

UN SANTUARIO DI BALLE

PERCHÈ 65 TONNELLATE DI PLASTICA DESTINATE ALL'INCENERIMENTO IN BULGARIA SI TROVANO DA 5 ANNI SUI FONDALI DEL SANTUARIO DEI CETACEI?

di Debora Ferretti

Unità Investigativa di Greenpeace

26 giugno 2020

BALLE IN MARE

Il 23 luglio 2015 alle ore 18:30 la M/V IVY¹ lascia il Porto di Piombino diretta a Varna, nel Mar Nero. La nave batte bandiera delle Isole Cook², è di proprietà di una società con sede alle Isole Marshall e ha come armatore beneficiario la Wakes & Company Limited di Londra. A bordo il Comandante Sinan Ozkaya, turco, e otto persone di equipaggio di nazionalità turca e ucraina.

La IVY trasporta **1.888 balle di rifiuti CSS (combustibile solido secondario)³ e CDR (combustibile da rifiuto)⁴** destinate allo smaltimento in Bulgaria. 1.598 balle sono collocate in stiva e le rimanenti 290 in coperta⁵, per un totale di **2.215,85 tonnellate di rifiuti**.

Prima di salpare il comandante sottoscrive la "Dichiarazione di buon stivaggio e di navigabilità": «Tutte le merci caricate a bordo della mia nave sono state perfettamente stivate e rizzate a mia piena e completa soddisfazione, e le stesse sono in buon ordine e condizione come da contratto di

¹ Nell'aprile 2017 il nome della nave diventa IVY1. La nave è stata varata col nome Gerda Rambow (settembre 1985) e successivamente è diventata Coimbra (gennaio 1995). Dal 2005 al 2017 la nave mantiene il nome IVY. Fonte: [Lloyd's List](#).

² Bandiere della IVY, IMO 8504248: FDR (1985), Germania (1995), Cipro (1995), Isole Cook (2013), Panama (2017). Fonte: [Lloyd's List](#).

³ «Per la produzione del CSS-Combustibile sono utilizzabili solamente i rifiuti urbani e i rifiuti speciali, purché non pericolosi. (...) non sono ammessi i rifiuti non pericolosi elencati nell'Allegato 2» (art.6, c. 1, Tit. II, DM 22/2013) - [Link consultazione](#)

⁴ «Combustibile recuperato dai rifiuti solidi urbani mediante un processo idoneo a rimuovere le sostanze potenzialmente pericolose per ottenere un adeguato potere calorifico». La prima definizione di CDR risale al D. Lgs. 22/97 (cosiddetto decreto Ronchi). [...] Nel 2006 con la riforma del DM 5/2/1998 sono stati introdotti anche limiti di produzione e di messa in riserva che delimitano ulteriormente le condizioni per condurre le attività di produzione e di utilizzazione (80.000 t/anno, 7.000 t messa in riserva per la produzione, 25.000 t/anno e 9.700 t messa in riserva per l'utilizzazione). [Link consultazione](#)

⁵ Piano di carico della Compagnia Portuali di Piombino.

noleggio e polizza di carico. **Dichiaro quindi che la mia nave è perfettamente in stato di navigabilità alla partenza da Piombino».**

Il mare è calmo e le condizioni meteo sono ottimali⁶. Ciononostante, appena un'ora dopo la partenza, la IVY comincia a perdere assetto. La nave si trova nel Golfo di Follonica, a circa sette miglia dalla costa. Il Comandante effettua una serie di manovre per correggere lo sbandamento, ma l'inclinazione continua ad aumentare pericolosamente. Ozkaya tenta allora di ritrovare assetto gettando in mare 56 balle tra quelle collocate sul ponte.

È così che 65 tonnellate di plastica finiscono nelle acque protette del Santuario dei Cetacei. Lo sversamento consente al cargo di recuperare parzialmente la stabilità e la IVY riprende la navigazione verso il Porto di Varna, dove arriverà il 2 agosto con un «evidente sbandamento verso dritta tale da poter presumere un problema di stabilità e assetto della nave»⁷.

DIRITTO DEL MARE, VIOLAZIONI E ANOMALIE

Le misure adottate dal Comandante Ozkaya sono consentite⁸: in quelle condizioni la nave sarebbe potuta affondare, con gravissime conseguenze per l'equipaggio e per l'ambiente. Di contro, però, il Comandante si rimette in viaggio **senza comunicare l'incidente all'Autorità Marittima di zona**⁹ e, fuori da ogni logica emergenziale, imposta una rotta anomala che prolungherà la permanenza in mare di almeno un giorno rispetto alla rotta ordinaria¹⁰. La rotta diretta da Piombino a Varna prevede infatti la navigazione in acque territoriali italiane (entro le 12 miglia) con passaggio attraverso lo Stretto di Messina, mentre la IVY **si spinge in acque internazionali e fa rotta sul Mar Nero circumnavigando la Sicilia**¹¹.

Cosa induce il comandante di una nave in precarie condizioni di assetto ad aggiungere miglia, e quindi incognite e potenziali rischi, ad un viaggio di per sé già complicato e lungo? Perché intraprendere una rotta che aumenta il consumo di carburante e, di conseguenza, il costo del viaggio?

⁶ Report Meteo luglio 2015 del Consorzio Lamma - Laboratorio di Monitoraggio e Modellistica Ambientale per lo sviluppo sostenibile - [Link consultazione](#).

⁷ Annotazione di polizia giudiziaria del 10/09/2015 - Guardia Costiera di Piombino - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto, dichiarazioni e fotografie fornite dalla Eco Valsabbia srl (notificatore del rifiuto).

⁸ «Se è necessario sacrificare o danneggiare parti della nave o del carico, egli deve, per quanto è possibile, procedere cominciando dalle cose di minor valore e da quelle per cui più utile si appalesa il sacrificio e meno indispensabile la conservazione. Art. 302 del Codice della Navigazione (Provvedimenti per la salvezza della spedizione) e normativa internazionale "Regole di York e Anversa". [Link Consultazione](#).

⁹ Violazione art. 17 Decreto Legislativo 19 agosto 2005 n. 196 (non aver notiziato l'Autorità Marittima competente circa l'avaria in acque territoriali). [Link Consultazione](#).

¹⁰ La nuova rotta consta di circa 160 miglia in più rispetto a quella ordinaria; in termini di tempo la nuova navigazione perdura il tempo in mare di quasi 20 ore (velocità media della nave 8,5 nodi - Fonte dati: [Marinetraffic](#) Elaborazione dati: Greenpeace).

¹¹ La IVY percorre l'intero periplo della Sicilia oltre il limite delle acque territoriali, in alcuni tratti anche di un solo miglio in più - Fonte dei dati AIS: [Marinetraffic](#) - Analisi dei dati AIS effettuata da Greenpeace.

Seppur sia legittimo, anzi doveroso, per il Comandante di una nave in avaria provvedere prima di tutto alla sicurezza di equipaggio, carico e nave, è pur sempre vero che in Italia ci sono regolamentazioni ferree sull'abbandono dei rifiuti¹².

Nel caso specifico della IVY, così spiega il professor Gianfranco Amendola, Procuratore Capo di Civitavecchia fino al 2015 e docente di Diritto Penale dell'ambiente presso l'Università "La Sapienza" di Roma: «Sotto il profilo giuridico il primo evento da considerare è **l'immissione delle balle di rifiuti in mare** (sono rifiuti e non merci, come testimonia il codice CER). In più, occorre valutare le conseguenze provocate dalla immissione ai fini di ipotizzare i delitti (anche colposi) di inquinamento (art. 452 bis c.p.) e di (più grave) disastro ambientale (art. 452 quater c.p.). In entrambi i delitti **la pena è aumentata quando il fatto è prodotto in un'area naturale protetta** o sottoposta a vincolo paesaggistico, ambientale, storico, artistico, architettonico o archeologico, ovvero in danno di specie animali o vegetali protette».

SANCTA SANCTORUM

La zona dove si verifica lo sversamento di rifiuti della IVY è inserita nell'elenco delle Aree Marine Protette del Ministero dell'ambiente.

Il Santuario dei cetacei viene istituito nel 1999 tramite un accordo tra Italia, Francia e Principato di Monaco al fine di «garantire uno stato di conservazione favorevole dei mammiferi marini proteggendoli, insieme al loro habitat, dagli impatti negativi diretti o indiretti delle attività umane»¹³. Si estende per circa 87.500 km² nella parte settentrionale del Mar Tirreno, interessa 2.022 km di litorale e comprende interamente la Corsica, l'Arcipelago Toscano, le Bocche di Bonifacio e numerosi isolotti minori. «L'idea della creazione di un Santuario dei cetacei nel Mediterraneo, nacque in seguito a numerosi studi svolti, che dimostrarono la **considerevole ricchezza di vita pelagica in questa porzione di mare**»¹⁴.

Queste acque sono infatti caratterizzate da condizioni ambientali peculiari che hanno consentito l'instaurarsi di una catena alimentare favorevole ai cetacei. «Nell'area del Santuario dei Cetacei si stima la presenza di un migliaio di balene, 30-40.000 fra stenelle, tursiopi e delfini comuni; e ancora grampi, capodogli, zifi e globicefali, oltre a occasionali balenottere minori. Vista la presenza così elevata di cetacei è quindi fondamentale salvaguardare il loro habitat da attività come traffico nautico, pesca e turismo, che possono arrecare danni o disturbo ai mammiferi marini»¹⁵.

Greenpeace denuncia da anni l'inefficacia delle misure adottate per tutelare questa zona di mare protetta. «Questo è un Santuario fasullo, il cui regolamento si può riassumere in una sola riga: nel Santuario si può fare tutto quello che è permesso anche fuori dal Santuario (a parte qualche

¹² D. Lgs 152/2006 art. 192 "Divieto di abbandono", comma 2: «È altresì vietata l'immissione di rifiuti di qualsiasi genere, allo stato solido o liquido, nelle acque superficiali e sotterranee».

