla vicenda di Ilaria Alpi e del pari impressionata dai segni di devastazione ambientale che presenta, in talune e significative parti, il territorio somalo e dall'enorme diffusione di patologie neonatali, del tutto inspiegabili avuto riguardo alla storia, all'economia ed all'ambiente somali.

Questo è lo scenario, nella sua fase — per così dire — virulenta, che ebbe dinanzi Ilaria Alpi quando si recò in Somalia, nel marzo 1994, inviata nel paese somalo per conto della RAI, all'epoca dell'operazione *Restor Hope*.

Senza entrare nella dinamica dell'assassinio della coraggiosa giornalista, su cui altra Commissione sta conducendo specifici accertamenti, l'attenzione della Commissione a tale vicenda è stata orientata proprio alla ricerca degli aspetti collegati al traffico di rifiuti su cui, indubbiamente, l'inviata RAI stava indagando, stando al contenuto dei taccuini « sopravvissuti » e stando al fatto che l'ultimo viaggio compiuto dalla giornalista avvenne proprio in quei luoghi da più parti segnalati come teatro di traffici illeciti, anche concernenti i rifiuti, e che più fonti, oggi, come si è visto, individuano come cimitero di veleni.

Le informazioni assunte da lavoratori somali circa i traffici di rifiuti, la necessità per ogni attività in loco di appoggiarsi a tribù locali ed alle relative bande armate, inducono a ritenere verosimile l'ipotesi di un diretto coinvolgimento di organizzazioni somale in tali traffici. In definitiva, l'assenza di rivendicazioni, non consente, per un verso, di individuare nella matrice fondamentalista islamica il movente dell'agguato, e, per altro, non esclude che la causale dell'omicidio possa essere individuata nelle inchieste che la giornalista ed il suo operatore stavano svolgendo in territorio somalo; inchieste che, per certo, riguardavano anche e soprattutto il traffico dei rifiuti.

Sul punto, il rappresentante del Governo somalo presso l'Unione europea, YUSUF BARI BARI, che ha aiutato i giornalisti italiani *in loco*, per i contatti con le popolazioni locali e per gli spostamenti, così riferisce, in sede di audizione resa a questa Commissione:

(...) Non ci risulta — queste sono le informazioni in mio possesso, ma gli altri apparati del nostro Governo, in particolare quelli dell'intelligence, potrebbero averne altre — che esista un collegamento o un interesse diretto da parte dei fondamentalisti riguardo al discorso dei rifiuti. Tuttavia, non posso escluderlo in maniera categorica, e ritengo che le due istituzioni che possono dialogare, in questo senso, siano l'intelligence italiana e quella somala. (...) Per quanto riguarda le azioni dei fondamentalisti, devo dire che, ahimè, più volte essi hanno assassinato operatori internazionali. (...) Anche nei primi anni 90 (...) Questi assassinii, soprattutto di operatori internazionali, erano facilmente prevedibili: si trattava di obiettivi facili, la cui uccisione aveva un'eco che superava i confini nazionali. (...) Se pensiamo alle modalità di esecuzione delle uccisioni, possiamo dire che gli assassini lasciano le loro firme, e le firme sono sempre chiare. Non vi sono, che io sappia,

casì in cui non siano state lasciate firme, che sono facilmente immaginabili.

Più in generale, chi, come Scalettari ha, di recente, rifatto, in Somalia, l'intero percorso fatto da Ilaria Alpi, assumendo utili informazioni da coloro che con la giornalista hanno avuto gli ultimi contatti, così lo ha ricostruito:

(...) circa l'esistenza o meno di collegamenti tra il traffico dei rifiuti e l'omicidio di Ilaria Alpi. Se per collegamento si intende un legame diretto o una testimonianza che abbia riferito chiaramente che su quel sito stava indagando Ilaria Alpi, nei giorni in cui era a Bosaso, o nell'area del Puntland, allora rispondo che non c'è alcun collegamento. Viceversa, se consideriamo il fatto che Ilaria Alpi ha lasciato, nei suoi appunti, un'indicazione precisa riguardo alla strada Garoe-Bosaso; se consideriamo, come ripetuto e confermato da alcune testimonianze, che Ilaria Alpi stava lavorando intorno alla questione del traffico d'armi, dei rifiuti, delle famose navi donate dalla cooperazione italiana alla Somalia; se, infine, consideriamo che proprio lungo questa strada ha trascorso alcuni degli ultimi giorni della sua vita, direi che questo collegamento esiste. Il collegamento esiste, insomma — è un interrogativo da approfondire —, nell'oscurità che permane intorno alla ragione che può aver determinato la decisione di eliminare i due giornalisti. Certamente, questa è un'area di interesse e, come giornalisti che si occupano da tempo di questa vicenda, pensiamo che la questione debba essere effettivamente approfondita. (...) Dalle testimonianze emerge sicuramente che Ilaria Alpi e Miran Hrovatin si sono recati in quella zona pensando di rimanerci due giorni. Stando alle testimonianze degli italiani dell'ONG Africa 70, presenti sul luogo e che li ospitavano, i due giornalisti il giorno 16 marzo hanno perso l'aereo e quindi tutto quello che hanno fatto dopo quella data non era previsto. I giorni successivi sono stati impiegati imprevedibilmente, mentre i primi due giorni sono stati dedicati all'attività che avevano programmato. Ebbene, che cosa hanno fatto Ilaria Alpi e Miran Hrovatin in questi due giorni? Abbiamo cercato di realizzare una sinossi fra i filmati — quello che è arrivato in Italia —, le nuove testimonianze raccolte e quelle che già si conoscevano, ovvero quelle dei cooperanti italiani di Africa 70. Quello che emerge, nell'insieme, è che in quei due giorni Ilaria Alpi aveva intenzione di andare a parlare con il sultano di Bosaso, che ha intervistato prima del giorno 16, e di andare a Gardo. Quest'ultima circostanza, come giornalista, mi incuriosisce; a Gardo, infatti, abbiamo individuato solo alcuni interventi di cooperazione, e nemmeno particolarmente rilevanti per l'Italia. Non siamo riusciti a rintracciare null'altro, almeno fino a questo momento. A Gardo abbiamo rilevato la presenza di una cooperazione tedesca, la GTZ, di una ONG francese, Action contre la faim (erano presenti, però, i rappresentanti del gruppo americano dell'ONG, AICF-Stati Uniti), una presenza di Médecins du monde e forse una piccola presenza della Croce rossa. Eppure, per rimanere a Gardo nella giornata — presumibilmente — del 15 marzo, Ilaria Alpi si ferma a dormire lì e perde l'aereo la mattina dopo. Da giornalista, io non lo avrei fatto. Per decidere di rischiare di perdere un aereo, senza nemmeno sapere quando ci sarebbe stato il successivo,

