

I quattro casi che hanno fatto scattare l'allarme sulla pattumiera Italia. Uno scandalo internazionale.

Scorie chimiche e rifiuti industriali esportati clandestinamente: un business di miliardi

Navi fantasma destinazione (ig)nota

Virginia Lori



Zaanobia, ma chi sei?

C'è un altro, piccolo mistero che avvolge la «Zaanobia» e riguarda la nave stessa. Lo ha rivelato Greenpeace. Pare che la «Zaanobia» non sia la «Zaanobia», visto che una nave con questo nome e di nazionalità irachena (di proprietà della società armatrice che fa capo al governo di Baghdad) è ferma nel porto di Bassora, nella zona dello Shatt-El-Arab, alla foce tra il Tigri e l'Eufrate.

La «Zaanobia», quella autentica, tanto per capirci, è stata costruita nel 1977, ma è ferma dal 1980. L'ultimo viaggio lo ha effettuato il 9 settembre di quell'anno. Gli eventi bellici l'hanno bloccata subito dopo. Il blocco della «Zaanobia» risulta dal registro ufficiale che comprende tutte le navi legalmente in navigazione nel mondo, il «Lloyd shipping index», che ha il compito non solo di censire le navi, ma ha anche funzione di «anamesi», cioè di tenere il conto delle variazioni, delle ristrutturazioni e dei cambiamenti di nome. E da Londra — assicura Greenpeace — non si sono avute notizie che a vera «Zaanobia» abbia abbandonato Bassora dall'80. Qual è allora «Zaanobia»?

Sotto questo nome, nel registro inglese, se ne trova un altro, «Salomé». Una nave con questo nome, battente bandiera panamense, è bloccata per «aid-up», cioè per lavori di carenaggio, nel porto svedese di Iddefjord. È una nave un po' più vecchia della «Zaanobia». Venne costruita nel '55 e battezzata con il nome di «Continuity». Con il passare degli anni ha cambiato nome e anche connotati, assumendo numerose ristrutturazioni. Nel 1983 «Salomé» ebbe bisogno di «rifarsi il belletto» e venne messa alla fonda nel porto di Falkenberg, nella Svezia meridionale. Ci restò per circa tre anni, fino al 1986, anno in cui approdò a Iddefjord, dove ancora si trova.

Ma allora, se la «Zaanobia» e la «Salomé» sono a riposo da anni, quale identità e quali misteri nasconde la nave che si fa chiamare «Zaanobia» e che è arrivata in Italia con il suo carico di rifiuti? Greenpeace fa notare che, mediamente, circolano ogni giorno per il Mediterraneo una quarantina di navi cariche di rifiuti tossici e che non amano molto la pubblicità. La consegna è ancora quella: inquinare in silenzio.

le, fitofarmaci, diventano una bomba a tempo nel piccolo porto venezuelano.

Dall'Italia, intanto, la «Jelly Wax» fa salpare altre due navi cariche di veleni, la motonave cecoslovacca «Rhadost» (diretta proprio a Porto Cabello) e la gemella «Barunuk», anch'essa diretta in Venezuela.

Ma le autorità di Caracas erano state avvertite. Entrambe le navi vengono bloccate al largo e costrette a riprendere il mare aperto. Alla «Jelly Wax» diranno poi che la «Rhadost» ha scaricato il suo carico in Libano e la «Barunuk» a porto Koko, in Nigeria.

In Venezuela, intanto, è scoppiato lo scandalo degli inquinanti italiani. È accaduto che alcuni dei fusti lasciati a marcire all'aperto sulla banchina di Porto Cabello dalla «Lynx» hanno iniziato a perdere il loro contenuto. Decine di ragazzini vengono ricoverati negli ospedali locali, i corpi pieni di verruche e ustioni. Un tratto di mare viene chiuso alla balneazione. Le autorità scoprono che la milanese «Jelly Wax» aveva scaricato materiale inquinante senza nessun permesso. Caracas chiede fermamente all'Italia di intervenire. E la «Jelly Wax» viene costretta a riprendersi quei bidoni lasciati a marcire sui moli venezuelani.

Il carico tossico (2.100 tonnellate) viene caricato a bordo del mercantile cipriota «Makiri», che salpa, lasciandosi alle spalle l'America Latina, la mattina del 21 ottobre dell'87. La prua punta verso il Mediterraneo. Ma qual era il porto di destinazione del «Makiri»? Il comandante della nave, l'olandese Eickholt, lo conosce a Cagliari, dove la sua nave effettua uno scalo tecnico in attesa di istruzioni. Bisogna fare rotta per Tartous, in Siria. Attraverso un passaggio di mani, come un assegno «girato» più volte, il carico è stato venduto alla compagnia di navigazione siriana «Tabalo shipping», dei fratelli Mohammed e Ahmed Tabalo.

