

Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte



Ecomafia globale

**Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i Paesi coinvolti e le
proposte**

Roma, 15 dicembre 2011

Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte

Premessa

Il 6 dicembre 2011 nel porto di Taranto la Guardia di finanza, insieme all'Ufficio Antifrode dell'Agenzia delle dogane e con la collaborazione, sin dalle fasi iniziali delle indagini, del Consorzio Polieco, scopre una organizzazione transnazionale dedicata al traffico globale di rifiuti plastici e vecchi copertoni. Una delle più grosse operazioni del genere mai fatte in Italia, frutto di un lungo lavoro investigativo iniziato nel 2009: nome in codice, "Golden Plastic" - "plastica d'oro" - conclusasi con 54 persone arrestate e il sequestro in via preventiva di beni di 21 aziende per un valore complessivo pari a oltre 6 milioni di euro. Ancora una volta i mercanti di rifiuti parlano la lingua della globalizzazione. Tra gli arrestati, tutti in carcere, ci sono 4 cittadini cinesi: due di loro erano i referenti in Italia per le attività d'intermediazione e di raccolta. Come hanno spiegato gli investigatori, i container venivano spediti da diversi porti italiani: tra gli altri, Taranto, Palermo, Catania, Gioia Tauro, La Spezia, Napoli, Genova e Livorno. In totale sono stati sequestrati 114 container in tutta Italia, ma il volume del traffico ricostruito dagli inquirenti supera i 1.000 container in quasi tre anni.

Un copione svelato di frequente dagli inquirenti sulle tracce delle rotte illegali degli rifiuti, che dimostra l'intraprendenza e l'abilità di strutture criminali a caccia di ogni tipo di materiale di scarto da destinare a quei paesi onnivori di ogni genere di materia prima, anche sottoforma di monnezza. Un affare milionario che come una calamita attira sempre più soggetti e muove incessantemente navi portacontainer da un capo all'altro del globo.

Solo due giorni prima, erano stati i carabinieri del Noe, coordinati dalla procura di Barcellona Pozzo di Gotto (Me) a portare alla luce un traffico internazionale di rifiuti tra la Sicilia e il Senegal. Dove pare ci sia pure l'ombra di Cosa nostra, da qualche anno sempre più convinta delle potenzialità economiche del ciclo illegale dei rifiuti su scala internazionale. Al centro dei flussi illegali c'era una società attiva nello smaltimento e riciclo dei rifiuti, per gli inquirenti, in odor di mafia, recentemente posta sotto sequestro dalla Dda di Messina nell'ambito dell'operazione antimafia "Gotha". Le persone finite nel mirino degli investigatori sono 8. Da come si è appreso dagli organi di stampa, il traffico sarebbe avvenuto fin dal maggio del 2007 grazie a spedizioni clandestine munite di apparente "documentazione regolare" che consentivano il trasporto dei materiali pericolosi fino in Senegal, dove venivano smaltiti illegalmente. Nel paese africano arrivavano infatti auto rottamate, insieme ad ogni genere di scarti meccanici (senza essere stati sottoposti ad alcun trattamento), provenienti dalle campagne di rottamazione promosse con tanto di incentivi pubblici, ancora intrisi di olio e grassi minerali e contenenti filtri, olio, cinghie manicotti e cavi elettrici. Veri e propri rifiuti pericolosi trasportati prima a Palermo per esser subito dopo imbarcati, illegalmente, alla volta del Senegal.

**Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte**

Solo due storie, le ultime in ordine di tempo, che dimostrano l'esistenza di un fenomeno criminale che opera su scala globale e che in Italia è oggi possibile affrontare efficacemente grazie all'articolo 260 del Dlgs 152/06. Soprattutto quest'ultimo - entrato in vigore nel 2001 - punendo severamente i traffici organizzati di rifiuti, ha consentito agli inquirenti di poter usare contro le holding criminali del settore idonei strumenti investigativi (come le intercettazioni telefoniche e ambientali), arrestare i presunti responsabili del traffici, fare ricorso alle rogatorie internazionali, contare su tempi di prescrizione più lunghi rispetto al resto dei reati ambientali (tutti di tipo contravvenzionale). Requisiti rivelatisi fondamentali per disarticolare alcune delle strutture transnazionali più operative. Dal 2001 ad oggi sono 31 le inchieste relative a traffici internazionali di rifiuti in partenza dall'Italia, che hanno interessato ben 22 Paesi esteri (10 europei, 5 asiatici, 7 africani): dalla Germania alla Cina, dalla Russia al Senegal. Le persone arrestate in queste inchieste sono stata 156, quelle denunciate 509, le società coinvolte 124. È anche grazie a questo strumento legislativo che oggi è possibile conoscere le modalità operative, le rotte, i volumi d'affari dei traffici illegali. Facendo emergere il tratto eminentemente economico del fenomeno, le molteplici alleanze perverse, le fragilità dei sistemi di controllo. Con i rischi concreti, non solo per l'ambiente e la salute dei cittadini, ma anche per l'imprenditoria sana, quella rispettosa delle leggi.

Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte

**Le principali operazioni di polizia giudiziaria per traffico internazionale
di rifiuti (art. 260 Dlgs 152/06)**

Inchieste totali	Ordinanze di custodia cautelare emesse	Persone denunciate	Aziende coinvolte	Procure Impegnate nelle indagini Aree Geografiche	Regioni coinvolte	Stati Esteri coinvolti
31	156	509	124	20 10 nord Genova, Gorizia, Milano, Padova, Torino, Trento, Venezia, Verona, Voghera Udine 3 centro Ancona, Chieti, Pescara, 7 sud e isole Bari, Cagliari Lecce, Napoli, Palermo Palmi, Taranto	19 Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Lazio, Liguria, Lombardia, Marche, Molise, Piemonte, Puglia, Sardegna, Sicilia, Toscana, Umbria, Trentino Alto Adige, Veneto	22 10 Europa Austria, Bulgaria, Francia, Germania, Grecia, Inghilterra Norvegia, Russia, Turchia, Ungheria 5 Asia Cina, India, Malasya, Pakistan, Siria, 7 Africa Congo, Egitto, Etiopia, Ghana, Liberia, Nigeria, Senegal