avrei dovuto avere qualcosa di piuttosto importante da fare. Ovviamente, questa è soltanto una riflessione che abbiamo svolto rivedendo il girato, anche alla luce delle nuove testimonianze che abbiamo raccolto. Abbiamo cercato di immaginarci nella stessa situazione, avendo già percorso quella strada e conoscendo i tempi di percorrenza e la difficoltà di prevedere un incidente di qualsiasi tipo, anche una semplice foratura, che avrebbe potuto influire sui tempi. L'elemento forse più rilevante che emerge da queste testimonianze è una contraddizione fra ciò che hanno detto i cooperanti di Africa 70 e ciò che dicono due dei testimoni che abbiamo ascoltato noi. I primi affermano di aver trovato, presso la loro sede, Ilaria Alpi e Miran Hrovatin il giorno 16: avendo perso l'aereo, chiedono di essere ospitati per i giorni successivi, fino al volo seguente. Questa testimonianza conferma quelle già rese dai cooperanti alla Commissione parlamentare d'inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, secondo le quali, appunto, essi avrebbero trovato nella loro sede i due giornalisti. Due altri testimoni, invece, riferiscono di essere andati a prendere all'aeroporto Ilaria Alpi e Miran Hrovatin. Dunque, non poteva essere il 16 marzo: i due giornalisti, infatti, il 16 marzo, tornano da Gardo in automobile, sicuramente saranno passati dall'aeroporto, con la speranza di prendere l'aereo; è certo che si sono recati alla sede di Africa 70 in macchina, così come raccontano i cooperanti. Non si capisce cosa sia accaduto, invece, il 14 marzo, il giorno del primo arrivo — presumibilmente in aereo — di Ilaria Alpi a Bosaso, né si comprende perché nessuno dei cooperanti di Africa 70 abbia riferito di essere andato a prenderla all'aeroporto, mentre sia l'uomo della scorta sia il coordinatore del personale somalo affermano il contrario. L'uomo della scorta si chiama Mohamed Nur Said e vive attualmente a Garoe, dove lo abbiamo incontrato, mentre il coordinatore del personale somalo, nonché interprete (parla molto bene l'italiano), si chiama Mukhtar Abukar e vive a Bosaso, dove è rintracciabile. Questi sono i due uomini che, come dicevo, riferiscono di essere andati a prendere i due giornalisti all'aeroporto. Il secondo aggiunge di esserci andato in compagnia di un italiano di Africa 70. Gli altri testimoni, ovvero altre persone che hanno incontrato e accompagnato in quei giorni Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, sono Ali Samantar, che ha fatto loro da interprete, fra il 16 e il 20 marzo, per un paio di giorni, e li ha accompagnati al mercato, al porto e a fare un'escursione nel villaggio Ufein, a circa 160 chilometri da Bosaso, e uno degli autisti, di cui non ricordo il nome, che li ha accompagnati sempre in quei due giorni. Infine, abbiamo contattato già in Italia, per telefono, un cooperante tedesco, presente a Gardo per la GTZ, che sapevamo avesse incontrato Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, ma non in quale giorno. Speravamo che si fossero incontrati nei primi giorni della loro permanenza, ma non è andata così. In realtà, il 19 marzo, quindi il giorno prima della partenza di Ilaria e Miran da Bosaso per rientrare a Mogadiscio, tale cooperante, che risponde al nome di Alexander von Braunmuehl, è arrivato a Bosaso e ha pranzato con loro, insieme ad alcuni cooperanti di Africa 70. L'interesse di questa testimonianza consiste, in primo luogo, nel fatto che egli ricorda chi era presente a Gardo in quel momento e quanto poco ci fosse in quella città (solo un piccolo e malconcio albergo dove, eventualmente, avrebbero potuto

dormire); in secondo luogo, egli conferma che, durante quel pranzo, Ilaria Alpi ha riferito di essere stata a Gardo nei giorni precedenti. Evidentemente, si può dedurre che Ilaria si sia recata a Gardo, ma non alla GTZ, dove in quei giorni si trovava Alexander von Braunmuehl. »

Molto, dunque, resta ancora da chiarire.