¹³ [Art. 4 dell'Accordo siglato il 25 novembre 1999](#), ratificato e reso esecutivo con [Legge n. 391 del 11 ottobre 2001](#).

¹⁴ <https://www.minambiente.it/pagina/santuario-dei-cetacei>

¹⁵ <http://www.parconazionale5terre.it/pagina.php?id=9>

limitazione per le gare offshore)» dichiara Alessandro Gianni, Direttore delle Campagne di Greenpeace. «E questa faccenda pare dimostrare che nel Santuario si può anche fare di peggio: lo possiamo impunemente usare come discarica di rifiuti in plastica».

CHI C'È DIETRO TUTTE QUESTE BALLE

Le balle della IVY provengono dall'impianto Futura SpA di Grosseto e sono classificate con codice CER¹⁶ 19 12 10 (rifiuti combustibili). Si tratta di scarti di plastica e di altri materiali inadatti al riciclo, conferiti dalla società che li produce a due diversi impianti esteri: la Ecorec Bulgaria Eood per un trattamento intermedio (R12)¹⁷ e la Holcin Bulgaria Ad per l'incenerimento finale (R1)¹⁸.

La spedizione transfrontaliera dei rifiuti è affidata alla Eco Valsabbia srl, mentre della transazione commerciale tra l'impianto produttore dello scarto e le sedi bulgare di recupero se ne occupa la Ecoexport srl. Ai vertici di entrambe le società il signor Sergio Gozza, nome decisamente noto quando si tratta di "spazzatura"¹⁹.

Le 1.888 balle dirette a Varna fanno parte di una mole ben più consistente di plastica che la Eco Valsabbia srl porta a smaltire all'estero per conto di Futura SpA. «La Eco Valsabbia srl ha presentato alla Provincia di Grosseto, quale Autorità competente di spedizione, i documenti di notifica e di movimento per il conferimento di **10.000 tonnellate di rifiuti**»²⁰ da bruciare in Bulgaria. Il carico della IVY è la prima tranche delle 10mila tonnellate autorizzate ad essere spedite agli inceneritori bulgari²¹.

AUTORITÀ COMPETENTI E GARANZIE AL TRASPORTO

La spedizione transfrontaliera di rifiuti è vigilata da specifiche autorità territoriali e necessita di garanzie in denaro a copertura di eventuali danni arrecati, compresi quelli ambientali²².

Nel caso della IVY, l'Autorità competente di spedizione è la Provincia di Grosseto e l'Autorità competente di destinazione è il Waste Management Directorate, Ministry of Environment and Water della Bulgaria.

¹⁶ Codice Europeo del Rifiuto (CER) è l'elenco dei codici di classificazione dei rifiuti secondo la direttiva 75/442/CEE.

¹⁷ La classificazione delle attività di recupero dei rifiuti si basa sull'elenco delle operazioni R dell'allegato C alla parte IV del D.Lgs. 152/06. R12: scambio di rifiuti per sottoporli a una delle operazioni indicate da R1 a R11.

¹⁸ R1: utilizzazione principale come combustibile o altro mezzo per produrre energia.

¹⁹ <https://irpimedia.irpi.eu/rifiuti-export-italia-romania-per-bruciare-a-cost-zero/>

²⁰ Determinazione 1982 del 14/07/2015, Provincia di Grosseto, Area Ambiente, per spedizione transfrontaliera Eco Valsabbia srl – Ecoexport srl, autorizzazione al trasporto e rilascio documenti (nelle note successive denominata Determinazione 1982 del 14/07/2015) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

²¹ «Vengono rilasciati alla Eco Valsabbia srl n. 96 documenti di movimento n. IT 008242 numerati progressivamente da 1/390 a n. 96/390, per il trasporto transfrontaliero di un quantitativo di 2.500 tonnellate di "rifiuti combustibili" CER 19 12 10" (Determinazione 1982 del 14/07/2015) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

²² «Copertura delle eventuali spese sostenute dalla Pubblica Amministrazione per il trasporto dei rifiuti, compresi i casi di cui agli articoli 6, 22, 23, 24 e 25 del regolamento CE n. 1013/2006, il loro recupero o smaltimento e per la bonifica dei siti inquinati» (Fidejussione assicurativa a garanzia degli obblighi derivanti dalla spedizione transfrontaliera di rifiuti D. M. 3 settembre 1998, n. 370).

Per quanto riguarda le garanzie economiche, in data 01/07/2015 la Atradius Credit Insurance²³ rilascia fideiussione²⁴ alla Ecoexport srl (commercializzatore del rifiuto) che agisce per conto di Eco Valsabbia srl (notificatore del rifiuto prodotto da Futura SpA). La polizza fideiussoria è a favore del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e viene conferita alla Provincia di Grosseto in quanto autorità competente di spedizione.

La fideiussione, per un importo di € 2.807.717,93, copre il trasporto dei rifiuti a partire dal prelevamento nell'impianto di produzione «fino al compimento delle operazioni di smaltimento finale (R1) presso l'impianto di Holcim Bulgaria»²⁵.

A PESCA DI BALLE

Dell'incidente occorso alla IVY nessuna autorità marittima sa niente fino al **31 luglio, quando una balla finisce accidentalmente nelle reti di un peschereccio** in attività nel Golfo di Follonica. L'etichettatura sulla balla "catturata" indica la Futura SpA come impianto di produzione. La Guardia costiera di Piombino contatta subito la Futura SpA, che però rimanda ogni responsabilità alla società notificatrice della spedizione, la Eco Valsabbia srl²⁶.

Con l'arrivo della IVY in Bulgaria, **il 2 agosto**, lo sversamento in mare, ordinato dieci giorni prima dal Comandante Ozkaya e mai notificato, esce allo scoperto. Le operazioni di scarico della nave evidenziano infatti che su 1.888 balle stivate in partenza ne vengono sbarcate solo 1.832²⁷. «La discrepanza riscontrata tra il peso e il volume dei rifiuti caricati in Italia e scaricati in Bulgaria corrisponde a **56 balle per un peso totale di 65.082 kg**»²⁸.

La balla recuperata dal peschereccio nelle acque del Golfo di Piombino, insomma, è solo una minima parte della quantità di plastica sversata su quei fondali. Nel periodo che va dal 31 luglio al 18 agosto 2015 verranno recuperate nella stessa zona altre due balle. Altre ancora riemergeranno nel corso del tempo: "pescate" da imbarcazioni o spiaggate.

Ad oggi sono riemerse 16 balle, l'ultima è stata ripescata il 17 giugno di quest'anno. È possibile stimare che in acqua restino ancora oltre 45 tonnellate di rifiuti in plastica.

²³ Domiciliata presso la rappresentanza generale per l'Italia in Roma, Via Crescenzo 12 (Albo delle Imprese IVASS elenco I n. I.00025) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

²⁴ Polizza fideiussoria numero GE0618457 del 01/07/2015 stipulata a garanzia di n. 96 spedizioni, di cui ai documenti di movimento IT 008242 dal n. 1/390 al n. 96/390 per un quantitativo di rifiuti pari a 2.500 tonnellate e per un importo massimo di € 2.807.717,93, con decorrenza 6/07/2015 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

²⁵ Determinazione 1982 del 14/07/2015 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

²⁶ Annotazione di polizia giudiziaria del 10/09/2015 - Guardia Costiera di Piombino - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

²⁷ Verbale di scarico n. 18 del 03/08/2015: arrivo in porto M/V IVY: 02 agosto 2015 h21:10; inizio scarico: 02 agosto 2015 h23:30; fine scarico: 03 agosto 2015 h18:20; carico dichiarato: 1.888 (2.215.850 kg); carico attuale: 1.832 (2.150.768) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

²⁸ Mail Ministero dell'Ambiente bulgaro a Provincia di Grosseto del 03/09/2015 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

INCONGRUENZE E FALSE DICHIARAZIONI

Il 3 agosto 2015 - 11 giorni dopo il sinistro - il giorno successivo all'arrivo in Bulgaria il Comandante della IVY, Ozkaya, redige la *Note of sea protest* in cui fornisce la sua versione dei fatti sull'avaria avvenuta nel Golfo di Follonica. A questo punto il Comandante **viene sbarcato e sostituito, e di lui si perde ogni traccia**. La Capitaneria di Piombino, che ha delega di polizia giudiziaria, tenterà inutilmente di rintracciarlo tramite il Consolato d'Italia in Turchia²⁹. Successivamente sarà la Procura di Grosseto a dare mandato di ricerca all'Interpol³⁰, anche in questo caso senza risultato.

Le dichiarazioni rese da Ozkaya verranno poi confutate dalla Direzione Marittima di Livorno: «Da una approfondita disamina del tracciato AIS³¹ **sono emerse alcune incongruenze rispetto alle dichiarazioni rese dal Comandante della M/V IVY** nella *Note of sea protest*. In particolare egli afferma che l'unità abbia subito una grave avaria al motore principale alle ore 01:45 circa del 24 luglio in posizione lat. 42°02.3'N-long 011°07.8'E. Tuttavia i dati AIS mostrano che la nave ha raggiunto il tratto di mare indicato solo alle ore 08:00 circa dello stesso giorno». E ancora: «Si riscontra invece una **situazione cinematica anomala al largo dell'Isola di Cerboli**, nel Golfo di Follonica dove, dalle ore 19:35 (a un'ora dalla partenza e a 7 miglia dalla costa, ndr) alle ore 23:50 del 23 luglio si rilevano una **drastica diminuzione della velocità – sino alla condizione di nave ferma – e una serie di manovre non comprensibili** in ragione della normale navigazione verso il porto di destinazione»³².