Fonte: elaborazione Legambiente su dati foze dell'ordine e Agenzia delle Dogane, aggiornata al 7 dicembre 2011

1. Un passo indietro

Un fenomeno, quello dei traffici internazionali di scarti, che affonda le sue radici nel più recente passato. Cioè quando le spedizioni verso i Paesi del sud del mondo di navi stracariche di veleni erano la norma e il dumping ambientale uno dei modi più usati per risolvere il problema dello smaltimento delle scorie prodotte dalle industrie, senza incidere sui bilanci delle aziende e senza disturbare gli affari. Viaggi che sfruttavano carenze legislative e di sistemi di controllo, instabilità politica, corruzione e malaffare. Viaggi che, almeno fino alla fine degli anni Ottanta, si muovevano dai paesi industrializzati verso quelli più poveri senza violare alcuna legge internazionale. Una sostanziale *deregulation* che ha permesso il proliferare di *broker* e trafficanti di professione che velocizzavano e moltiplicavano i viaggi e gli scarichi, senza tema di finire nei guai con la giustizia, di qualunque livello e grado. Ciò è accaduto nella sostanziale indifferenza degli Stati, almeno fino a quando le comunità locali (insieme ai loro rappresentanti politici) dove avvenivano gli sversamenti selvaggi – come quella libanese o somala – non si sono ribellate, costringendo la Comunità internazionale a prendere provvedimenti e mettere al bando il famigerato dumping ambientale.

Nel 1989 viene firmata la Convenzione di Basilea, entrata in vigore nel 1992 e ratificata fino a oggi da 138 Paesi – gli Stati Uniti sono ancora inadempienti –, che regola i movimenti transfrontalieri di rifiuti, vietando in linea generale l'esportazione verso i Paesi in via di sviluppo (quelli che non fanno parte dell'Ocse) e prevedendo un sistema di accordi bilaterali per disciplinarne i movimenti. In particolare, la Convenzione consente le spedizioni in questi paesi solo di alcune tipologie di rifiuti destinate al recupero¹, mai al mero smaltimento. Questa la regola, la prassi è sempre stata un'altra.

La Convenzione è diventata quindi la norma internazionale di riferimento dei flussi di rifiuti fra paesi Ocse e non Ocse ed è servita sicuramente a combattere gli eccessi del passato. Con la sua entrata in vigore, una parte di quei traffici è stata dirottata nel circuito illegale, finendo per cambiare pelle e forma. Per poter aggirare la Convenzione e le sue regole, i trafficanti hanno iniziato a far ricorso alle triangolazioni tra vari paesi, al fine di complicare la tracciabilità, e a ricorrere alla tecnica del giro-bolla, ossia la falsificazione dei documenti di accompagnamento dei carichi. Un modo semplice per aggirare i controlli e alimentare i flussi. Così container carichi fino all'orlo di veri e propri rifiuti, spacciati alla frontiera come fossero materie prime seconde o scarti di lavorazione, hanno iniziato a passare di mano in mano per far perdere le loro

¹Sono quelli che il Regolamento Ce 1013/2006 racchiude nella "Lista Verde" e nella "Lista Ambra". I primi comprendono i rifiuti non pericolosi che possono essere trasportati e destinati al recupero in tutti i Paesi membri poiché non presentano caratteristiche di pericolosità, né rischi rilevanti per la salute umana e per l'ambiente; i secondi, comprende i rifiuti, pericolosi e non, che possono comportare rischi per la salute umana e per l'ambiente.

tracce, da un intermediario a un altro, da un paese a un altro: Italia-Germania-Olanda-Hong Kong-Cina, ad esempio, secondo un percorso che è diventato un classico dei traffici illegali. Cinque, sei, sette passaggi per ogni carico: questa è la regola. Di solito, nel nostro Paese il percorso criminale transfrontaliero inizia dalle grandi piattaforme logistiche che rastrellano ogni genere di scarto, anche quelli provenienti dalla raccolta differenziata, per destinarli all'estero (quasi sempre con la dicitura falsa di sottoprodotti).