La Commissione auspica che ulteriori approfondimenti, con accertamenti anche *in loco* (accertamenti che non è stato possibile per la Commissione sinora svolgere, per la situazione ancora critica dell'ordine e sicurezza pubblica del paese somalo), vengano realizzati da parte dell'Autorità Giudiziaria, cui questo organismo di inchiesta ha trasmesso gran parte della documentazione investigativa raccolta anche a seguito di propria iniziativa.

Quel che è certo, comunque, è che dai veleni dei rifiuti -che costituivano il tema di indagine che la Commissione avrebbe voluto, in presenza delle opportune condizioni, approfondire anche in Somalia- la Somalia corre il serio rischio di passare ai veleni del fondamentalismo, nell'indifferenza dell'Occidente.

8. Le navi « a perdere » e la vicenda dello spiaggiamento della « Rosso ».

Nel quadro dell'attenzione rivolta dalla Commissione alle movimentazioni illecite transfrontaliere di rifiuti, una considerazione particolare deve essere rivolta ai traffici che hanno utilizzato la via marittima.

Sotto almeno un duplice profilo.

Sia per la carenza di un adeguato apparato collaborativo internazionale fra gli organismi deputati al controllo della movimentazione delle merci nelle aree portuali, apparendo indispensabile, a tale scopo, il ricorso a protocolli operativi — quali ad esempio il cosiddetto *Seaport Project* — che siano in grado di colmare quel *gap* comunicativo che i circuiti illeciti hanno da tempo superato.

Sia per l'anomala utilizzazione di navi, spesso non in perfette condizioni, per effettuare trasporti di rifiuti conclusisi con l'inabissamento di natante e carico.

Sotto tale ultimo versante, la Commissione ha svolto approfonditi accertamenti sulla vicenda della motonave « Rosso » (già Jolly Rosso), acquisendo documentazione, anche dalla società armatrice, assumendo informazioni da molti dei soggetti che parteciparono alle fasi dello spiaggiamento ed alle operazioni successive, acquisendo utili elementi conoscitivi dai magistrati inquirenti, nella consapevolezza che un tentativo di chiarificazione andasse svolto obbligatoriamente, non foss'altro che per dissolvere quell'alone di intollerabile sospetto con cui sono stati descritti i mari italiani, cimiteri di navi a perdere negli anni ottanta e novanta.

E tuttavia, i dubbi permangono; accresciuti anche dalla recentissima notizia dell'avvistamento, a circa 400 metri di profondità, al largo di Cetraro, di un'altra nave con un vasto squarcio nel centro dello scafo; un'altra sagoma, lunga circa 126 metri, è stata avvistata a 500

metri di profondità al largo di Belvedere: stesso specchio di mare che vide lo spiaggiamento della Rosso, stessi dubbi.

I dubbi permangono, si diceva.

Alcuni vengono di seguito prospettati.

Si è sostenuto, in primo luogo, da parte della società armatrice, che la « Rosso » era perfettamente funzionante all'epoca dello spiaggiamento, avvenuto il 14.12.1990: dal rapporto del Cap. Bellantone, della Capitaneria di Porto Vibo Valentia, intervenuto per gli accertamenti di competenza subito dopo lo spiaggiamento, risulta, tuttavia, che la Rosso era stata in disarmo dal 18.1.1989 al 7.12.1990, data in cui era stata riarmata e proprio per il viaggio La Spezia-Napoli-Malta-La Spezia.

È stato, inoltre, rappresentato che lo spiaggiamento fu causato dallo spostamento del carico all'interno della stiva, dovuto all'avverse condizioni metereologiche, cosa che provocò falle nello scafo: dal rapporto del capitano Bellantone, viceversa, risulta che:

tranne il marinaio Scardina, nessuno fece presente anomalie nel corso della navigazione quanto alla sistemazione del carico;

essendo le condizioni meteo erano avverse sin dalla partenza, il capitano avrebbe dovuto ritardare la partenza, ma quest'ultimo decise ugualmente di prendere il mare;

all'atto delle prime ispezioni a bordo, peraltro, il carico risultava rizzato regolarmente.

Ma vi è di più.

Nel giornale della Jolly Giallo è scritto che: « *alcuni marosi frangendo sulla murata sinistra raddrizzavano la Rosso con grande stupore di tutti i presenti* »: come è possibile tutto ciò se la Rosso era diventata ingovernabile per aver imbarcato acqua ?

È stato riferito, ancora, che la « Smit Tak », la stessa società olandese che si occupò del recupero del sommergibile russo « Kursk », fu incaricata del recupero dello scafo della « Rosso » e abbandonò l'impresa dopo i danni patiti dalla nave a seguito delle mareggiate del 17 febbraio 1991:

è lecito chiedersi, allora, per quale motivo la « Smit Tak » proseguì i lavori fino al 6 marzo 1991, cioè ben oltre la citata mareggiata.