Nel contratto che i due siriani avevano stipulato al momento dell'acquisto c'era scritto che si trattava di «prodotti chimici» da poter scaricare nella prima discarica disponibile, senza troppi problemi. Ma non era così. Quel carico di bidoni partito dal porto di Carrara quasi un anno prima, era intanto diventato un'altra cosa: una montagna di

La storia del viaggio di 10.800 bidoni carichi di scorie chimiche e rifiuti industriali inizia in sordina, un mattino gelido di metà febbraio '87 nel porticciolo di Carrara. Da quel momento, quel carico di rifiuti tossici solcherà miglia e miglia marine, sbalottato fra l'Africa e l'America Latina, causerà una crisi politico-diplomatica fra l'Italia e la Repubblica di Gibuti, provocherà le rivolte dei comuni italiani dove tenderanno di scariarlo, porterà un ministro sull'orlo delle dimissioni, ma soprattutto toglierà il velo che fino a quel momento aveva coperto l'enorme e lucroso commercio internazionale che si arricchisce con lo smaltimento clandestino delle scorie industriali.

Tutta ha inizio, si diceva, nella luce grigia del porto di Marina di Carrara, sul molo di Ponente, lontano dalle banchine dove altre navi caricano i marmi più famosi del mondo.

Attraccata al molo, con il rollio ridotto al minimo, la motonave «Lynx» apre le sue vecchie ma capaci stive a un nuovo carico. 105 metri di lunghezza, battente bandiera maltese, la «Lynx» è stata noleggiata da una società svizzera, la «Intercontract S.A.», presso l'armatore «Lynx Shipping Ltd» per conto di una società italiana, la «Jelly Wax». Nel suo ventre la «Lynx» ingoia bidoni azzurri o gialli ricoperti da fasce di tela grezza scura, che ne occultano le etichette. Sono bidoni di rifiuti industriali. La società italiana ha stipulato un accordo con la «Intercontract S.A.» per lo smaltimento di oltre tremila tonnellate di sostanze tossiche per un miliardo e dodici milioni di lire. Le oltre cento ditte e aziende italiane che avevano scelto quel sistema di smaltimento, avevano versato in precedenza alla società dalle 550 alle 1.900 lire per ogni chilo di rifiuti. Il carico della nave vale ora all'incirca tre miliardi. Un buon affare. Ufficialmente tutto è regolare, e molte aziende sono forse in buona fede: nell'accordo siglato dalla «Jelly Wax» si legge che le scorie saranno scaricate nella «costituenda discarica della repubblica di Gibuti». A garantirne lo smaltimento nel territorio dell'ex colonia francese ci penserà una società rappresentante della «Intercontract» in Italia, la genovese Ambrosini. Tutto doveva filare liscio, dunque. Ma quella mattina accade qualcosa che getta lo scompiglio nei piani degli «spazzini clandestini». Alle nove sul molo, oltre ai portuali infreddoliti e a qualche agente della guardia di finanza, giungono anche quattro ospiti inattesi. Sono Enrico Falqui, consigliere regionale dei verdi; Riccardo Canesi, consigliere comunale verde; Antonella Cappè e Duccio Bianchi, due esponenti della Lega Ambiente.

Dopo mesi di indagini e appostamenti, i quattro giungono al porto dietro una solida pista: l'inusuale movimento di autotreni che nel corso della notte hanno varcato il casello autostradale d'uscita per Massa. A bordo di quei camion ci sono bidoni sospetti. Sul molo i quattro hanno la conferma di quanto pensavano. La fascia di tela grezza cela a malapena alcune grosse «R» dipinte sui bidoni, simbolo internazionale delle scorie tossiche. Il carico è illegale, quei bidoni ammassati sul molo sono sprovvisti del foglio di stoccaggio provvisorio e l'intera partita di bidoni viaggia senza i necessari documenti di smaltimento all'estero. Il comandante del porto, informato dell'evidente illegalità che si sta compiendo sotto il suo naso (e delle responsabilità a cui può andare incontro) sospende le operazioni di imbarco temporaneamente. Intanto, con un opportuno tam-tam telefonico, sul molo sono giunti altri ambientalisti «armati» di striscioni e car-

telli («Basta con il colonialismo tossico», «Il Terzo Mondo non è la pattumiera dell'Italia»). Qualche ora dopo la situazione si sblocca. La nave può partire con il suo carico di veleni. Il benessere l'ha dato il sostituto procuratore di turno. E il 12 febbraio e la motonave «Lynx» salpa lasciandosi dietro una scia di proteste destinata a diventare un'onda dalle proporzioni inimmaginabili. I verdi, mentre la nave non è ancora sparita all'orizzonte, telefonano al ministero dell'Ambiente a Roma per avere chiarimenti e informano dell'accaduto anche l'assessorato regionale della Toscana. Partono i primi comunicati di protesta, sono della federazione toscana del Pci e di Democrazia proletaria. Il mistero che copre la natura delle sostanze trasportate dalle «Lynx» viene meno a mano a mano che passano le ore: nella stiva, stoccate alla bell'e meglio, giacciono fusti gonfi di «vitane», «dimetilformamide», «elastomero», tutte sostanze altamente tossiche.