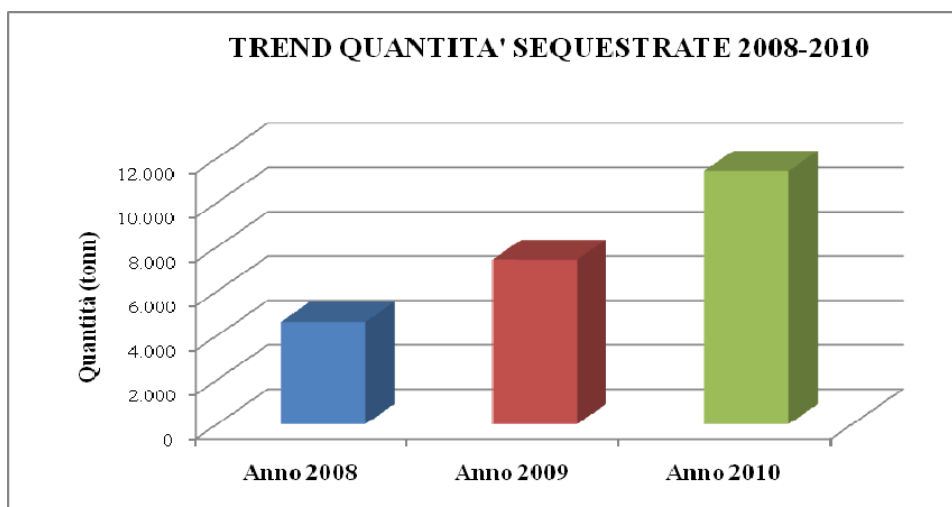
2. I sequestri

Bloccare questi flussi è l'obiettivo prioritario degli inquirenti. Che provano con notevoli sforzi a tenere testa al vorticoso giro criminale: nel 2010 sono state sequestrate 11.400 tonnellate di rifiuti diretti prevalentemente in Cina, India, Africa, il 35% dei quali composto da materie plastiche e pneumatici fuori uso. I principali porti di spedizione si sono rivelati quelli di Genova, Venezia, Napoli, Gioia Tauro e Taranto. In quest'ultimo porto, nell'ultimo anno, sono stati intercettati ben 60 container fuori legge, con dentro 1.400 tonnellate di pattume. Una attività repressiva che è cresciuta negli anni, addirittura triplicata rispetto al 2008, quando i provvedimenti di sequestro erano fermi a quota 4 mila tonnellate. Segno, non solo della consolidata presenza di soggetti criminali, ma del progressivo raffinamento del lavoro di intelligence svolto dagli stessi funzionari doganali insieme alle forze dell'ordine e alle procure. Un lavoro di squadra allargato, almeno per una volta, anche a livello globale, che non ha mancato di dare i suoi frutti. L'operazione "Demeter", da marzo a maggio 2009, ha visto il coinvolgimento delle autorità doganali di ben 64 paesi europei, africani e del sud est asiatico e ha portato al sequestro di più di 30 mila tonnellate di rifiuti pericolosi, costituiti principalmente da plastica, carta, rottami ferrosi e rifiuti elettrici ed elettronici. Un'operazione che ha avuto il merito di dimostrare l'importanza di costruire sinergie a livello internazionale. Quanto si è scoperto fino a oggi non è altro che la punta di un iceberg. E come potrebbe essere altrimenti, visto che ogni anno, solo nei nostri porti, si movimentano circa 4.400.000 container, 750 mila dei quali diretti in Cina. Un flusso mostruoso di scarti composti soprattutto da materiali riciclabili, sottratti alle ditte italiane e inghiottiti nei meandri dell'ecomafia globale. Alle volte, i sequestri sono il frutto delle segnalazioni di alcuni operatori che denunciano i buchi nei sistemi di monitoraggio e la costante presenza di flussi non controllati di materie che emigrano illegalmente oltreconfine: diversi porti italiani sono tra i preferiti dai trafficanti internazionali, senza che si siano approntati fino a oggi adeguati strumenti di contrasto. I porti, non solo quelli citati in questo dossier, si rivelano spesso uno degli anelli deboli della filiera dei controlli, senza il cui rafforzamento non si può fare una efficace lotta all'ecomafia globale.

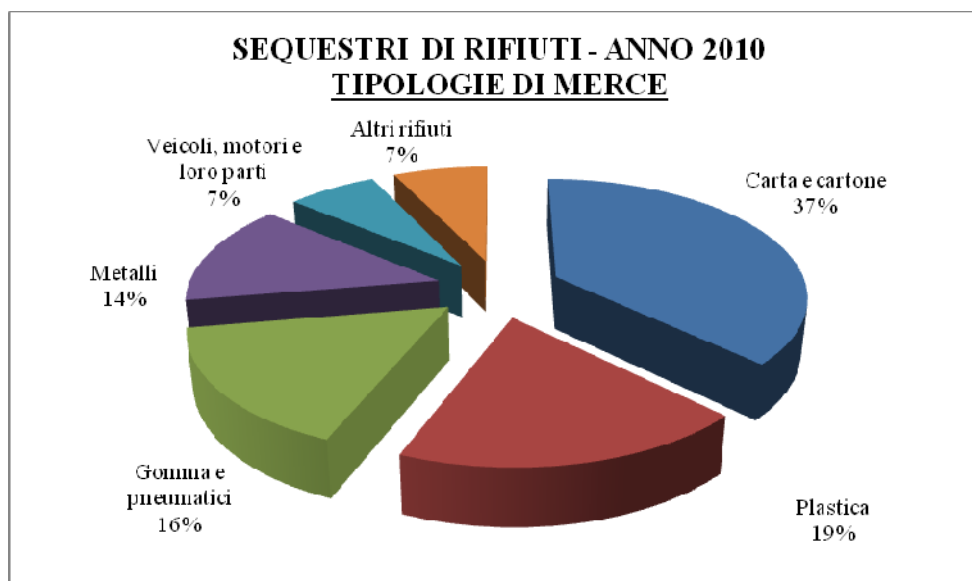
Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte

Per fare qualche esempio della reale posta in gioco, basti pensare che alle nostre frontiere italiane sono stati dichiarati quasi 200 mila tonnellate di scarti plastici destinati (per la precisione 197.198 tonnellate), legalmente, all'estero, per un valore commerciale dichiarato di circa 54 milioni di euro; in costante crescita rispetto agli anni precedenti: l'anno prima, ad esempio, erano stati poco più di 188 mila le tonnellate dichiarate all'esportazione. Lo stesso dicasi per gli pneumatici fuori uso: nel 2010 ne sono stati dichiarati diretti all'esportazione 22 mila tonnellate, per un valore economico di 21 milioni di euro.

Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte



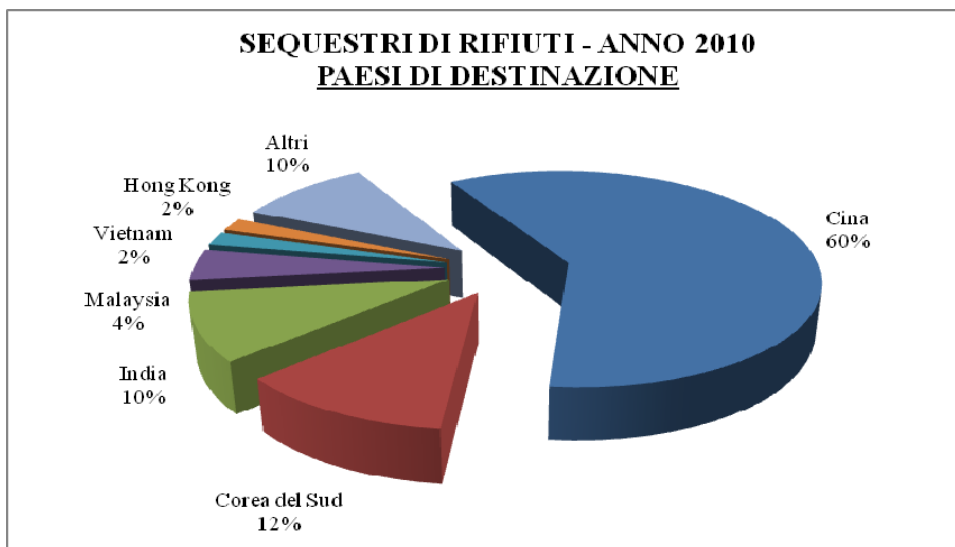
Fonte: Agenzia delle Dogane - Banca Dati Antifrode