È stato, infine, rappresentato alla Commissione che i danni nella murata di sinistra della Rosso furono causati sempre dalla mareggiata del febbraio 1991; in conseguenza degli squarci, la Rosso perse parte del carico:

e tuttavia, se così è, resta inspiegato il fatto che gli squarci sulla fiancata si presentavano dai contorni irregolari;

e soprattutto, tutto ciò non si concilia con quanto dichiarato da Spagnoletti Corrado, comandante del pontone « Spartaco » all'epoca dello spiaggiamento della « Rosso », che prestò assistenza alla Smit Tak per le operazioni di « disincagliamento », nella parte in cui lo stesso ha riferito di ricordarsi che sulla paratia sinistra della nave

c'era un taglio abbastanza grande fatto con la fiamma ossidrica da personale della ditta che stava effettuando i lavori, escludendo, anche in sede di audizione dinanzi alla Commissione, che potesse essere opera del mare.

La Commissione ha, inoltre, registrato la sopravvenienza di ulteriori elementi, rappresentati in larga parte da dichiarazioni di collaboratori di giustizia, provenienti dalla criminalità organizzata calabrese, i quali hanno riferito dell'esistenza di un *pactum sceleris* fra le cosche della *ndrangheta* ed affaristi del settore dei rifiuti, in virtù del quale furono programmati e realizzati numerosi affondamenti di navi cariche di rifiuti tossici nei tratti marini calabresi (e soprattutto nello Ionio, che per le sue caratteristiche di profondità, meglio si prestava a far definitivamente sparire le tracce della criminale impresa).

In particolare, i recentissimi avvistamenti di navi inabissate e di sagome — verosimilmente di natanti —, anche a notevole profondità, come riferito nel corso dell'audizione resa alla Commissione dagli inquirenti della Procura di Paola, costituisce indiscutibile dato di riscontro, rilevante, se non per attribuire attendibilità probatoria alle dichiarazioni dei collaboratori di giustizia, per affermare l'esistenza di un fenomeno, sulle cui cause (e sui cui effetti, soprattutto per l'eco-sistema interessato) deve essere fatta al più presto chiarezza.

Anche su tale versante, pertanto, questo organismo di inchiesta auspica che gli inquirenti, convergendo in una proficua sinergia investigativa, giungano ad individuare i luoghi oltraggiati e l'intera filiera criminale coinvolta, per consentire le opere di bonifica necessarie per la salute pubblica e l'integrità ambientale dei siti interessati e, finalmente, affinché, oltre alle navi, non si perda anche la memoria.

APPENDICE

1. I rifiuti speciali. Tabelle e grafici riguardanti l'indagine svolta dalla Commissione sul flusso dei rifiuti speciali in uscita dal sito industriali di Porto Marghera.

La grande quantità di rifiuti speciali prodotti ed in uscita dal sito di Porto Marghera ha reso problematico uno studio completo; infatti, nel solo anno 2002 risultano prodotti circa 910 mila tonnellate di rifiuti di cui 68 mila circa sono rifiuti pericolosi. Quasi il 66 per cento di tutti i rifiuti prodotti nell'area, come si evince dalle tabelle 1 e 2, equivalenti a circa 600 mila tonnellate hanno come destinazione la regione Veneto.

Tabella 1. Indicazione dei quantitativi in tonnellate dei rifiuti speciali (pericolosi e non pericolosi) prodotti a Porto Marghera e descrizione della loro destinazione.

Destinazione rifiuti prodotti a P.Marghera (ton.)			Classificazione		
	Regione	Attività	Non pericolosi	Pericolosi	Totale
Estero			23.850	121	23.971
Italia	Abruzzo	Non disponibile	600	1.787	2.387
	Campania	Non disponibile	9.441	61	9.502
	Emilia-Romagna	Non disponibile	78.331	15.430	93.761
	Friuli-V. Giulia	Non disponibile	53.910	736	54.645
	Lazio	Non disponibile	1.945	589	2.534
	Liguria	Non disponibile	155	2	157
	Lombardia	Non disponibile	51.059	14.243	65.303
	Marche	Non disponibile	164		164
	Molise	Non disponibile	4.517		4.517
	Piemonte	Non disponibile	16.376	2.157	18.533
	Puglia	Non disponibile	10.300	474	10.774
	Sardegna	Non disponibile	7.889	2.749	10.638
	Toscana	Non disponibile	4.848	1.226	6.074
	Trentino-A. Adige	Non disponibile	5.994		5.994
	Umbria	Non disponibile	1.223		1.223
	Veneto	Discarica	197.331	2.299	199.629
		Incenerimento	17.378	11.501	28.879
		Recupero	246.774	4	246.177
		Stoccaggio	73.242	5.996	79.238
		Trattamento	38.160	8.544	46.704
	Totale Italia		819.637	67.798	886.834
	Totale complessivo		843.487	67.919	910.805