Perché il Comandante dichiara il falso? Ozkaya ha già due gravi violazioni a proprio carico - inquinamento ambientale e omessa comunicazione ad Autorità Marittima - perché aggiungerne una terza rilasciando dichiarazioni mendaci su un documento ufficiale³³? È ragionevole ipotizzare che la sostituzione, da parte dell'armatore della nave, di Ozkaya al comando della IVY abbia a che fare con tutti questi illeciti?

Un elemento in più lo aggiunge il consigliere comunale di Piombino Emanuele Orlandini, impiegato dal 2013 presso la Compagnia Portuali di Piombino. All'epoca dei fatti, Orlandini svolgeva la mansione di manovale nelle operazioni di carico: «**La nave prima di arrivare a Piombino aveva avuto problemi di assetto** che non ne permettevano la navigazione in modo adeguato, ma quando arrivò in porto dichiarò che il problema era stato risolto. Il carico ovviamente venne fatto a regola d'arte e certificato. **Quando la motonave IVY è ripartita ha avuto il solito problema di assetto**,

²⁹ PEC Capitaneria di Piombino a Consolato d'Italia a Izmir del 14/04/2015 (U. 0004573) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

³⁰ Tribunale di Grosseto, Cancelleria del Giudice per le indagini preliminari, Ricerche tramite polizia giudiziaria artt 159 e 169 comma 4 c.p.p. - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

³¹ AIS (Automatic Identification System) è un sistema automatico di tracciamento obbligatorio su tutte le navi commerciali con stazza lorda pari o superiore a 300 tonnellate e su tutte le unità passeggeri. Le navi trasmettono i propri dati (tipo di unità, posizione, rotta, velocità e altro) tramite segnale radio VHF oppure satellitare, grazie a un ricetrasmittitore integrato con sistema di posizionamento GPS.

³² PEC Direzione Marittima Livorno a Procura della Repubblica, Tribunale di Grosseto del 20/09/2015 (U. 0044575) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

³³ Violazione art. 483 del Codice Penale.

tanto che furono registrate delle strane manovre, quelle all'altezza di Cerboli in cui è avvenuta la dispersione del carico»³⁴.

In merito abbiamo chiesto chiarimenti al Contrammiraglio Vittorio Alessandro, ex Capo del Reparto Ambientale Marino della Guardia Costiera, nonché portavoce del Comando Generale dal 2010 al 2013: «Perché la Capitaneria venga a conoscenza di eventuali criticità della nave in porto, salvo che non si tratti di palesi sbandamenti o di danni comunque visibili al personale militare che vigila in banchina, è necessario che essa venga informata dal suo stesso Comandante, ciò che quasi mai accade. Non esistendo (né sarebbero possibili) controlli tecnici a tappeto sulle navi in arrivo e su quelle in partenza, ci si avvale, oltre che delle **dichiarazioni del Comandante**, delle verifiche documentali, nonché delle eventuali segnalazioni del pilota del porto. A quest'ultimo, che sale sul ponte e partecipa alle manovre di arrivo e di partenza non può sfuggire un'anomalia di assetto, della quale è tenuto a dare notizia all'Autorità marittima».

UN MARE DI OMISSIONI E INEFFICIENZA

Il documento che evidenzia gli ammanchi nello scarico della IVY risale al 3 agosto, giorno in cui si concludono le operazioni di scarico della nave a Varna, eppure la Waste Management Directorate ne dà comunicazione ufficiale alla Provincia di Grosseto solo il 3 settembre. **Trenta giorni in cui nessun provvedimento viene attuato** per risolvere, o quantomeno contenere, lo sversamento di tonnellate di plastica a poche miglia dal litorale toscano.

Appena riceve comunicazione dalla Bulgaria, **la Provincia di Grosseto segnala immediatamente il fatto alla Procura della Repubblica**: «In data 03/09/2015 è pervenuta a questa Amministrazione una email da parte dell'Autorità competente di destinazione della Bulgaria, con la quale ha informato la Provincia di Grosseto, Autorità competente di spedizione, che parte della quantità di rifiuti partiti dal Porto di Piombino non sono stati ricevuti dal destinatario intermedio Eco-rec Bulgaria Eood»³⁵.

La Provincia chiede inoltre chiarimenti a Eco Valsabbia srl³⁶, responsabile della spedizione. Contestualmente si rivolge anche alla Capitaneria di Piombino³⁷, che così risponde: «Dagli atti acquisiti da questo Ufficio in relazione all'evento occorso, emerge come il Comandante pro-tempore della M/V IVY, abbia dichiarato in **una Note of sea protest (ad ogni buon fine qui allegata)** di aver dovuto abbandonare in area Mediterraneo parte del carico trasportato, ciò a seguito di sopraggiunta avaria occorsa in navigazione. **Di tale evento questo Ufficio non aveva mai ricevuto comunicazione formale**»³⁸.

³⁴ "Il Tirreno", articolo di Manolo Morandini, 18 febbraio 2020.

³⁵ PEC Provincia di Grosseto a Procura della Repubblica presso Tribunale di Grosseto del 04/09/2015 (U. 0145948) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

³⁶ PEC Provincia di Grosseto a Eco Valsabbia srl del 04/09/2015 (U. 0145947) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

³⁷ PEC Provincia di Grosseto a Capitaneria di Piombino del 08/09/2015 (U. 0148008) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

³⁸ PEC Capitaneria di Piombino a Provincia di Grosseto del 09/09/2015 (U. 0012026) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

La Capitaneria di Piombino, insomma, era in possesso della *Note of sea protest* del Comandante Ozkaya - e quindi era a conoscenza dello scarico di 56 balle di rifiuti nel Golfo di Follonica - già prima di ricevere PEC dalla Provincia di Grosseto (8 settembre). A fornirgli la *Note of sea protest* è la stessa Eco Valsabbia che, contattata dalla Capitaneria in seguito al ritrovamento della prima balla (31 luglio), invia un proprio incaricato a Varna ad attendere la IVY.

Perché un organo che tra le proprie attribuzioni ha la tutela dell'ambiente marino e costiero **non interviene tempestivamente appena informato della presenza in mare di 65 tonnellate di rifiuti**? Perché la Capitaneria di Piombino sceglie di aspettare "comunicazione formale" invece di attivare soluzioni immediate? Una balla di rifiuti recuperata nel Golfo di Follonica (31 luglio 2015) e la *Note of sea protest* che ufficializza lo sversamento di 56 balle nella stessa zona, sembrerebbero elementi sufficienti per attivare un qualsivoglia intervento. Invece **la Capitaneria di Piombino non agisce**.

Quali sono le azioni che avrebbe dovuto intraprendere la Capitaneria di Piombino? Così risponde il Senatore Gregorio De Falco, Capo della sezione operativa della Capitaneria di Porto di Livorno fino al 2014 e noto alle cronache per la diligenza dimostrata nel gestire il naufragio della Costa Concordia: ³⁹: «Con il ritrovamento della balla la Capitaneria avrebbe dovuto fare indagini, verificare e comunque perlomeno riferire alla Procura. Questo non lo dico io, lo dice il Codice di Procedura Penale. Non c'è dubbio»⁴⁰.

A questo punto non è marginale sottolineare che la Guardia Costiera di Piombino **nega l'accesso agli atti chiesto da Greenpeace** per ricostruire la vicenda della IVY (FOIA del 6 agosto 2019)⁴¹: «Non è possibile divulgare le informazioni richieste poiché i documenti di cui trattasi fanno parte di un procedimento penale coperto da segreto istruttorio»⁴². Quello che è un segreto istruttorio per la Capitaneria di Porto non lo è per la Procura della Repubblica di Grosseto che, infatti, autorizza la Capitaneria a concedere accesso agli atti: «Nulla osta all'accesso agli atti, trattandosi di procedimento pendente con richiesta di archiviazione»⁴³.

UNA GIUSTIZIA IMBALLATA

³⁹ La Costa Concordia è stata una nave da crociera naufragata il 13 gennaio 2012 di fronte all'Isola del Giglio (GR). Nel naufragio hanno perso la vita 32 persone tra passeggeri ed equipaggio. Il Comandante Francesco Schettino è stato condannato a 16 anni e interdetto per 5 dalle professioni marittime.

⁴⁰ Intervista Greenpeace al Senatore Gregorio De Falco via telefono in data 23/06/2020.

⁴¹ Circa i fatti di questo dossier Greenpeace ha fatto istanza di accesso agli atti a: Regione Toscana, ARPA Toscana, Comune di Piombino, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e Procura della Repubblica Tribunale di Grosseto.

⁴² PEC Capitaneria di Piombino a Greenpeace del 06/09/2019 (U. 0013834).

⁴³ G20/2016/1337 del 3 settembre 2019 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

Il 10 settembre 2015 **viene avviato il procedimento penale⁴⁴ a carico del Comandante Sinan Ozkaya** con le imputazioni di inquinamento ambientale⁴⁵ e mancata comunicazione all'Autorità marittima di un sinistro in acque territoriali⁴⁶. La Capitaneria di Porto di Piombino entra nella vicenda come testimone in grado di riferire e come organo di polizia incaricato delle indagini.

Chiamata direttamente in causa, la Capitaneria di Piombino rende noto per la prima volta (11 settembre 2015⁴⁷) alla Direzione Marittima di Livorno - ente dal quale dipende - lo sversamento della IVY e chiede di intervenire. «È stata altresì interessata la superiore Capitaneria di Porto di Livorno al fine di valutare l'attivazione del **“Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive”**»⁴⁸.

La Capitaneria di Livorno procede innanzitutto a verifiche tramite i tracciati AIS per delimitare la zona del sinistro. Oltre a rilevare le false indicazioni rese da Ozkaya nella *Note of sea protest*, la Capitaneria «ritiene di poter ragionevolmente circoscrivere l'area dove concentrare le ricerche del carico perduto»⁴⁹. Fa inoltre presente che: «Sarebbe intendimento dello scrivente⁵⁰ impiegare il personale del **V Nucleo Subacquei Guardia Costiera di Genova, al fine di effettuare una mappatura del fondale** nella zona di interesse».