Fonte: Agenzia delle Dogane - Banca Dati Antifrode

I sequestri, come emerge dal grafico pubblicato qui sopra, hanno riguardato soprattutto rifiuti di carta e cartone (37%), materie plastiche (19%), gomma (16%) e metalli (14%). Circa il 90% delle spedizioni di rifiuti di carta e cartone e di materie plastiche sequestrate era destinato in Cina, mentre il 70% delle spedizioni di gomma e pneumatici era destinato in Corea del Sud. I metalli erano destinati per il 48% in Cina e per il 31% in India, mentre le parti di veicoli erano destinate prevalentemente in Cina, Egitto e Marocco, con percentuali rispettivamente del 34%, del 15% e del 12%. I principali Paesi di destinazione delle spedizioni sequestrate sono riportati nel grafico seguente.

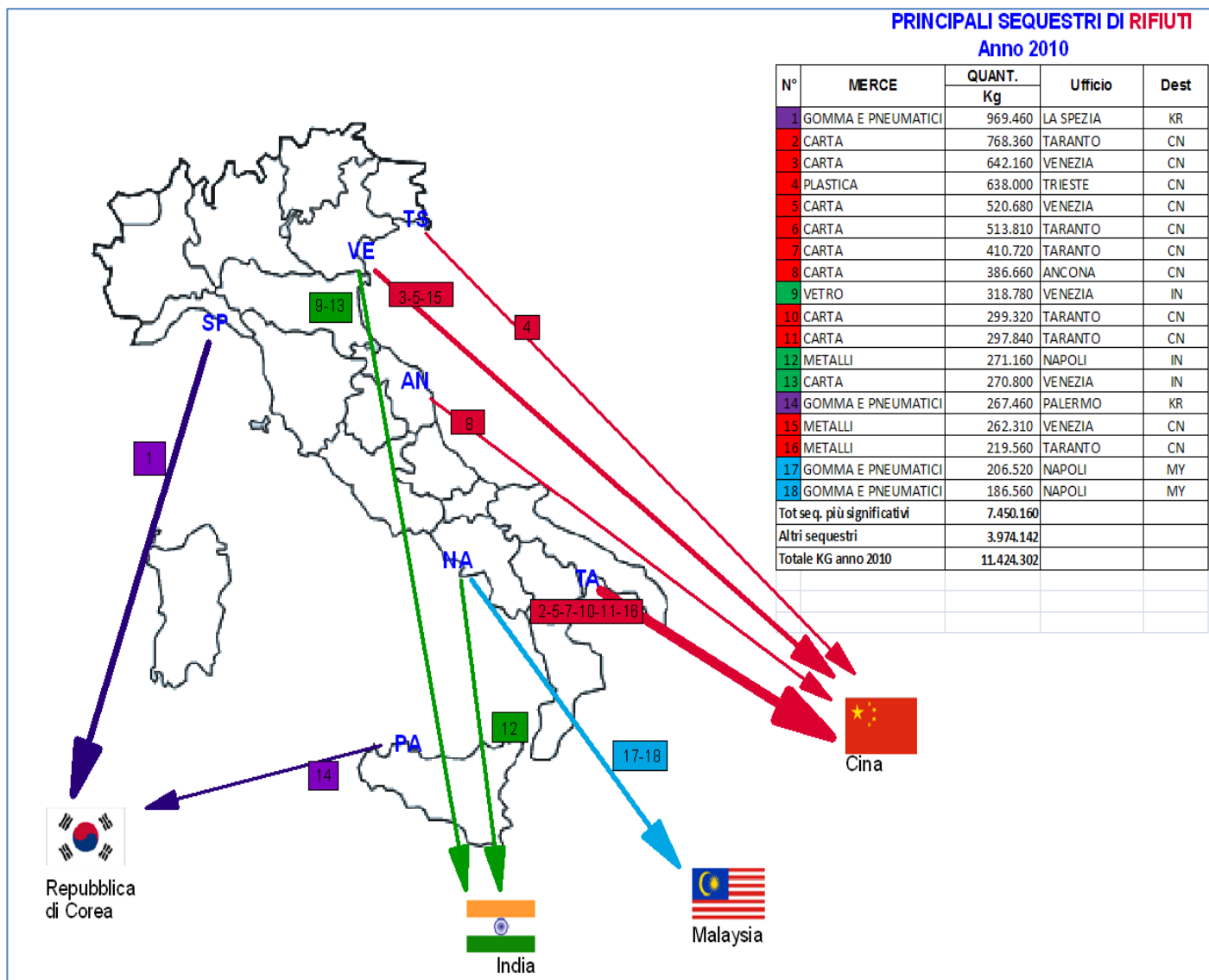
Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte



Fonte: Agenzia delle Dogane - Banca Dati Antifrode

Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte

Le rotte dei traffici illegali: dai porti di partenza ai Paesi di destinazione (2010)



Fonte: Agenzia delle Dogane - Banca Dati Antifrode

Sempre in materia di sequestri, è opportuno fare un'ultima considerazione. Una volta sottoposti a provvedimento giudiziario, i container rimangono fermi nelle banchine *sine die*: alle volte perché materiale probatorio per le procure, altre a causa dell'inazione delle Province o delle Regioni che diventano automaticamente responsabili dei carichi e, semplicemente, non se ne prendono cura. Situazione che sta trasformando di fatto molti dei nostri porti in discariche di cassoni di rifiuti accatastati uno sull'altro, anche pericolosi. È evidente che occorre varare un nuovo provvedimento normativo per risolvere questi problemi e rendere più efficace, anche dal punto di vista della sostenibilità economica e della sicurezza ambientale, lo strumento, fondamentale, dei sequestri.