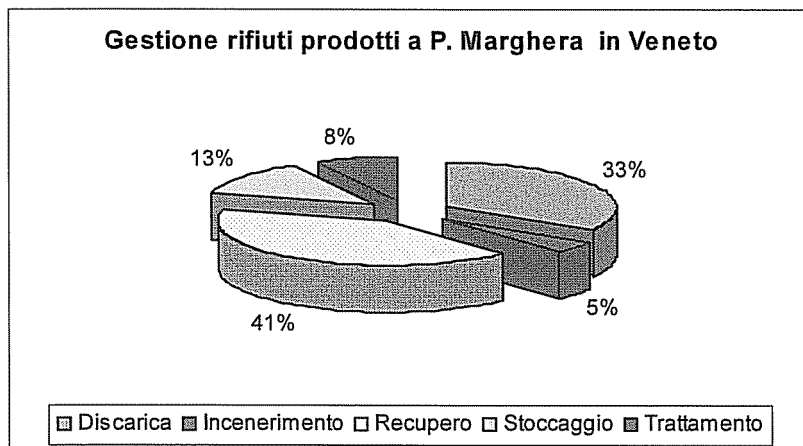
Tabella 2. Indicazione dei quantitativi in percentuale dei rifiuti speciali (pericolosi e non pericolosi) prodotti a Porto Marghera e descrizione della loro destinazione

Destinazione rifiuti prodotti a P.Marghera (perc.)			Classificazione		
	Regione	Attività	Non pericolosi	Pericolosi	Totale
Estero			2,83%	0,18%	2,63%
Italia	Abruzzo	Non disponibile	0,07%	2,63%	0,26%
	Campania	Non disponibile	1,12%	0,09%	1,04%
	Emilia-Romagna	Non disponibile	9,29%	22,72%	10,29%
	Friuli-V. Giulia	Non disponibile	6,39%	1,08%	6,00%
	Lazio	Non disponibile	0,23%	0,87%	0,28%
	Liguria	Non disponibile	0,02%	0,00%	0,02%
	Lombardia	Non disponibile	6,05%	20,97%	7,17%
	Marche	Non disponibile	0,02%	0,00%	0,02%
	Molise	Non disponibile	0,54%	0,00%	0,50%
	Piemonte	Non disponibile	1,94%	3,18%	2,03%
	Puglia	Non disponibile	1,22%	0,70%	1,18%
	Sardegna	Non disponibile	0,94%	4,05%	1,17%
	Toscana	Non disponibile	0,57%	1,80%	0,67%
	Trentino-A. Adige	Non disponibile	0,71%	0,00%	0,66%
	Umbria	Non disponibile	0,15%	0,00%	0,13%
	Veneto	Discarica	23,39%	3,38%	21,90%
		Incenerimento	2,06%	16,93%	3,17%
		Recupero	29,26%	0,01%	27,01%
		Stoccaggio	8,68%	8,83%	8,69%
		Trattamento	4,52%	12,58%	5,12%
Totale Italia				97,17%	99,82%
Totale complessivo				100,00%	100,00%

Nell'esame del flusso extraregionale, evidenziato dalla tabella precedente, è importante segnalare che l'Emilia Romagna riceve il 10 per cento dei rifiuti prodotti nell'area di Porto Marghera, percentuale che sale a quasi 23 per cento se consideriamo solo i rifiuti pericolosi, mentre la Lombardia ne riceve il 7 per cento, di cui il 21 per cento di rifiuti pericolosi. Il Friuli-Venezia-Giulia risulta destinatario di una quota del 6 per cento del totale, equivalente a 54.645 tonnellate, di cui 53.910 di rifiuti non pericolosi.

Fuori della regione Veneto va il 34% dei rifiuti, di cui il 3% all'estero.

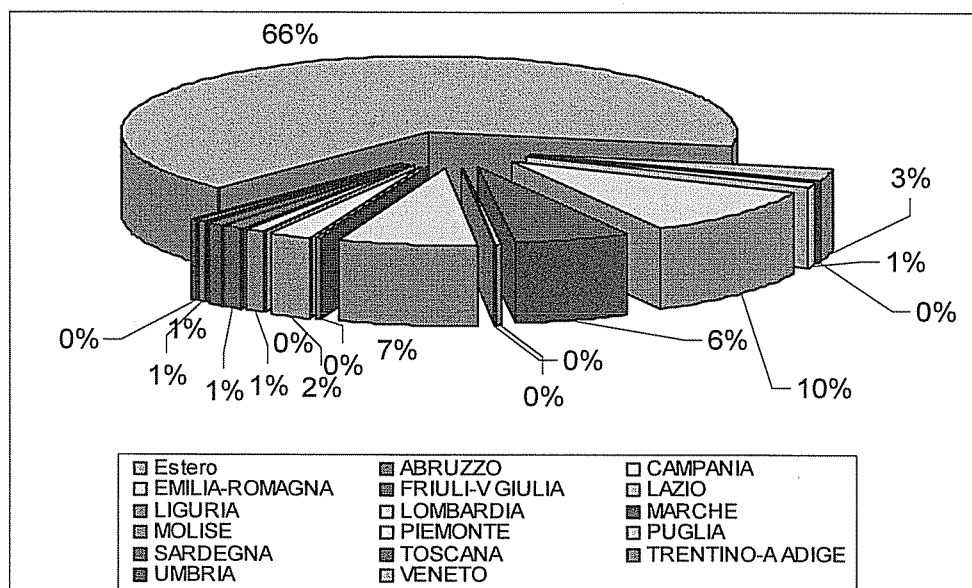
Figura 1.