Mentre a Livorno si attivano per sondare i fondali, il Tribunale di Grosseto chiede alla Capitaneria di Piombino di «identificare se il contenuto delle balle (riemerse, ndr) possa essere riconducibile alla etichetta sovrariportata e, attraverso l'ausilio dell'ARPA di competenza, **riferire se lo stesso possa essere nocivo o inquinante per l'ecosistema marino**»⁵¹.

Sono trascorsi cinque mesi dall'incidente e, per la prima volta, le autorità si interessano alle **conseguenze ambientali di tonnellate di plastica sul fondo del mare**.

Va rimarcato, infatti, che nessuna delle balle recuperate fino a quel momento - alle cui tre “ripescate” tra luglio e agosto se ne sono aggiunte altre due “ripescate” il 27 novembre 2015 - è stata sottoposta ad alcun controllo da parte di ARPA Toscana⁵². Le balle sono state stoccate in deposito e considerate **“Rifiuto non pericoloso codice CER 19 12 10” senza alcuna verifica, semplicemente in base**

⁴⁴ Fascicolo nr. 15/5003 mod. 21, N. del Reg. 16/1337 G.I.P.T. Prescrizione ordinaria: 23/07/2019, prescrizione massima: 23/07/2020. Pubblico Ministero Marco Nassi.

⁴⁵ CP art. 452 bis

⁴⁶ DLG del 2005 nr. 196 art. 25 C4; DLG del 2005 nr. 196 art. 17 C1.

⁴⁷ Fax n. 12102 del 11/09/2015 da Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino a Direzione Marittima di Livorno - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁴⁸ Annotazione di polizia giudiziaria del 10/09/2015 - Guardia Costiera di Piombino - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁴⁹ PEC Direzione Marittima Livorno a Procura della Repubblica, Tribunale di Grosseto del 20/09/2015 (U. 0044575) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁵⁰ Direttore Marittimo C.V. (CP) Vincenzo Di Marco - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁵¹ N. 35/15 del 09/12/2015 a firma Luogotenente Np Pasquale Preziosi - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁵² Il primo documento di ARPAT sullo sversamento della M/V IVY riporta la data del 15/01/201 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

alla loro etichettatura. Eppure, la declassificazione da rifiuto pericoloso a non pericoloso è una pratica nota, ovviamente illegale, che avrebbe richiesto qualche cautela ed accertamento in più nel trattare le balle riemerse.

SI SMUOVONO LE ACQUE

Su richiesta della Direzione di Livorno⁵³, il 10 dicembre 2015 arriva a Piombino una squadra del V Nucleo Operatori Subacquei di Genova col compito di ricercare «rifiuti racchiusi in balle delle dimensioni di 2m³ circa, riversati in mare»⁵⁴.

A fronte della vastità dell'area individuata per la mappatura (circa 4 x 3 miglia) e della profondità del fondale (tra i 45 e i 55 metri), la squadra decide di utilizzare lo Side Scan Sonar. Lo strumento, trainato da un battello pneumatico, agisce sfruttando i principi delle onde sonore: emette **impulsi che consentono l'individuazione di «corpi sommersi acusticamente passivi»** ed emana questi impulsi sia in avanti che di lato, quindi garantisce un raggio di perlustrazione decisamente ampio.

Dopo due giorni di ricerche, a copertura di circa l'80% dell'intera area definita, il Nucleo Subacquei dichiara che **«sono stati evidenziati diversi bersagli assimilabili per forma e dimensione ai target di interesse**, la maggior parte concentrati intorno al punto di prima accostata della nave».

A conclusione del rapporto i tecnici sottolineano alcuni limiti dei rilevamenti tramite Side Scan Sonar e suggeriscono di **effettuare anche un'ispezione a mezzo ROV** (Remote Operative Vehicle), dispositivo più preciso che effettua videoriprese.

Dell'esito di questa nuova indagine subacquea, eseguita nell'agosto 2016, la Capitaneria di Piombino così riferisce alla Procura di Grosseto: «L'attività di che trattasi ha confermato, mediante videoriprese⁵⁵, quanto già localizzato in precedenza con Side Scan Sonar dal Nucleo Operativo Subacqueo nel dicembre 2015, accertando peraltro l'integrità degli involucri. L'area così individuata risulta pertanto circoscritta e renderebbe fattibili le operazioni di recupero»⁵⁶.

La risposta della Procura porta la data 3 novembre 2016: **«Nulla osta da parte di questo Ufficio all'esecuzione delle operazioni di recupero che riterrete di effettuare»**⁵⁷.

È rilevante sottolineare che all'attività con Scan Side Sonar hanno preso parte: l'Ufficiale Capo del Nucleo Operatori Subacquei, cinque militari, quattro sommozzatori e un infermiere, e che per le riprese ROV sono stati impegnati un sub e un sommozzatore. Tredici persone in tutto, mobilitate da Genova in due diverse occasioni, dà l'idea di qualcosa di serio che si è intenzionati a risolvere. Invece **nessun intervento di rimozione segue alle indagini subacquee**, nonostante l'esplicita autorizzazione della Procura e nonostante l'attendibilità della localizzazione sia limitata nel tempo, come spiega il Professor Ezio Amato, Responsabile scientifico dell'Area emergenze ambientali in mare di ISPRA: «Le balle si trovano in una zona di pesca e rischiano di venire trascinate dalle reti.

⁵³ OPSUB REQUEST n. 51247 del 03/12/2015 autorizzata con OPORD n. 1223/SUB/15 del 04/12/2015 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁵⁴ Relazione V Nucleo Subacquei Guardia Costiera di Genova (18 dicembre 2015, Capo Nucleo Sub Angelo Doria) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁵⁵ [Immagini ROV Video Originale Capitaneria di Porto](#) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁵⁶ Capitaneria di Porto di Piombino a Procura della Repubblica Tribunale di Grosseto prot. 11529 del 24/08/2016 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁵⁷ Fax n. 00564477343 Procura della Repubblica di Grosseto a Capitaneria di Piombino del 03/11/2016 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

Non sono tanto i movimenti di mare e fondali a spostare le balle, la zona infatti è piuttosto statica, quanto invece le attività di pesca».

Perché la Capitaneria di Livorno, che ne ha dovere e piena autorità, non inizia le operazioni di recupero immediatamente dopo aver effettuato la localizzazione delle balle? La normativa esiste, chiara e puntuale. «Qualora il pericolo di inquinamento o l'inquinamento in atto sia tale da determinare una situazione di emergenza, **il capo del compartimento marittimo competente per territorio dichiara l'emergenza locale**, dandone immediata comunicazione al Ministro, ed assume la direzione di tutte le operazioni di pronto intervento locale»⁵⁸. Ancora, l'Autorità marittima: «è tenuta a disporre tutte le misure necessarie, non escluse quelle per la rimozione del carico o del natante, **allo scopo di prevenire od eliminare gli effetti inquinanti** ovvero attenuarli qualora risultasse tecnicamente impossibile eliminarli».

Al riguardo così dice il Senatore Gregorio De Falco: «In base alla 979/81, la legge sulla Difesa del mare, dal momento in cui c'è uno sversamento in mare di rifiuti per il recupero dei quali la Capitaneria di Livorno non ha i mezzi necessari e sufficienti, sarebbe stato a mio giudizio personale opportuno dichiarare l'emergenza locale. Dopodiché, con questa emergenza locale, avrebbe poi interessato il Ministero dell'ambiente per l'eventuale dichiarazione dell'emergenza ambientale ed eventualmente la Protezione Civile qualora i mezzi del Ministero non fossero adeguati e sufficienti»⁵⁹.

CHI CERCA TROVA

L'Unità Investigativa di Greenpeace ha analizzato il tracciato AIS⁶⁰ dell'intero viaggio della IVY da Piombino a Varna e ha rilevato che **all'attività cinematica anomala segnalata dalla Direzione Marittima di Livorno - e presa a riferimento per definire la zona del sinistro e circoscrivere le ricerche delle balle - ne seguono altre due**. Anch'esse avvengono in acque territoriali italiane e nessuna delle due coincide con le posizioni dichiarate dal Comandante Ozkaya nella *Note of sea protest*. Se la prima anomalia della IVY si verifica per un'avaria e ha come conseguenza lo sversamento in mare di parte del carico, da cosa sono motivate le successive due e con quali conseguenze per le balle di rifiuti che la nave trasporta? Considerando che nessuna della campagne di localizzazione condotte dalle autorità competenti ha mai rintracciato tutte le 56 balle sversate, è possibile che la zona individuata per le ricerche (3x4 miglia nautiche al largo dell'isolotto di Cerboli) non sia l'unica a dover essere sondata?

Nel dettaglio le tre attività cinematiche anomale compiute dalla IVY in acque italiane, di cui solo la prima rilevata dalla Direzione Marittima di Livorno:

1. in posizione: [42° 51.973'N 10° 36.322'E](#) ([al traverso dell'isolotto di Cerboli](#))

⁵⁸ Art. 11, legge n. 979, 31 dicembre 1982 Disposizioni per la difesa del mare.

⁵⁹ Intervista Greenpeace al Senatore Gregorio De Falco via telefono in data 23/06/2020.

⁶⁰ Fonte dati: [marinetraffic](#) - Elaborazione dati: Greenpeace.

inizio: 23/07/2015 ore 17:39:09 UTC⁶¹ fine: 23/07/2015 ore 21:46:26 UTC;

2. in posizione [42° 47.514'N 10° 36.532'E](#) (al traverso di Punta Ala)

inizio: 23/07/2015 ore 22:20:14 UTC fine: 23/07/2015 ore 23:40:53 UTC;

3. in posizione [41° 21.196'N 11° 59.896'E](#) (al traverso di Anzio)

inizio: 24/07/2015 ore 12:27:54 UTC fine: 24/07/2015 ore 13:05:45 UTC.