3. Ieri e oggi: le differenze

Appare quindi evidente che, a differenza del recente passato, i trafficanti internazionali di rifiuti non esportano oltre confine solamente scorie tossiche non riutilizzabili in alcun modo, come melme acide, scorie chimiche o radioattive, ma materiali da riutilizzare, seppure in aperta violazione delle leggi e delle regole di libero mercato. Nel violarle tutt'e due, non rispettando i corretti sistemi di smaltimento, sta tutto l'affare di chi si prefigge l'obiettivo di sfruttare a proprio vantaggio le potenzialità economiche degli scarti, scaricando i costi sulla collettività.

I traffici illegali di rifiuti rappresentano, insomma, uno degli aspetti più critici della globalizzazione e più difficili da contrastare, almeno senza mettere in discussione gli stessi fondamenti del commercio globale. Dove in gioco non c'è, come si è già accennato, soltanto la salute dell'ambiente e quella dei cittadini, ma anche dell'economia legale. Da una parte, infatti, le imprese che si liberano di scarti di produzione rivolgendosi al mercato nero dello smaltimento praticano una delle più odiose forme di concorrenza sleale nei confronti delle aziende che, invece, operano nella legalità: stando alle stime della Guardia di finanza, se lo smaltimento legale di un container di 20 piedi carico di rifiuti pericolosi (pari a circa 15 tonnellate di materiale) ha un costo medio di 60 mila euro, la via illegale riesce ad abbattere questo costo, per la stessa quantità di rifiuto, anche del 90% (con un costo di circa 6 mila euro). Dall'altra, le imprese che operano nel settore del riciclo di materia in Italia assistono inermi al drenaggio di risorse verso l'estero, subendo una drastica riduzione di attività e fatturati.

Questa emorragia illegale di scarti destinati oltre confine rappresenta uno dei principali nemici di una delle principali filiere della *green economy*, quella del riciclo. Come dimostrano le indagini, non è un caso che i rifiuti siano dirottati principalmente in quei Paesi dove è alta la richiesta di materie prime, sotto ogni forma, esistono collaudati i sistemi di corruzione ed è ben ramificata la presenza della criminalità organizzata. Alti rendimenti e bassi rischi giudiziari,

soprattutto in confronto ai traffici di droga o di armi, sono il connubio perfetto per alimentare i flussi illegali. Con enormi margini di guadagni, difficilmente stimabili, ma che, assicurano gli addetti ai lavori, stanno già mettendo in ginocchio centinaia di aziende “verdi” nel nostro Paese.

Tutto questo avviene anche a causa di un sistema di controlli ancora incapace di fronteggiare un assalto così massiccio da parte di vere e proprie organizzazioni eco-criminali. Secondo l’Ufficio Antifrode dell’Agenzia delle Dogane, nel suo contributo a Ecomafia 2011 di Legambiente, “il sistema dei controlli deve misurarsi, da un lato, con una *capacità* criminale che sviluppa tecniche fraudolente sempre più *raffinate*, che individua percorsi, canali e destinazioni sempre diverse, in alcuni casi in funzione degli interessi della criminalità organizzata transnazionale e, dall’altro, con le esigenze di scorrevolezza dei traffici di merci, di fondamentale importanza per la crescita e lo sviluppo del Paese”. In altre parole “occorre tenere conto, cioè, sia della necessità di contrastare i traffici illeciti, sia delle esigenze di celerità che il commercio internazionale impone al mondo delle imprese, proiettate nel mercato globale, e proprio per tenere conto di queste esigenze l’Agenzia analizza i dati import-export relativi a milioni di dichiarazioni doganali ogni anno, al fine di effettuare controlli sempre più *mirati*”.

4. I Paesi coinvolti

Dalle indagini concluse negli ultimi 5 anni appare chiaro che esiste una sorta di specializzazione internazionale nei traffici internazionali di rifiuti. Nei paesi africani arriva di tutto, ancora oggi: fusti con sostanze particolarmente pericolose e non riciclabili, insieme a auto rottamate, Raee e materiali ferrosi, principalmente rame; il 30 giugno del 2010 i forestali scoprono una organizzazione criminale che dall’Italia spediva rifiuti pericolosi in Nigeria, nome in codice “Freon”, dal pericoloso gas contenuto nei frigoriferi; sei mesi dopo, ancora i forestali sequestrano numerosi container con dentro Raee che dal centro Italia erano destinati in Ghana, denunciando 39 persone; la stessa scoperta viene fatta il 2 dicembre dello stesso anno dalla procura di Reggio Emilia, con una miscela impressionante di rifiuti pericolosi diretti illegalmente in Ghana.

Nei paesi dell’Est e Centro Europa giungono rifiuti destinati illegalmente ai termovalorizzatori e alle discariche (sfruttando leggi sullo smaltimento dei rifiuti più permissive), ancora auto rottamate e varie tipologie di scorie tossiche. La prima inchiesta di questo tipo è quella denominata “Quattro mani” (11 dicembre 2008), con rifiuti pericolosi di produzione industriale spediti in Germania. Nel febbraio 2010, grazie all’inchiesta “Parking waste” (12 febbraio 2010), viene scoperta una organizzazione a delinquere che spediva rifiuti ospedalieri, illegalmente, di nuovo in Germania. Tre mesi dopo, con l’indagine “Clean cars” (11 maggio 2010) la procura di Bari scopre un traffico di auto

Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte

rottamate, quindi rifiuti a tutti gli effetti, fatte passare alle dogane come semplicemente usate (o come ricambi d'auto di seconda mano), quindi rivendibili. Nel luglio del 2010 viene messa a segno dalla procura di Ancona l'operazione "Ragnatela", conclusasi con 11 ordinanze di custodia cautelare: 100 mila tonnellate di rifiuti pericolosi, compresi gli scarti di una raffineria siciliana, finivano in alcune discariche tedesche, con la complicità, secondo gli inquirenti, di un ufficiale di polizia giudiziaria.

Un'altra rotta battuta dai trafficanti di rifiuti è quella adriatica, tra l'Italia e la Romania. Secondo le testimonianze *off record* degli investigatori rumeni, raccolte in un'inchiesta del settimanale *L'Espresso* (2 dicembre 2010) "i container di immondizia arrivano via mare. E passano facilmente le frontiere colabrodo dal porto di Costanza. O addirittura da Odessa e Illichiv'sk in Ucraina". L'ultimo fenomeno che allarma anche l'Interpol è, infatti, il fiorire – sotto i Carpazi – di diverse aziende campane che si occupano di rifiuti. Sono quelle che oggi fanno sospettare agli investigatori che qui si stia organizzando la discarica del napoletano.