Dei rifiuti prodotti nell'area di Porto Marghera e che rimangono nella regione Veneto il 41 per cento sono destinati al recupero, il 33 per cento sono smaltiti in discarica, l'8 per cento sono trattati, il 5 per cento sono inceneriti ed infine il 13 per cento finisce in centri di stoccaggio regionali.

La figura 2 illustra le percentuali di smaltimento nelle diverse regioni italiane dei rifiuti prodotti nell'area sotto analisi.

Figura 2

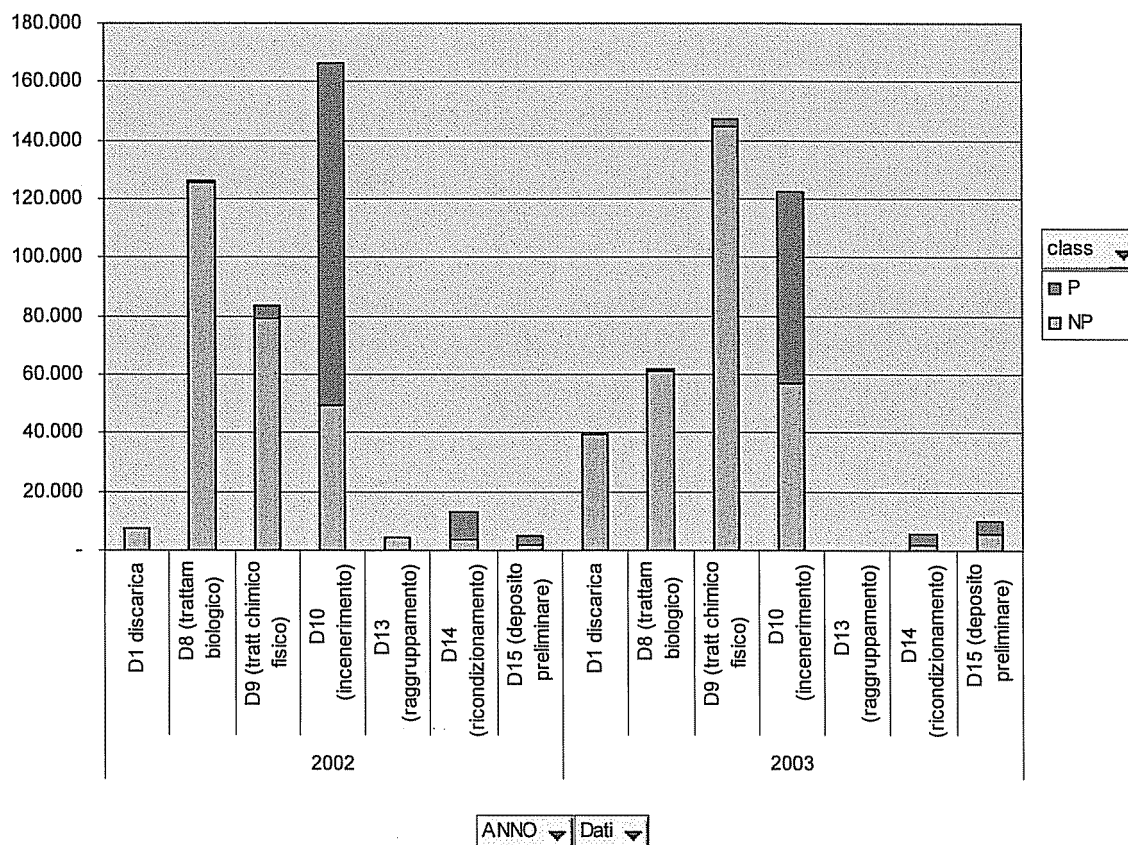


I dati forniti dall'ARPAV, riportati nella tabella seguente, consentono di determinare, per gli anni 2002 e 2003, le operazioni di smaltimento a cui sono destinati i rifiuti speciali prodotti nell'area di Porto Marghera, nonché le relative quantità.

Tabella 3

ANNO	Dati	Classe		
		Non Pericolosi	Pericolosi	Totale complessivo
2002	D1 discarica	7.471	-	7.471
	D8 (trattam biologico)	125.574	678	126.253
	D9 (tratt chimico fisico)	79.140	4.530	83.670
	D10 (incenerimento)	49.695	116.945	166.640
	D13 (raggruppamento)	4.023	-	4.023
	D14 (ricondizionamento)	3.455	9.650	13.104
	D15 (deposito preliminare)	2.001	2.894	4.895
2003	D1 discarica	39.413	-	39.413
	D8 (trattam biologico)	61.519	554	62.073
	D9 (tratt chimico fisico)	144.467	2.520	146.987
	D10 (incenerimento)	56.945	65.630	122.575
	D13 (raggruppamento)	-	-	-
	D14 (ricondizionamento)	1.566	3.857	5.423
	D15 (deposito preliminare)	5.383	4.250	9.633
D1 discarica totale		46.884	-	46.884
D8 (trattam biologico) totale		187.093	1.232	188.325
D9 (tratt chimico fisico) totale		223.607	7.050	230.657
D10 (incenerimento) totale		106.640	182.575	289.215
D13 (raggruppamento) totale		4.023	-	4.023
D14 (ricondizionamento) totale		5.020	13.507	18.527
D15 (deposito preliminare) totale		7.384	7.144	14.528

Figura 3. Il seguente grafico illustra le destinazioni di smaltimento riportata nella tabella 3.