CHI CONTROLLA IL CONTROLLORE?

A partire da dicembre 2015, in seguito a disposizioni ricevute dalla Procura di Grosseto, la Capitaneria di Piombino incarica ripetutamente ARPA Toscana di effettuare analisi chimico-fisiche sia delle balle riemerse (e che via via riemergono), sia delle acque in prossimità delle balle ancora sommerse. Gli interventi di ARPAT nel Golfo di Follonica sono così riassunti:

«- 15/01/2016 verifica e identificazione materiale contenuto in balle;

- 29/02/2016 controllo acqua marina in relazione alla presenza di balle nel Golfo di Follonica – relazione preliminare;

- 10/03/2016 controllo acqua marina in relazione alla presenza di balle nel Golfo di Follonica – relazione finale;

- 07/11/2017 campionamento e successive analisi di rifiuti in balla recuperata in mare e depositata presso l'isola ecologica di Castiglione della Pescaia – Trasmissione esiti con relativi allegati;

- 19/12/2017 Golfo di Follonica, balle CSS, intervento

- 11/01/2018 balle CSS – Relazione;

- 05/02/2018 Golfo di Follonica, balle CSS, analisi dei risultati 2016-2017;

- 01/06/2018 campionamento e successive analisi di rifiuti in balla spiaggiata sul litorale di Punta Ala e depositata presso l'isola ecologica di Castiglione della Pescaia – Trasmissione esiti con relativi allegati;

- 24/07/2018 verifica balla recuperata in località Punta Falcone in data 02/05/2018;

- 05/07/2019 verifica **balla di presunto Combustibile solido secondario** (CSS) prelevata in mare nel Golfo di Follonica di fronte al villaggio Baia Toscana nel Comune di Piombino;

- 05/07/2019 verifica balla di presunto Combustibile solido secondario (CSS) prelevata in mare nel Golfo di Baratti nel Comune di Piombino»⁶².

«- 28/10/2019 verifica balla di presunto Combustibile solido secondario (CSS) rinvenuta in Località Perelli 1 in data 23/10/2019»⁶³.

La lunga serie di campionamenti e analisi effettuati da ARPAT sembra implicare la chiara comprensione del pericolo: **le balle sommerse si stanno sbriciolando**. Tant'è che negli ultimi

⁶¹ Tempo Coordinato Universale o tempo civile, abbreviato con la sigla UTC (compromesso tra l'inglese Coordinated Universal Time e il francese Temps universel coordonné), è il fuso orario scelto come riferimento globale, a partire dal quale sono calcolati tutti i fusi orari del mondo.

⁶² PEC ARPAT alla Capitaneria di Piombino del 21/08/2019 (DV.09.02/662.29) - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁶³ Rapporto di ispezione ambientale ARPAT CI. 01.29.07/48.11 del 18/02/2020 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

interventi ARPAT scrive «presunto Combustibile solido secondario», in quanto l'involucro esterno si è del tutto deteriorato e non è più possibile classificare il rifiuto in base alla sua etichettatura, come invece avvenuto finora.

Nel gennaio 2016, a seguito dei primi rilevamenti effettuati sulle cinque balle recuperate, ARPAT così chiude il proprio rapporto: «**La lunga permanenza in mare potrebbe accelerare il danneggiamento dell'involucro con conseguente dispersione del materiale contenuto.** Per quanto sopra esposto e data la presenza di **tre impianti di itticoltura** nel Golfo di Follonica (GR) **si ritiene opportuno rimuovere il prima possibile tutte le balle** che sono ancora presenti sul fondale»⁶⁴.

Questo blando suggerimento di rimozione, che evita di menzionare in modo esplicito un rischio di emergenza ambientale, sarà la conclusione di ARPAT in tutti i rilevamenti effettuati negli anni sulle acque del Golfo di Follonica. Persino nell'ultima relazione, risalente al 18 febbraio 2020, ARPAT ancora si esprime in questi termini: «Come già segnalato nelle precedenti note Arpat n.2422 del 15/01/2016 e n.89203 del 19/12/2017, la lunga permanenza in mare delle balle **potrebbe accelerare il danneggiamento dell'involucro con conseguente dispersione del materiale** contenuto che tenderà a distribuirsi nel fondo, nella colonna d'acqua e in superficie. Per quanto sopra esposto, e considerata anche la presenza di impianti di itticoltura e mitilicoltura nel Golfo di Follonica, si sottolinea l'importanza di rimuovere il prima possibile le balle ancora presenti sul fondale marino»⁶⁵. Perché ARPAT, che ha tutte le competenze per prevedere la disgregazione degli involucri e gli esiti ambientali conseguenti alla dispersione di tonnellate di plastica triturrata, **non dichiara mai in maniera assertiva e non negoziabile la necessità di rimuovere immediatamente le balle?**

Com'era prevedibile, dopo 5 anni le balle sono abbondantemente sfaldate e la plastica sminuzzata si sta spargendo ovunque. Come incidono queste microplastiche sull'ambiente marino?

Il Professor Francesco Regoli, direttore del Dipartimento di scienze della vita e dell'ambiente presso l'Università Politecnica delle Marche, così risponde: «Queste particelle possono assorbire e successivamente rilasciare contaminanti, un rischio certamente maggiore se esse, pressate all'interno delle balle, sono state a contatto con inquinanti chimici. **I mitili sono esposti ad un rischio maggiore** rispetto agli organismi filtratori della colonna d'acqua, poiché i sedimenti rappresentano una matrice di accumulo delle microplastiche che vengono così rese continuamente disponibili per gli organismi di questi ambienti».

ARPAT sa che a distanza di pochi chilometri dalla zona interessata allo sversamento, sono presenti ben **tre impianti di mitilicoltura**, eppure in 5 anni di relazioni e rapporti non esplicita mai l'emergenza ambientale. In merito, la giurista ambientale Paola Ficco dice: «ARPAT si esprime con **un suggerimento di mera rimozione e non con una conclamata dichiarazione di "rischio ambientale"**. Probabilmente la Capitaneria di porto, in ragione della blanda espressione dell'ARPAT,

⁶⁴ Rapporto di ispezione ambientale ARPAT Cl. 01.29.01/22.1 del 15/01/2016 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁶⁵ Ibidem.

ha valutato di non attivare il “Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiera dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive”».

CHI INQUINA PAGA: TUTTE BALLE

Le ripetute verifiche ambientali da parte di ARPAT hanno ovviamente un costo, come pure le varie e complesse operazioni di localizzazione delle balle. Chi ha coperto negli anni questi costi? Così risponde il Ministro dell'ambiente Sergio Costa: «Non risulta che in questa prima fase siano state sostenute spese, considerato che le attività di ricerca dei fondali sui quali si trovano le balle di CSS sono state effettuate dai sommozzatori della Guardia Costiera, grazie anche al fatto che il Commissario scelto è a capo del Ram e pertanto si poteva avvalere della Guardia Costiera senza ulteriori oneri»⁶⁶.

Ovviamente, le attività eseguite fino ad ora hanno comunque dei costi, ma ancor di più preoccupano i costi futuri. Chi sosterrà le spese per lo smaltimento delle sedici balle finora riemerse e ferme in deposito da anni? Chi si farà carico delle operazioni di recupero?

Finora nessuno dei diretti interessati ha tirato fuori un euro: non la Futura SpA che ha prodotto il rifiuto, non l'armatore della nave che lo ha trasportato e non il Comandante che ha dato ordine di gettarne una parte in mare. E nemmeno la Eco Valsabbia srl, intestataria della **polizza fideiussoria di quasi 3 milioni di euro**, «stipulata a garanzia di un quantitativo di rifiuti pari a 2.500 tonnellate»⁶⁷. Sappiamo che tale polizza «copre le eventuali spese sostenute dalla Pubblica Amministrazione per il trasporto, il recupero o lo smaltimento dei rifiuti e per i costi diretti ed indiretti di bonifica»⁶⁸ e che «può essere svincolata dall'Autorità di spedizione esclusivamente a seguito del ricevimento dei certificati di avvenuto corretto recupero dei rifiuti»⁶⁹.

Eppure, nonostante parte di questi rifiuti non sia mai stata correttamente recuperata - visto che si trova sui fondali del Santuario dei cetacei - e nonostante l'amministrazione pubblica stia sostenendo importanti spese per la sua dispersione in mare, **Eco Valsabbia ottiene lo svincolo della fideiussione. A sottoscrivere la restituzione è Enrico Rossi, Presidente della Regione Toscana.** Nel frattempo infatti, a seguito del trasferimento di alcune funzioni ex provinciali, la Regione ha preso il posto della Provincia di Grosseto in veste di Autorità competente di spedizione. Questi passaggi di competenze tra Province e Regione sono stati dibattuti e così risolti: «**La Corte Costituzionale ha dichiarato l'illegittimità costituzionale** di due articoli di due leggi regionali Toscane (n. 22/2015 e n. 25/1998) nella parte in cui attribuiscono alla Regione Toscana le competenze già esercitate dalle Province in materia di controllo periodico su tutte le attività di gestione, di intermediazione e di

⁶⁶ Intervista Greenpeace al Ministro dell'ambiente Sergio Costa via mail in data 23/06/2020 ([link intervista integrale](#)).

⁶⁷ Determinazione 1982 del 14/07/2015 - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁶⁸ Fideiussione assicurativa a garanzia degli obblighi derivanti dalla spedizione transfrontaliera di rifiuti, art. 1, DM n. 370, 3 settembre 1998 - [Link consultazione](#).

⁶⁹ Regolamento (CE) n. 1013/2006 - [Link consultazione](#).

commercio dei rifiuti e accertamento delle relative violazioni, e di verifica e controllo dei requisiti previsti per l'applicazione delle procedure semplificate»⁷⁰.