A fare la parte da leone sono comunque i paesi dell'Estremo oriente, in particolar modo la Cina. L'allarme sui traffici illeciti che ci legano al Gigante d'oriente è stato lanciato recentemente dallo stesso procuratore nazionale antimafia Pietro Grasso: "Ci sono container pieni di rifiuti che partono dai nostri porti, da Venezia, Taranto, Gioia Tauro, diretti a Hong Kong e in Cina dove vengono riciclati, ritrattati e restituiti in Europa attraverso giocattoli o altro materiale plastico. Quindi noi forniamo la materia prima per autoinquinarci di ritorno. Noi ci muoviamo con le procure ordinarie mentre la criminalità organizzata fa import/export con la Cina".

Nei porti principali, come quello di Tian Jin, vicino a Pechino, arrivano ogni anno migliaia di container provenienti da diversi paesi del mondo, soprattutto dal nostro. Dentro c'è di tutto, prevalentemente plastica, carta, metalli, legno, Raee. Qui vengono allestiti all'aperto e senza alcuna regola veri e propri mercati dei rifiuti, dove gli acquirenti acquistano scarti tal quali, senza alcuna certificazione e/o previo trattamento, per destinarli alle miriadi di piccole e medie aziende dell'entroterra, dove avverranno i lavori di riciclo, al di fuori di ogni legge. Solo per fare un esempio, il 30 luglio del 2010 i carabinieri del Noe di Cagliari portano a conclusione l'operazione "E-waste" smantellando un traffico organizzato di Raee in partenza dalla Sardegna e diretto soprattutto in Cina (oltre che in Malaysia, Pakistan, Nigeria e Congo): 3 le persone sottoposte a ordinanza di custodia cautelare. Come si legge dalle fonti investigative, i rifiuti erano ritirati presso varie aziende, sottoposti a procedure di falsificazione dei documenti e infine spediti all'estero. Il prezzo medio pagato dalle ditte per lo smaltimento era intorno ai 700 euro a tonnellata (con punte massime di 1000 euro/t). In totale, nel corso dell'indagine sono state monitorate esportazioni di circa 70 tonnellate di Raee con un guadagno illecito di oltre 50 mila euro.

La prima grande inchiesta dedicata a questi traffici illegali è quella denominata "Grande muraglia" (11 luglio 2006), con il sequestro di 135 container (con

all'interno 740 tonnellate di rifiuti di plastica, 1.570 tonnellate di metalli, 150 tonnellate di contatori elettrici, 700 tonnellate di carta, 10 tonnellate di pezzi di automobili e pneumatici usati) in partenza da Gioia Tauro, con destinazione la Cina (insieme a India, Russia, Liberia e Nigeria). Da allora è stato un susseguirsi di blitz: l'inchiesta "Ombre cinesi" (29 novembre 2006), con 7 persone arrestate per traffico internazionale di scarti pericolosi, soprattutto plastica, diretti nella provincia cinese del Guadong; l'operazione "Mesopotamia" (14 febbraio 2007), dove la procura di Udine ha sequestrato nei porti di Trieste e Marghera 18 container contenenti 5 mila tonnellate di scarti di plastica e carta e altri 78 container contenenti 2.500 tonnellate di diverse tipologie di rifiuti speciali pericolosi; la "Grande muraglia 2" (21 aprile 2008) della procura di Palmi, prosecuzione della omonima operazione del 2006: ancora rifiuti plastici fatti passare per materie prime seconde e spedite in Cina, tramite la "porta" di Hong Kong; l'operazione "Iron" (11 giugno 2008) della procura di Voghera, questa volta ad essere trafficati sono migliaia di tonnellate di scarti ferrosi diretti illegalmente in Cina.

5. I rifiuti trafficati

Uno dei settori merceologici maggiormente appetibili, soprattutto per le organizzazioni criminali italo-cinesi, è quello dei rifiuti plastici, in particolare quelli a base di polietilene, come i teli usati in agricoltura, nelle serre, impregnati di fitofarmaci, pesticidi e fertilizzanti chimici. Materiali che dovrebbero essere smaltiti in impianti speciali, essendo necessari ben 7 lavaggi prima di essere destinati a riciclo. Nei percorsi criminali che hanno come meta finale la Cina, invece, container carichi di questi teli inquinati arrivano direttamente nelle aziende clandestine, che senza particolari precauzioni li tagliano e li mischiano con altri materiali plastici, per farli diventare nuova materia prima con cui realizzare manufatti che verranno poi spediti in giro per il mondo. Non è soltanto un'ipotesi: sono diverse le indagini giudiziarie e le inchieste giornalistiche da cui è emersa una stretta connessione tra i traffici illegali in uscita di rifiuti plastici e importazioni illegali di merce contraffatta e/o contaminata con sostanze pericolose per la salute: dai giocattoli alle scarpe, dagli utensili di cucina all'abbigliamento.



Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte

Non solo plastica: tra i rifiuti sequestrati figurano spesso quelli di apparecchiature elettriche ed elettroniche, i Raee, che invadono paesi come Cina, India e vari stati africani, da diverso tempo. In Cina, ad esempio, finiscono spesso nella più grande discarica hi-waste del mondo, nella provincia del Guadong, nel sud del Paese. Vecchi apparecchi elettrici ed elettronici (computer, stampanti, telefoni, televisori, radio etc.), vengono smontati a mani nude o con piccole seghe elettriche da famiglie di operai sull'uscio della porta di casa, o nei marciapiedi, nelle pubbliche piazze, per recuperare materiali preziosi da rivendere. Si disperdono così nell'ambiente sostanze pericolose che creano vere e proprie bombe ecologiche per la vita di intere comunità. La stessa scena si ripete, come denunciato in particolare da Greenpeace, anche ad Accra, la capitale del Ghana: qui la situazione è diventata semplicemente apocalittica. Ogni giorno affluiscono, senza alcun controllo, migliaia di tonnellate di rifiuti elettronici, proveniente in prevalenza da Paesi occidentali: a smaltirli provvedono giovani che vivono tra veleni e fumi tossici. Lavorando in condizioni disumane. All'origine di questi traffici possono esserci anche container all'apparenza innocui, come quelli sequestrati nei porti italiani, con i rifiuti "mascherati" dietro una prima fila di monitor "riutilizzabili".