L'impossibilità di procedere ad uno studio completo del flusso dei rifiuti prodotti nell'area di Porto Marghera, dovuta sia alla complessità della produzione dei rifiuti che alla sua quantità, ha convinto il Gruppo di lavoro a delimitare il campo di analisi.

Si è così proceduto ad una cernita delle tipologie di rifiuti da attenzionare in base all'esperienza delle diverse forze di polizia, sono stati scelti i seguenti codici CER: 0701 (Rifiuti dei processi chimici organici)-fanghi prodotti dal trattamento in loco degli effluenti, contenenti sostanze pericolose, 0707 (Rifiuti della produzione, formulazione, fornitura ed uso dei prodotti della chimica fine e di prodotti chimici non specificati altrimenti) – altri solventi organici, soluzioni di lavaggio ed acque madri, 1003 (Rifiuti della metallurgia termica dell'alluminio) – schiumature infiammabili o che rilasciano, al contatto con l'acqua, gas infiammabili in quantità pericolose, 1006 (Rifiuti della metallurgia termica del rame) – scorie della produzione primaria e secondaria, 1705 (Terra, rocce e fanghi di dragaggio) – terre e rocce diverse da quelle contenenti sostanze pericolose, 1908 (Rifiuti prodotti dagli impianti per il trattamento delle acque reflue, non specificati altrimenti) – fanghi prodotti dal trattamento delle acque reflue urbane, 0201 (Rifiuti prodotti da agricoltura, orticoltura, acquicoltura, selvicoltura, caccia e pesca) – scarti di tessuti vegetali, 0801 (Rifiuti della produzione, formulazione, fornitura ed uso e della rimozione di pitture e vernici) –

pitture e vernici di scarto, contenenti solventi organici o altre sostanze pericolose, 0501 (Rifiuti della raffinazione del petrolio) — morchie depositate sul fondo dei serbatoi, 0707 (Rifiuti della produzione, formulazione, fornitura ed uso di prodotti della chimica fine e di prodotti chimici non specificati altrimenti) — altri solventi organici, soluzioni di lavaggio ed acque madri.

Ciò ha consentito l'individuazione di 16 impianti dislocati in tutta Italia, che ricevono e trattano rifiuti provenienti da Porto Marghera e che sono stati successivamente sottoposti a controlli amministrativi ed ambientali. Gli esiti di tali controlli sono riportati nella relazione generale.

2. Protocollo per l'istituzione di una banca dati a fini epidemiologici.

Premesso che, ai sensi dell'articolo 1 della legge istitutiva 31 Ottobre 2001, n. 399, la Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse ha, fra gli altri, i compiti di svolgere indagini atte a far luce sul ciclo dei rifiuti e di proporre soluzioni legislative e amministrative ritenute necessarie per rendere più coordinata e incisiva l'iniziativa dello Stato, delle regioni e degli enti locali, in un settore, qual è quello dei rifiuti, strettamente connesso alla salute dei cittadini;

premessi, in particolare, che sulla base di una serie di studi epidemiologici, svolti in diversi Paesi, all'interno della tematica relativa ai possibili effetti sanitari del ciclo dei rifiuti, si è andato progressivamente delineando un filone di indagini specifiche sullo stato di salute delle popolazioni residenti in prossimità di discariche autorizzate e di siti di smaltimento illegale di rifiuti;

premessi, altresì, che nel nostro Paese il tema è stato trattato sia all'interno del Progetto « Ambiente e Salute in Italia », coordinato dal Centro Europeo Ambiente e Salute dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, sia nell'ambito dello studio, promosso dal Ministero della Salute, su « Valutazione del rischio sanitario e ambientale nello smaltimento dei rifiuti solidi, urbani e dei rifiuti pericolosi », i cui esiti sono stati pubblicati a cura dell'Istituto Superiore di Sanità;

premessi, infine, che, in occasione della presentazione dei risultati di tale ultima ricerca presso l'Istituto Superiore di Sanità, il 18 dicembre 2002, il Presidente della Commissione Parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse, ha prospettato l'opportunità di uno stabile scambio di informazioni fra le istituzioni impegnate nella ricerca e la Commissione stessa, al fine sia di assicurare una pronta disseminazione delle conoscenze disponibili, sia di contribuire all'identificazione di eventuali situazioni di rischio per la salute, per meglio predisporre le iniziative di tutela della salute e contrasto della diffusione delle esposizioni pericolose;

rilevato che nei primi mesi del 2005 il Gruppo di lavoro « Impatto sanitario del ciclo dei rifiuti in Campania », costituito dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, dall'Istituto Superiore di Sanità e dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, insieme all'Osservatorio Epidemiologico della Regione Campania e all'ARPA Campania, ha concluso e pubblicato la prima fase di uno studio, svolto su mandato del Diparti-