Lo svincolo della fideiussione suscita qualche dubbio al Ministro dell'ambiente Sergio Costa che, a tre mesi dalla nomina, nel settembre 2018, invia una lettera con richiesta di chiarimenti al Presidente Rossi.

Rossi risponde che «dopo aver analizzato e valutato le argomentazioni dell'Avv. Canepa (legale della Eco Valsabbia srl, ndr), ha ritenuto di poter svincolare la polizza»⁷¹. L'avvocato in questione ha messo in evidenza «come Eco Valsabbia srl, una volta informata dei fatti, si fosse diligentemente attivata per responsabilizzare dell'accaduto l'armatore della nave e il Comandante della nave nonché a **denunciare l'accaduto alle Autorità competenti italiane**».

E qui i conti non tornano. Al momento del recupero della prima balla, il 31 luglio 2015, la Guardia Costiera di Piombino contatta la Futura SpA, che subito rimanda la responsabilità alla Eco Valsabbia. Questa, sentita dalla Guardia Costiera, garantisce la presenza di un proprio incaricato a Varna il giorno previsto per l'attracco della IVY, al fine di «verificare il quantitativo di carico arrivato a destinazione in maniera da poter comprendere quanto ne fosse cascato in mare»⁷². Ebbene: l'attracco della IVY a Varna avviene il 2 agosto 2015 mentre la notifica degli ammanchi di carico all'autorità italiana viene fatta il 3 settembre, e non dal notificatore Eco Valsabbia srl bensì dal Waste Management Directorate bulgaro.

A riprova della presenza di un incaricato della Eco Valsabbia srl a Varna il 2 agosto sono le fotografie fornite dal notificatore stesso alla Guardia Costiera di Piombino, allo scopo di dimostrare lo sbandamento con cui la IVY attracca al porto di destinazione. È piuttosto inverosimile che il notificatore di un **trasporto arrivato a destinazione su una nave visibilmente sbandata**, non prenda informazioni circa il motivo dello sbandamento e, soprattutto, sulle conseguenze che questo ha avuto sul carico. Carico che, non dimentichiamo, il notificatore sta garantendo per 2.807.717,9 €. A questo si aggiunge un'ulteriore dichiarazione della Capitaneria: «Ricevevo dal signor Sergio Gozza alcuni documenti inerenti la scaricazione (All. 8) dai quali si evinceva che erano state scaricate 1.882 balle per un totale di 2.150,768 tonnellate a fronte delle 1.888 balle e 2.215,850 tonnellate caricate in Italia. Per cui si desumeva da ciò che in mare erano finite 56 balle per un totale di circa 65 tonnellate»⁷³ di rifiuti. Da notare che Eco Valsabbia non consegna di sua iniziativa all'Autorità italiana la documentazione collezionata a Varna, ma attende l'esplicita richiesta della Capitaneria di Piombino. Oltre a questa omissione, Eco Valsabbia manca anche di comunicare l'accaduto

⁷⁰ <https://www.tuttoambiente.it/news/normativa-rifiuti-competenza-esclusiva-stato/> - Sentenza Corte Costituzionale - [Link consultazione](#)

⁷¹ Lettera a firma del Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, indirizzata al Ministro dell'Ambiente On. Sergio Costa AOOGR/435757/A.060.010 del 18/09/2018 - Fonte: richiesta accesso agli atti Regione Toscana - [Link consultazione](#).

⁷² Verbale Guardia Costiera di Piombino sottoscritto dal Capo 1^a cl. Np Luigi Morrone - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁷³ Verbale Guardia Costiera di Piombino sottoscritto dal Capo 1^a cl. Np Luigi Morrone - Fonte: Fascicolo nr. 15/5003 Procura della Repubblica di Grosseto.

all'autorità competente di spedizione. Addirittura, proprio perché nulla è ancora emerso, in data 23 agosto 2015 la Eco Valsabbia srl avanza **una nuova richiesta di autorizzazione al trasporto di un'altra tranche dello stesso lotto di rifiuti**. L'autorizzazione verrà negata dalla Provincia di Grosseto quando sarà venuta a conoscenza degli ammanchi della IVY dagli enti bulgari⁷⁴.

Alla luce di tutto questo, **lo svincolo della fideiussione autorizzato dal Presidente Rossi può considerarsi lecito?**

La giurista ambientale Paola Ficco risponde: «La fideiussione del notificatore (cioè il soggetto di cui all'art. 2, n. 15, Regolamento 1013/2006) a mio giudizio non avrebbe dovuto essere svincolata. Anzi essa avrebbe dovuto essere escussa unitamente a quella del comandante e dell'armatore della nave⁷⁵ poiché coprono danni cagionati da soggetti diversi. Pertanto, **ritengo che la Regione Toscana abbia adottato un provvedimento di svincolo decisamente molto opinabile**».

Per avvalorare la legittimità dello svincolo da lui sottoscritto, nella risposta al Ministro Costa il Presidente Rossi ribadisce che la Regione Toscana «non avrebbe potuto negare lo svincolo della fideiussione prestata da Eco Valsabbia, non essendo imputabile alla stessa alcun addebito in ordine alla vicenda in esame relativa allo scarico in mare delle ecoballe». A sostegno di questa “non imputabilità” Rossi cita la legge sulle “Disposizioni per la difesa del mare”⁷⁶: **«Il comandante e il proprietario o l'armatore della nave sono tenuti in solido a rifondere allo Stato** le spese sostenute per la pulizia delle acque e degli arenili, nonché a risarcire i danni arrecati alle risorse marine. Tale obbligo solidale sussiste anche nei casi in cui si sia dovuta effettuare la scarica in mare di sostanze vietate, per la sicurezza della propria o di altra nave».

Visto che il Presidente della Regione Toscana attribuisce a Comandante e proprietario o armatore la responsabilità in solido, perché non procede al recupero delle balle utilizzando la fideiussione e lascia che sia il notificatore a rivalersi sui responsabili in solido?

UN DISASTRO AMBIENTALE SENZA COLPEVOLI

Il procedimento penale a carico del Comandante Sinan Ozkaya arriva alla richiesta di archiviazione nel maggio 2016, otto mesi dopo i fatti, secondo le seguenti argomentazioni:

- «Dalle indagini svolte è apparsa del tutto **credibile la versione fornita dall'indagato** all'autorità bulgara in merito ad un'avaria della nave per un guasto all'apparato propulsivo»;
- «L'**abbandono di una piccola parte del carico** non ha altra ragionevole spiegazione che recuperare un più ordinato assetto di navigazione»;

⁷⁴ PEC Provincia di Grosseto a Eco Valsabbia srl del 04/09/2015 (U. 0145947) “La richiesta di ulteriori 96 documenti di movimento pervenuta in data 25/08/2015, protocollo n. 139220, è sospesa” - Fascicolo nr. 15/50003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁷⁵ L'armatore è tenuto a stipulare un'assicurazione a garanzia dei «crediti relativi ad altri danni derivanti dalla violazione di diritti diversi dai diritti contrattuali, che si verificano in connessione diretta con l'esercizio della nave o con le operazioni di salvataggio” (ex art. 4, Dlgs 111/2012)».

⁷⁶ Art. 21 legge 979/1982.

- «**Insussistenza dell'elemento psicologico**, visto che l'indagato, seppur non abbia dato avviso alla competente autorità di Livorno, ha provveduto a dare immediato avviso all'autorità competente bulgara»;

- «L'indagato non è rintracciabile, con conseguente scontata sospensione del processo nel caso di esercizio dell'azione penale»⁷⁷.

A proposito dell'irreperibilità del Comandante Ozkaya, così spiega il Contrammiraglio Vittorio Alessandro, ex capo del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto: «Dei comandanti di navi di molte bandiere estere può benissimo perdersi traccia. Su di esse, il comandante è soltanto una pedina facilmente sostituibile, utile anche soltanto alla riuscita di un'unica spedizione. Molta parte dell'illegalità in mare e negli oceani si spiega anche con **l'arbitrio che regna nei contratti della gente di mare** e con il clima di ricatto esercitato sugli equipaggi. I comandanti di queste navi (e non solo) quasi mai rendono alle autorità del porto informazioni veritiere sullo stato della nave, per non incorrere in ritardi, in spese di registro e nelle ritorsioni degli armatori, pronti a sbarcarli in qualunque momento».

Dopo quasi due anni dalla richiesta di archiviazione, il dibattimento ricomincia e passa dalle mani del PM Marco Nassi, nel frattempo chiamato dal Ministro della Giustizia Alfonso Bonafede a far parte della squadra di Governo, a quelle del PM Anna Maria Navarro. Va ricordato che la Navarro è tra i PM che hanno portato alla condanna del Comandante Schettino nel naufragio della nave da crociera Costa Concordia⁷⁸ e al risarcimento in solido da parte del Comandante stesso e della società proprietaria della nave.

Il Commissario straordinario del Governo, Ammiraglio Aurelio Caligiore, nominato nel giugno 2019 per procedere alla rimozione delle balle, in una nota destinata al PM Navarro evidenzia «il verificarsi di uno stato di sbandamento dell'unità (ndr la M/V IVY) probabilmente dovuto ad un errato rizzaggio del carico presente sul ponte di coperta»⁷⁹.

Nonostante questo ulteriore elemento, l'archiviazione viene confermata dopo un'udienza con imputato in contumacia⁸⁰ e riclassificazione del carico della IVY che, da rifiuto con tanto di codice CER, diventa semplicemente merce. «**Il PM precisa che non si tratta di rifiuti ma di materiale lavorato destinato alla Bulgaria**»⁸¹.

La giurista ambientale Paola Ficco chiarisce la distinzione tra merce e rifiuto: «Fermo restando che i rifiuti ben possono essere merci (tanto che sono compravenduti), resta fermo che, sotto il profilo legislativo è rifiuto **“qualsiasi sostanza od oggetto di cui il detentore si disfa, ha l'intenzione o**

⁷⁷ Richiesta di archiviazione del 20/05/2016 secondo artt 408 cod. proc. Pen. 125 e 126 d. lgs. n. 271/89 - Fascicolo nr. 15/50003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁷⁸Vedi nota 39.