La principale tecnica di occultamento consiste nel creare una prima fila di monitor confezionati e ancora utilizzabili

Un'altra tipologia di scarti molto apprezzata dai trafficanti internazionali che operano nel mercato asiatico sono gli pneumatici fuori uso. Lo scorso 4 settembre, solo per citare l'ultimo caso, nel porto di Napoli gli agenti delle dogane hanno sequestrato ben 11 container colmi di 3 mila tonnellate di pneumatici fuori uso triturati, destinati a un cementificio in Malesya. Legambiente, in collaborazione con la società consortile Ecopneus, al fine di gettare un fascio di luce sull'ampio ricorso all'illegalità in questo settore ha redatto già due edizioni (2010 e 2011) del dossier intitolato "Copertone selvaggio. I numeri e le storie del traffico e dello smaltimento illegale di pneumatici fuori uso (Pfu) in Italia". Dossier dai quali è emerso che i traffici organizzati di Pfu si muovono, per l'appunto, prevalentemente su scala globale, lungo le rotte oceaniche, verso Cina, Hong Kong e in genere Sud est asiatico. La tecnica usata consiste, come al solito, nella sistematica falsificazione dei formulari di identificazione dei carichi di rifiuti che, così come accade all'interno dei nostri confini, vengono spacciati per materia prima seconda, in modo da sottrarsi alla disciplina internazionale dei movimenti transfrontalieri (regolamento CEE 1° febbraio 1993, n. 259). Ad uscire illegalmente è soprattutto il cosiddetto ciabattato, ossia gli Pfu frantumati che vengono utilizzati come combustibile per cementifici, cartiere, termovalorizzatori e così via, oppure per la realizzazione di fondazioni stradali e ferroviari, rilevati stradali alleggeriti e bacini di ritenzione delle acque piovane. Anche se in paesi come India, Vietnam, Egitto, Ghana, Nigeria, Senegal, Grecia, Turchia, Marocco, gli Pfu vengono nuovamente montati su auto e motoveicoli e usati fino in fondo. Ma non solo: nei flussi internazionali gli Pfu servono anche a camuffare il trasporto di altri tipi di rifiuti particolarmente tossici: caricati nei container fungono da nascondiglio perfetto per fusti, *big bags* e altri tipi di scorie.

Nel 2010, il 16% delle le 11.400 mila tonnellate di rifiuti sequestrate alle nostre frontiere era costituito da Pfu (circa 2 mila tonnellate). I porti italiani più coinvolti sono stati quelli di Venezia, Catania, Taranto, Genova, Napoli e La Spezia. L'incremento dei sequestri accompagna la crescita, più in generale, delle esportazioni. Uno studio effettuato a marzo 2010 dall'Agenzia delle dogane (Direzione regionale di Lazio e Umbria), ha confermato nel 2009 un forte "incremento delle esportazioni associate al codice doganale relativo agli sfridi e scarti di gomma, che è quello più appropriato per la codifica del ciabattato da Pfu". Una crescita triplicata rispetto al 2008, superando di molto la quota di 30 mila tonnellate. Un indicatore del rischio elevato di traffici illeciti è rappresentato, in particolare, dalla scelta come paesi di destinazione proprio di quelli in cui per questo tipo di rifiuto non sono richieste notifiche o autorizzazioni di sorta, così come prevede la Convenzione di Basilea sui movimenti transfrontalieri. È molto probabilmente questa la ragione per cui gli Pfu navigano alla volta della Malaysia, di Hong Kong, della Corea, del Canada e del Giappone, paesi che consentono per questo tipo di rifiuti procedure semplificate di ingresso. E che, guarda caso, sono proprio quelli più coinvolti nei traffici illeciti.

6. Si alza la guardia: la nuova legge cinese sulle importazioni di rifiuti

Il lavoro di collaborazione sviluppato in questi anni tra le autorità del governo di Pechino e il Consorzio Polieco ha prodotto, nell'agosto scorso, una novità di rilievo per quanto riguarda la prevenzione e il contrasto dei traffici illeciti di rifiuti diretti verso il Gigante asiatico. La nuova normativa, entrata in vigore il 1 agosto 2011, esclude le importazione di rifiuti solidi urbani pericolosi e non e di rifiuti solidi urbani destinati al recupero energetico; prevede il divieto all'importazione ai fini della trasformazione o dell'immagazzinamento in grande quantità di rifiuti solidi non ancora idonei a ottenere la piena utilizzabilità; l'importazione di rifiuti solidi non conformi agli standard di controllo della protezione ambientale nazionale o alle relative specifiche tecniche o ad altri necessari requisiti; prevede controlli più stringenti anche sulle modalità di trattamento e liste da aggiornare costantemente in cui sono elencanti le tipologie di rifiuti di cui è vietata l'importazione. Ma la vera novità della legge è rappresentata dall'estensione alle Amministrazioni autonome delle procedure applicate all'ingresso di rifiuti previste per gli altri Paesi, mettendo una stretta alle importazioni illegali di rifiuti.

L'art.54, infatti, prevede che “le importazioni di rifiuti solidi dalle regioni amministrative speciali cinesi di Hong Kong e Macao nonché dalla regione cinese di Taiwan sono operate in conformità alla presente legge”. Si tratta di una norma destinata a incidere in maniera significativa sui traffici illegali. Da diverse inchieste è emerso che spedizionieri italiani dichiaravano di spedire un determinato numero di container – magari pure con il codice falsificato – verso un impianto di trattamento e riciclo ad Hong Kong, che di solito non esiste o esiste solo sulla carta. Una volta entrato in questo paese, il carico può essere girato facilmente verso la Cina: la quale non prevedeva nei confronti di carichi provenienti da una propria amministrazione (così come nei confronti di Macao e Taiwan) alcune particolari procedura di controllo, come le licenze AQSIS, SEPA e Pre-shipment, che diventano invece obbligatorie.