mento della Protezione Civile, sulla patologia neoplastica e le malformazioni congenite nelle province della Campania con maggiore presenza di discariche;

rilevato, inoltre, che, secondo quanto emerso dalle audizioni dei ricercatori dell'Istituto Superiore di Sanità svoltesi in Commissione, le indagini hanno consentito l'identificazione di un'area corrispondente alla parte sud-orientale della Provincia di Caserta e alla parte nord-occidentale della Provincia di Napoli, nella quale i tassi di mortalità per diverse patologie tumorali e gli indicatori della frequenza di malformazioni sono particolarmente elevati rispetto ai valori regionali;

rilevato, in particolare, che le analisi svolte dall'Istituto Superiore di Sanità hanno individuato, quale zona a maggior rischio, l'area compresa nei territori dei comuni di Aversa, Capodrise, Casagiove, Casal di Principe, Caserta, Castel Volturno, Marcianise, San Cipriano d'Aversa, Santa Maria Capua Vetere, San Nicola la Strada, Villa Literno, Afragola, Arzano, Caivano, Casoria, Frattamaggiore, Giugliano in Campania, Marano di Napoli, Marigliano, Melito di Napoli, Mugnano di Napoli, Pomigliano d'Arco, Sant'Antimo, Volla;

rilevato, infine, che le zone evidenziate dallo studio si sovrappongono nel complesso a quelle nelle quali è maggiore la presenza di siti illegali di smaltimento di rifiuti, tanto da far risultare indispensabile l'approfondimento della valutazione dell'impatto sanitario del ciclo dei rifiuti in Campania, con l'identificazione di eventuali situazioni di rischio localizzato nel territorio e quindi contrastabile con maggiore efficacia, anche mediante l'adozione di opportune iniziative di Stato, Regione ed enti locali;

considerato che, allo scopo di meglio definire la potenzialità e i limiti dell'indagine epidemiologica nell'inferire i nessi causali intercorrenti fra le specifiche esposizioni ambientali e la successiva insorgenza di determinate patologie rilevabili nel territorio, occorre predisporre adeguati canali informativi che consentano all'Istituto Superiore di Sanità di disporre di ogni utile elemento conoscitivo;

preso atto del rapporto di proficua collaborazione che ha da sempre improntato i rapporti di questa Commissione con le Forze di Polizia impegnate nella prevenzione e nel contrasto degli illeciti in materia ambientale;

ritenuto, pertanto, che appare opportuno, nel rispetto del regime di pubblicità degli atti assunti dalle Forze di Polizia nello svolgimento dei propri compiti istituzionali, fare in modo che lo straordinario corredo informativo a disposizione degli organismi investigativi venga trasferito all'Istituto Superiore di Sanità, in considerazione della importanza per la salute dei cittadini che riveste l'attività di ricerca sopra illustrata;

in conformità a quanto previsto dall'articolo 4 della legge 31 ottobre 2001, n. 399, secondo cui "la Commissione può acquisire copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti;

INVITA

le autorità e gli enti di seguito indicati:

Presidente Regione Campania

Presidente Provincia di Napoli

Presidente Provincia di Caserta

Sindaci e comandanti dei vigili urbani dei comuni di: Aversa, Capodrise, Casagiove, Casal di Principe, Caserta, Castel Volturno, Marcianise, San Cipriano d'Aversa, Santa Maria Capua Vetere, San Nicola la Strada, Villa Literno, Afragola, Arzano, Caivano, Casoria, Frattamaggiore, Giugliano in Campania, Marano di Napoli, Marigliano, Melito di Napoli, Mugnano di Napoli, Pomigliano d'Arco, Sant'Antimo, Volla

Arpa Campania

Procura di Napoli

Procura di Santa Maria Capua Vetere

Procura di Nola

Questura di Napoli

Questura di Caserta

Comando provinciale carabinieri di Napoli

Comando provinciale carabinieri di Caserta

Guardia di Finanza Napoli

Guardia di Finanza Caserta

Corpo forestale dello Stato Napoli e Caserta

Capitanerie di Porto

Comandante polizia provinciale Napoli

Comandante polizia provinciale Caserta;

a trasmettere a questa Commissione ogni utile elemento informativo concernente le attività di indagine svolte con riferimento all'area ricompresa nel territorio dei comuni di Aversa, Capodrise, Casagiove, Casal di Principe, Caserta, Castel Volturno, Marcianise, San Cipriano d'Aversa, Santa Maria Capua Vetere, San Nicola la Strada, Villa Literno, Afragola, Arzano, Caivano, Casoria, Frattamaggiore, Giugliano in Campania, Marano di Napoli, Marigliano, Melito di Napoli, Mugnano di Napoli, Pomigliano d'Arco, Sant'Antimo, Volla, avendo cura di indicare, laddove possibile, la tipologia di rifiuto interessata dall'attività illecita, nonché di precisare il regime di pubblicità gravante sugli atti, al fine di consentire a questa Commissione l'adozione degli opportuni provvedimenti diretti al mantenimento del regime di segretezza.