⁷⁹ Appunto per il Procuratore Capo f.f. della Procura della Repubblica di Grosseto, Consigliere Maria Navarro del 04/10/2019 - Fascicolo nr. 15/50003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁸⁰ Verbale di ricerche vane della Questura di Grosseto Divisione Polizia Anticrimine - Fascicolo nr. 15/50003 Procura della Repubblica di Grosseto.

⁸¹ Verbale di udienza in Camera di Consiglio del 18/11/2019 GIP Sergio Compagnucci - Fascicolo nr. 15/50003 Procura della Repubblica di Grosseto.

l'obbligo di disfarsi" (art. 183, comma 1, lett. a, Dlgs 152/2006). Pertanto, aver qualificato un materiale (Css) con un Codice Cer e accompagnato con un Allegato VII, ne rende evidente "l'intenzione di disfarsi" da parte del suo detentore.

In presenza di tale non equivocabile circostanza, il materiale è da qualificarsi giuridicamente rifiuto a tutti gli effetti e il detentore ne ha una specifica responsabilità da dispiegarsi in solido con tutti coloro i quali hanno apportato un contributo causalmente agevolatore alla sua (possibile) gestione illecita e ai possibili danni cagionati».

Il 20 novembre 2019 il processo inerente la IVY è definitivamente archiviato. Non ci sono colpevoli, non ci sono responsabili e nessuno è costretto a pagare i danni economici e ambientali.

I PROBLEMI DEL COMMISSARIO

Eppure la plastica in mare c'è e va immediatamente recuperata.

È a questo scopo che, con atto di nomina del 25 giugno 2019, l'Ammiraglio Aurelio Caligiore⁸² diventa «Commissario straordinario del Governo per il recupero delle balle di rifiuti plastici pressati (CSS – combustibile solido secondario) perse dalla Motonave IVY in prossimità dell'isolotto Cerboli, nelle acque del Golfo di Follonica». L'incarico ha la durata di un anno.

Appena il tempo di procedere a una prima mappatura delle balle che, a novembre 2019, **l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Agcm) contesta la nomina** al neo-Commissario Caligiore. «La carica di Commissario Straordinario del Governo conferita **non è compatibile con la posizione di ufficiale in servizio permanente** effettivo del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera»⁸³.

Il Contrammiraglio Caligiore fa presente che il ruolo a lui affidato è essenzialmente operativo e non politico, in quanto si tratta di organizzare interventi concreti per evitare un disastro ambientale ormai imminente. Sul mandato del Commissario Caligiore, il Ministro Sergio Costa chiarisce: «Al momento della nomina del Commissario, non si era a conoscenza esattamente della portata della questione e non si era in possesso di informazioni sulla collocazione delle balle e sulla loro tenuta, non essendo mai stata effettuata alcuna ispezione. Alla luce delle conoscenze all'epoca possedute, si è ritenuto che per sbloccare la situazione fosse necessario e sufficiente "far parlare" le amministrazioni, creare un coordinamento e una collaborazione tra le stesse, in altri termini mettere in rete tutto il sistema degli attori istituzionali»⁸⁴.

La Agcm si riserva comunque di prendere una decisione entro aprile 2020. A causa dell'emergenza sanitaria da Covid-19, il termine slitta al 31 luglio, un mese dopo la scadenza della nomina. Mentre

⁸² Capo del Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (RAM) - [Link consultazione CV](#).

⁸³ AGCM - [Link consultazione](#)

⁸⁴ Intervista Greenpeace al Ministro dell'Ambiente Sergio Costa via mail in data 23/06/2020 ([link intervista integrale](#)).

l'Autorità garante matura una decisione, gli interventi fatti e proposti dal Commissario straordinario sono così riassumibili⁸⁵:

- la prima geolocalizzazione delle balle sotto la sua direzione risale a ottobre 2019; tuttavia, a causa di avverse condizioni meteomarine, i primi risultati apprezzabili arrivano nel febbraio 2020;
 - vengono localizzate 28 balle in avanzato stato di deterioramento, situate 2 miglia al traverso dall'Isolotto di Cerboli, ad una profondità di oltre 38 m;
 - i tempi stimati per la rimozione sono 60 giorni lavorativi dalla data di inizio lavori;
 - il costo stimato, con un margine di rialzo del 20-25%, è di 1.500.000 euro;
 - le attrezzature da utilizzare sono Side Scan Sonar e ROV; serve inoltre una nave di appoggio di quelle che abitualmente vengono impiegate per le estrazioni, il cui costo di noleggio si aggira sui 50/55mila euro al giorno;
 - dopo la rimozione viene previsto un anno di monitoraggio ambientale dell'intera area interessata.
- Il piano di azione dell'Ammiraglio Caligiore è fattibile sulla carta ma di difficile realizzazione, ad esempio per la ragione che **il Commissario straordinario è senza portafoglio**. Caligiore può quindi organizzare attività con i mezzi ordinari, ad esempio le attrezzature delle capitanerie con cui ha proceduto all'ennesima localizzazione delle balle, ma non ha autonomia per indire i bandi di appalto a ditte con attrezzature speciali. La profondità a cui si trovano le balle - o quello che ne resta - e la difficoltà delle operazioni sono tali da richiedere **interventi in saturazione**, vale a dire immersioni di specialisti che quando saranno fuori dall'acqua vivranno in camera iperbarica fino al termine delle operazioni. Va da sé che navi di appoggio comprensive di camere iperbariche sono dotazioni non ordinarie e molto costose.

Una soluzione per intervenire la suggerisce ISPRA: «Sia per condurre la ricerca dei materiali dispersi sia per controllare l'efficacia e adeguatezza delle attività di recupero, in ragione anche della Convenzione ISPRA-Marina Militare⁸⁶ (MM), si propone **l'intervento dei mezzi e degli specialisti della MM**, certamente tra le pochissime capacità adeguate e pronte presenti in Italia»⁸⁷.

Sulla questione così osserva Alessandro Gianni, Direttore delle Campagne di Greenpeace: «Da anni la Marina Militare cerca di accreditarsi sul piano della protezione dell'ambiente, come dimostra questa convenzione con ISPRA attiva dal 2015. Ma perchè nel momento in cui serviva la convenzione non è stata attivata? È assurdo sapere che da anni ci sono uomini e mezzi disponibili ma viene il sospetto che sia tutto una finta: la vicenda delle "balle di Cerboli" è sui giornali da anni e non si può continuare a perder tempo».

⁸⁵ Intervista Greenpeace all'Ammiraglio Aurelio Caligiore presso MATTM in data 15/06/2020.

⁸⁶ https://www.isprambiente.gov.it/files/comunicati-stampa/2015/COMUNICATO_STAMPA_marina.pdf

⁸⁷ Relazione finale ISPRA in seguito alla "Dichiarazione dello stato di crisi ambientale" (CN-CRE C01/2020) del 4 maggio 2020.

NIENTE SI MUOVE, NÉ LE ISTITUZIONI NÉ LE BALLE

A marzo 2020 il Presidente Enrico Rossi, su suggerimento del Contrammiraglio Caligiore, si rivolge al Capo della Protezione Civile Angelo Borrelli: «Nel condividere la preoccupazione del Commissario del Governo Contrammiraglio Caligiore, **sono a chiedere lo stato di emergenza di rilievo nazionale**, ai sensi dell'articolo 24 D.lgs. 1/2018»⁸⁸.

Perché invocare lo stato di emergenza nazionale per una questione che per 5 anni è stata tenuta sottotraccia e non ha mai formalmente rappresentato un'urgenza? Si possono azzardare almeno due ragioni: prima di tutto il Commissario in delega nelle situazioni di emergenza nazionale ha **facoltà di nominare direttamente le ditte** appaltatrici, senza sottostare alle procedure standard dei bandi. Inoltre, e non secondariamente, dispone di **risorse economiche** che gli vengono dalla Presidenza del Consiglio e che, quindi, non intaccano le casse della Regione né quelle del MATTM. La risposta della Protezione Civile alla richiesta di Rossi fa sperare il meglio: «Ringrazio il Presidente Enrico Rossi per aver indirizzato alla Protezione civile nazionale la richiesta di stato di emergenza di rilievo nazionale che **mi consente di agire con urgenza al recupero delle balle di rifiuti** ancora presenti sui fondali di fronte a Cerboli».

Non fa sperare altrettanto bene, invece, lo scambio di mail tra Borrelli e il Senatore Gregorio De Falco. Borrelli così scrive al Senatore che lo sollecita a prendere posizione e intervenire nella questione : «La difficoltà che abbiamo come dipartimento è ritrovare nel caso in questione i presupposti per la dichiarazione dello stato di emergenza, **non essendo necessari provvedimenti per l'assistenza alla popolazione e per il ripristino dei servizi essenziali**, che legittimano l'intervento emergenziale»⁸⁹.