La nuova legge affronta, infine, anche un altro problema riscontrato in diverse inchieste condotte nel nostro Paese, quello della ricorrente compravendita delle licenze, stabilendo il divieto per “il trasferimento del possesso delle licenze per l'importazione dei rifiuti solidi”.

7. Il ruolo di Polieco

Nel maggio del 2009 il Consorzio Polieco ha istituito una apposita Sezione destinata al monitoraggio dell'intero iter previsto per le esportazioni transfrontaliere. Con il compito di garantire il rispetto della normativa ambientale, nazionale ed europea, in particolare dei requisiti di trasparenza, efficacia, efficienza ed economicità. Gli obiettivi della nuova Sezione sono molteplici: innanzitutto tutelare l'ambiente e la salute umana; perseguire il raggiungimento degli obiettivi europei per il recupero dei rifiuti e della loro tracciabilità; vigilare sull'ottemperanza dell'iscrizione dei singoli operatori allo stesso Consorzio.

Un mese dopo, giugno 2009, il Polieco ha ratificato un Protocollo d'Intesa con l'Ufficio Intelligence dell'Agenzia delle Dogane, per l'espletamento di interventi tecnici su tutti i carichi di rifiuti a base di polietilene in partenza dai porti italiani. Competenza che ha permesso al Polieco (che aveva già cominciato a denunciare dal 2001) di monitorare la gravissima situazione delle esportazioni, in collaborazione con l'Ufficio Intelligence, l'Ufficio Antifrode Centrale dell'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza, il Corpo Forestale dello Stato, le Capitanerie di Porto, il Comando tutela ambiente, i Nuclei operativi ecologici e il R.O.S. dell'Arma dei carabinieri, le Squadre mobili delle Questure, i Corpi di polizia provinciale e le Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente nelle aree interessate dalle inchieste.

Grazie alla collaborazione con questi soggetti, sono state eseguite una serie di operazioni di indagine, culminate in maxi operazioni e relativi rinvii a giudizio di numerose società esportatrici. Una delle più recenti, 6 dicembre 2011, ha condotto alla già citata maxi indagine della Guardia di Finanza di Taranto, conclusasi con 54 arresti: in questo procedimento penale il Consorzio si costituirà parte civile.

Dall'esperienza accumulata in questa costante attività di supporto agli organismi inquirenti, si conferma che le esportazioni avvengono senza alcuna verifica degli impianti finali né dei rifiuti effettivamente esportati (attribuzione inesatta dei codici CER, provenienza dei rifiuti incerta, presenza di intermediari). In tale scenario, dunque, risulta di imprescindibile importanza rinsaldare il principio del recupero e attuare delle capillari campagne di controllo e di informazione, anche per la doverosa tutela dei stessi consorziati di Polieco.

8. Le proposte

L'Italia, come già accennato, grazie all'introduzione nel 2001 del delitto di attività organizzate di traffico illecito di rifiuti (ex art. 53 bis del decreto Ronchi, ora art.260 del Dlgs 152/2006), rappresenta oggi a livello europeo e internazionale una punta avanzata nell'azione di contrasto a questo grave fenomeno d'illegalità, ambientale ed economica. Proprio i risultati raggiunti nel nostro Paese, in dieci anni di applicazione di questo delitto, hanno consentito di delineare con sufficiente precisione caratteristiche, modalità operative e rotte seguite dalle vere e proprie organizzazioni criminali che gestiscono questi traffici illeciti e, conseguentemente, predisporre adeguate azioni di carattere preventivo e repressivo.

Un impulso ulteriore è arrivato con l'inserimento del delitto previsto dal già citato art. 260 del Dlgs 152/2006 tra quelli di competenza delle Procure distrettuali antimafia, in considerazione della sua particolare gravità. Si tratta ora di completare il quadro, sia in Italia sia a livello europeo, per rendere ancora più efficace l'attività d'indagine e di contrasto.

Legambiente e Polieco hanno raccolto ed elaborato, per questo dossier, sei proposte specifiche:

- a) rafforzare da un lato e semplificare dall'altro il quadro sanzionatorio in materia di tutela penale dell'ambiente attualmente in vigore nel nostro Paese: un risultato possibile attraverso l'introduzione nel Codice penale di specifici delitti (dall'inquinamento al disastro ambientale) sulla falsariga di quanto previsto dalla direttiva comunitaria 2008/99/CE e da diversi disegni di legge d'iniziativa parlamentare, e la contestuale depenalizzazione di altre fattispecie previste dall'attuale normativa;
- b) rendere pienamente operativa la nuova classificazione del delitto di attività organizzata di traffico illecito di rifiuti, prevedendo, come per tutti gli altri delitti di competenza delle Procure distrettuali antimafia, l'utilizzo di intercettazioni telefoniche e ambientali in presenza di sufficienti indizi di reato, e non gravi com'è attualmente, e prolungando fino a un anno i termini per le indagini preliminari;

Legambiente - Polieco. Ecomafia globale. Radiografia dei traffici illeciti di rifiuti:
i numeri, le rotte, i paesi coinvolti e le proposte

- c) prevedere una serie di modifiche normative finalizzate a rendere più efficaci, anche dal punto di vista della sostenibilità economica, le procedure di sequestro di rifiuti ai sensi dell'art.259 o dell'art.260 del D. Lgs.152/2006 presso aree portuali e aeroportuali;

- d) sollecitare, come previsto dalla già citata direttiva comunitaria 2008/99/CE, l'introduzione di sanzioni adeguate per quanto riguarda la gestione e la spedizione illecita di rifiuti in tutti i Paesi dell'Unione europea, facendo tesoro dell'esperienza accumulata in Italia, dal punto di vista legislativo e giudiziario grazie all'introduzione del delitto di attività organizzata di traffico illecito di rifiuti;

- e) rafforzare e rendere costante l'azione di contrasto dei traffici internazionali di rifiuti da parte dell'Organizzazione mondiale delle Dogane.

- f) rafforzare in materia di prevenzione e contrasto dei traffici illeciti di rifiuti, e più in generale dei fenomeni di criminalità ambientale transnazionale, l'attività svolta da organismi europei, quali Europol e Eurojust, e internazionali, come Interpol e Unicri.