Dalla Toscana partono telefonate alla volta del Corno d'Africa. E giunge la prima sorpresa. A Gibuti non esistono discariche, né se ne stanno costruendo. L'unico stabilimento che esiste nel piccolo paese (grande come la Lombardia e con appena trecentomila abitanti) è una fabbrica della Coca Cola.

Otto giorni dopo la partenza da Marina di Carrara, la «Lynx» getta le ancore nelle acque antistanti il porto di Gibuti. Ma le autorità sono state avvertite e il permesso a fare ingresso in porto ritarda. Dopo qualche ora (e nonostante alcuni concitati telex tra la milanese «Jelly Wax», la svizzera «Intercontract», gli inflessibili ispettori di Gibuti e l'armatore greco della «Lynx») le autorità ordinano alla motonave di levare le ancore e riprendere il largo. A Gibuti nessuno scaricherà nulla. A quel punto la società milanese gioca una carta a sorpresa. Da tempo la «Jelly Wax» pensava di mettersi in proprio, di caricare e smaltire scorie tossiche senza più intermediari. Era stato scelto il Venezuela, mancava ancora tempo perché si trovasse tutti gli accordi necessari, ma il «no» di Gibuti costringe ad accelerare i tempi. Con trecentomila dollari in più convince l'armatore greco a far cambiare la rotta alla sua nave. La nuova destinazione è il Venezuela. Ed è a poche decine di chilometri da Caracas, Puerto Cabello, che la motonave maltese, in gran segreto, approda il 28 aprile '87 e svuota le sue stive su una banchina. Lasciati all'aperto, privi di qualunque misura precauzionale, i bidoni carichi di pesticidi, solventi clorurati, fanghi di verniciatura industria-



AZIENDA MUNICIPALIZZATA SERVIZI CITTÀ Reggio Emilia

L'Azienda Municipalizzata Servizi Città eroga i servizi di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti urbani al Comune di Reggio Emilia e a 14 Comuni della Provincia ed il solo servizio di smaltimento ad altri 15 Comuni per complessivi 300.000 abitanti. Conta 240 dipendenti. Il fatturato complessivo, riferito all'anno 1987, ammonta a lire 7.000.000.000. Gestisce altri servizi, quali il trattamento e lo smaltimento dei rifiuti industriali mediante un centro di stoccaggio che organizza la raccolta capillare dei rifiuti prodotti dalle aziende artigianali e industriali della Provincia, lo spazzamento e la pulizia delle aree pubbliche e lo spurgo delle fognature.

L'Azienda Servizi Città in questi anni si è distinta nelle raccolte differenziate dei rifiuti; l'esperienza di Reggio Emilia riguarda in particolare la raccolta delle pile, iniziata tre anni fa, quale prima città in Italia.

L'Azienda Municipalizzata Servizi Città smaltisce i rifiuti attraverso due sistemi: incenerimento e interramento in discarica controllata.

L'inceneritore per i rifiuti solidi, costituito da due forni, è stato dotato di un moderno impianto per la depurazione dei fumi e l'abbattimento degli acidi alogenati.

Inoltre è stato realizzato un impianto per lo sfrutta-

mento delle notevoli quantità di energia liberata dal processo di combustione dei rifiuti che produce energia elettrica per 2.903.000 kWh/anno ed acqua calda per 26.700.000 HCal/anno.

L'acqua calda viene distribuita alle abitazioni dei vicini quartieri residenziali mediante una rete di tubazioni.

Nel corso del 1987 l'inceneritore ha consentito di trattare oltre 58.000 t.

L'Azienda gestisce inoltre una discarica controllata per rifiuti urbani e assimilabili e utilizza, mediante convenzione, una seconda discarica di rifiuti urbani gestita da un Consorzio di Comuni.

Nel corso del 1987 sono stati smaltiti in discarica controllata 156.000 t. di rifiuti.

I progetti a cui sta lavorando l'A.M.S.C. sono il potenziamento degli impianti di smaltimento esistenti, il ricorso alle raccolte differenziate e il recupero di sostanze e materiali al fine di contenere la continua crescita dei rifiuti.

In questi anni l'Azienda ha fatto fronte alle crescenti difficoltà per garantire un servizio funzionale ai Comuni della Provincia, ed è molto vicina la trasformazione in Azienda Consortile di Igiene Ambientale operante nella Provincia di Reggio Emilia.