L'ultimo rapporto del V Nucleo Sub di Genova, invece, evidenzia una situazione oltremodo emergenziale per l'ecosistema marino. Il 15 e 16 febbraio 2020, su richiesta del Commissario Caligiore, il V Nucleo procede infatti ad una nuova ricerca delle balle, i cui risultati sono decisamente allarmanti. «Fra i vari target di interesse investigati, una ecoballa presentava una rete da pesca impigliata al contorno e la rete presentava poche concrezioni, indice del fatto che temporalmente poteva essere stata incocciata e lasciata durante il periodo invernale. Altre ecoballe di CSS risultavano essere completamente ricoperte da concrezioni di tipo algale e spugne. Altre presentavano **parziali segni di cedimento dei sistemi di ritenuta** (reggette in nylon) con evidenti movimenti alla corrente di alcuni fogli di plastica ritenuti. Anche le immagini acquisite dagli ecoscandagli delle Unità CP 2108 e CP 701 mostrano profili di **alcune ecoballe che appaiono basse e frastagliate**, diversi dagli altri target di forma ben definita e che alzavano un picco compreso tra 1 e 2 metri. E tale evidenza, fa pensare all'ipotesi peggiore che si possa verificare, cioè un iniziale sfaldamento delle balle». Ancora: «Adesso **occorre accelerare al massimo le procedure tecnico amministrative per il rapidissimo intervento** di una ditta per la rimozione delle balle di CSS che come detto presentano segni di degradamento avvenuto sia in maniera naturale ma anche in

⁸⁸ Prot. U. n. 91023 del 4 marzo 2020.

⁸⁹ Mail di Angelo Borrelli a Gregorio De Falco 29 maggio 2020.

relazione ad azione antropica (evidenziate tracce oggettive che lasciano pensare a spostamenti delle ecoballe dovuti alla pesca a strascico)»⁹⁰.

Nel rapporto è inoltre scritto: «Il ritrovamento dei 28 target ha confermato la bontà delle posizioni rilevate nella ricerca effettuata con il Side Scan Sonar nel mese di ottobre. **Tali posizioni ricadono nella stessa area dei target individuati nell'agosto del 2016**».

Perché procrastinare gli interventi fino all'emergenza? Davvero in Italia non si agisce finché non si è messi alle strette? Perché non si è agito nell'agosto 2016, quando le balle erano puntualmente localizzate e perfettamente integre? Il Senatore De Falco è chiaro: «Non varrebbe nascondersi dietro al fatto che gli involucri erano integri e quindi contenessero: gli involucri sono fatti per il trasporto e non per la conservazione in fondo al mare. È ovvio che poi degenerano, sia la parte in plastica che le reggette. A questo punto si potrebbe almeno sfruttare gli strumenti che sono già nella 979/81: il Capo del Compartimento con la dichiarazione di emergenza locale ha già degli strumenti in mano da poter utilizzare. Nel momento in cui ci fu il fatto della Costa Concordia, prima della dichiarazione di emergenza nazionale, ci fu quella di emergenza locale. Nel momento in cui, anche se il fatto è avvenuto 5 anni fa, emerge oggi la pericolosità per l'ecosistema marino e per la salute umana, l'emergenza locale si dichiara adesso. O vogliamo peggiorare la situazione e non dichiararla mai?»

NON CI RESTA CHE L'INTERROGAZIONE PARLAMENTARE

Malgrado le disastrose prospettive ambientali evidenziate dal rapporto del V Nucleo Sub, lo stato di emergenza nazionale sollecitato su più fronti non viene dichiarato. Ecco allora che il Senatore Gregorio De Falco tenta un ulteriore appello alle istituzioni. Il 27 maggio di quest'anno firma un'**interrogazione parlamentare con caratteri di urgenza** per sapere «se e quali iniziative di propria competenza intendano intraprendere»⁹¹ Governo, MATTM e Ministero dei Trasporti, al fine di scongiurare che «con la rottura degli imballaggi si verifichi un vero e proprio disastro ambientale». Quello di De Falco è il quarto tentativo di mobilitare il Governo sulla situazione. Prima di lui hanno presentato interrogazioni parlamentari con lo stesso intento l'Onorevole di LEU Nicola Fratoianni (19 maggio 2020), la Senatrice Emma Bonino di +Europa (12 maggio 2020) e il Senatore Achille Totaro di Fratelli d'Italia (11 dicembre 2019).

Il Senatore De Falco, coadiuvato dal lavoro di indagine di Greenpeace, sta predisponendo una ulteriore interrogazione, da far arrivare quanto prima sul tavolo del Presidente del Consiglio.

⁹⁰ Relazione di sintetica operazione Golfo di Follonica 15 e 16 febbraio 2020, V Nucleo Operatori Subacquei Guardia Costiera di Genova (18 febbraio 2020).

⁹¹ Atto n. 3-01627 (con carattere d'urgenza) al Presidente del Consiglio dei ministri Giuseppe Conte e ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare Sergio Costa e delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli.

È CRISI AMBIENTALE

In data 8 aprile 2020 l'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), su sollecito del Commissario straordinario Caligiore, dichiara lo stato di crisi ambientale⁹² e invoca l'intervento immediato: «L'Istituto si è espresso unanimemente circa l'**indifferibilità della messa in opera di ogni azione** che possa contribuire al recupero dei materiali dispersi, in tempi certi e il più presto possibile, pena un costante aggravio dell'inquinamento in atto»⁹³.

Nella sua relazione ISPRA specifica che «i rifiuti contenuti nelle balle disperse su fondali prossimi alla batimetrica dei 50m si stanno diffondendo nelle acque e sui fondali dell'arcipelago toscano rilasciando, soprattutto, frammenti di plastiche. Il progressivo disfacimento del "confezionamento" delle balle causa costante incremento del fenomeno di inquinamento "secondario"». E ancora: «la **lunga permanenza in mare ha modificato verosimilmente le caratteristiche dei rifiuti** incidendo sulla loro classificazione, tanto che nella fase di campionamento la stessa Agenzia ha identificato il codice EER attribuibile nel 191212 ("rifiuti prodotti dal trattamento meccanico dei rifiuti")».

Dichiara Giuseppe Ungherese, Responsabile Campagna Inquinamento di Greenpeace: «Che tutto ciò poi succeda nel Santuario dei Cetacei, che il Ministero dell'ambiente include nell'elenco delle Aree Marine Protette, è una ulteriore aggravante: confermare che si può impunemente usare un'area protetta come una discarica di rifiuti destabilizza l'intero sistema legislativo a protezione dell'ambiente, e del mare in particolare».

SIAMO NELLA PLASTICA FINO AL COLLO

Dopo 5 anni, 4 interrogazioni parlamentari già avanzate, una in fase di presentazione, un procedimento penale archiviato, un altro appena aperto, la nomina (e la decadenza) di un Commissario straordinario, la dichiarazione di crisi ambientale di ISPRA e la richiesta dello stato di emergenza nazionale alla Protezione Civile, nulla è stato fatto per bonificare il Golfo di Follonica da tonnellate di plastica. Plastica che sta gravando in maniera irrimediabile sull'ecosistema marino della zona, potenzialmente con gravi conseguenze sull'economia ad esso correlata, in primo luogo pesca, allevamenti ittici e turismo. Senza tralasciare le conseguenze economiche su ciascun cittadino, chiamato a far fronte di tasca propria all'inefficacia delle istituzioni.

Greenpeace, interpellate fonti alla Procura di Livorno, è venuta a conoscenza dell'apertura di un nuovo fascicolo sul caso IVY. Dopo 5 anni si cambia Procura e si ricomincia da capo.

La vicenda delle balle di Cerboli evidenzia una pericolosa serie di mancanze da parte di ciascuno degli organi predisposti ad agire. Giuseppe Ungherese di Greenpeace dichiara: «Questa vicenda sembra evidenziare una serie di errori da parte delle autorità coinvolte, a partire dal fatto, gravissimo, di non essere intervenuti prontamente come prevede la normativa, e avere lasciato per cinque anni il mare e le sue creature in balia di tonnellate di plastica. La classe politica italiana da tempo parla

⁹² Ai sensi dell'art. 4, comma 2, del Regolamento dell'Istituto in materia di crisi ed emergenze ambientali - [Link consultazione](#).

⁹³ Relazione finale ISPRA in seguito alla "Dichiarazione dello stato di crisi ambientale" (CN-CRE C01/2020).

di *plastic free* ma questo mero slogan non vale per una parte del Santuario dei Cetacei diventato, a causa dell'inazione delle autorità, una vera discarica sottomarina di plastica».

ALLA RESA DEI CONTI

Un esito del genere equivale a rilasciare un salvacondotto a chiunque decida di prendere una nave, caricarla di tonnellate di rifiuti in plastica e andarle a sversare in mare. I rifiuti sono un mercato straordinariamente lucrativo, che spesso sfocia in attività criminali: solo [nel 2019 Greenpeace ha denunciato 3 gravi casi di traffico illecito di rifiuti](#). Lo smaltimento non corretto dei rifiuti ha pesantissime ripercussioni sull'ambiente e sulla salute umana, nel breve e nel lungo termine. **La tutela dell'ambiente e la salute pubblica non devono mai essere subordinati agli interessi economici.**

Greenpeace, dopo aver indagato le inazioni e gli errori che hanno portato a nessun colpevole, a nessuna sanzione economica e a nessun intervento di recupero e bonifica nella vicenda delle balle di Cerboli, ha deciso di intraprendere un'azione concreta affinché non siano l'ambiente e la collettività a pagare i costi di un sistema inconcludente, letteralmente accartocciato su se stesso. **La tutela dell'ambiente e la salute pubblica non devono restare ostaggio di funzionari che non agiscono e non si assumono responsabilità.**

La strada che Greenpeace ha deciso di intraprendere per rivendicare in maniera concreta i diritti dell'ambiente e dei cittadini e per definire responsabilità, errori e incompetenze è procedere con un **esposto alla Corte dei Conti per danno erariale nei confronti della Regione Toscana** che aveva in mano quasi 3 milioni di euro per procedere al recupero delle balle e li ha restituiti.

«Quando il principio “Chi inquina paga”⁹⁴ non viene applicato, è necessario individuare i responsabili che devono pagare di tasca propria i danni che hanno inflitto all'ambiente e a tutti noi» conclude Alessandro Gianni, Direttore delle Campagne di Greenpeace.

[Leggi l'intervista integrale al Ministro dell'ambiente Sergio Costa.](#)

⁹⁴ [Il principio «chi inquina paga» e la responsabilità ambientale - Direttiva 2004/35/CE](#)