

## **SPAZZATOUR II**

*Di Emilio Casalini*

### **MILENA GABANELLI – IN STUDIO**

Proseguiamo tornando su un argomento che avevamo iniziato la settimana scorsa.

### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

E così sfuggiti ai controlli, nascosti tra i 700mila container , i rifiuti italiani arrivano nei porti cinesi. Infatti con la plastica ci sono i teli d'agricoltura impregnati di terra e di tutto quello di cui era intrisa , dai fitofarmaci ai pesticidi. Troviamo, pronti per essere tritati, dei rifiuti ospedalieri, che non avrebbero mai dovuto arrivare fin qui.

La plastica poi viene portata nelle piccole aziende clandestine che si trovano nell'entroterra e viene lavorata così: un lavaggio veloce dove la plastica viene mescolata poi tritata e infine rivenduta trasformata in materia prima. La Cina ha leggi ferree contro l'importazione dei rifiuti, ma ci sono troppe falle nei controlli e troppa corruzione e così riescono a passare anche tonnellate di rifiuti elettronici. I computer finiscono a Giuiu nel Guandong a sud della Cina. "Benvenuti" dice il cartello , benvenuti nella più grande discarica di rifiuti elettronici del pianeta. Ci vivono centocinquantamila persone e l'ottanta per cento degli abitanti fa solo questo; taglia le componenti elettroniche dei nostri apparecchi usati. I circuiti elettrici vengono tagliati con piccole seghe circolari e la polvere tossica vola e si deposita dappertutto. Dalle schede elettroniche poi recuperano i metalli preziosi, le riscaldano e le immergono in una miscela di acido bollente, ma senza usare alcuna protezione. All'aeroporto, un cartellone pubblicitario giocattoli prodotti nella zona e viene spontaneo chiederci, quanta della plastica appena vista diventerà un giocattolo?

### **MILENA GABANELLI – IN STUDIO**

E spesso va a finire che le nostre aziende di riciclaggio si trovano senza materia prima e la plastica tossica ci ritorna indietro sotto forma di giocattolo o altro che viene sequestrato, quando va bene, perché è pericoloso per la salute. Come si aggirano i controlli nel nostro Paese, lo vediamo dopo la pubblicità.

### **MILENA GABANELLI – IN STUDIO**

In questi anni proprio per combattere il traffico illecito dei rifiuti speciali, il cui smaltimento è già stato pagato da noi all'origine, sono stati spesi decine di milioni di euro per creare vari sistemi di tracciabilità. Come funzionano ce lo spiega Emilio Casalini che per l'occasione ha indossato anche i panni del trafficante. E alla fine sempre là si finisce: in Finmeccanica.

### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Queste sono le piattaforme che raccolgono i rifiuti, qui vengono selezionati e poi avviati al riciclo, ma essendo il primo anello della catena è facile alterare i dati e far figurare che se ne riceve di meno.

### **IMPIEGATO ALLA PIATTAFORMA PER RIFIUTI**

Allora non ci vuole niente, se c'è qualche figlio di buona donna che vuole vendere, fa diminuire la percentuale in entrata, così al posto di darti cento te ne deve dare ottanta, le altre venti le vende al cinese...

### **ANTONIO PERGOLIZZI – LEGAMBIENTE**

La semplice falsificazione dei documenti che accompagnano i rifiuti, veri e propri rifiuti spesso anche pericolosi, con un semplice cambio di codice diventano delle materie

prime e seconde, quindi materie che possono essere utilizzate come materie prime, ma in realtà sono rifiuti.

**EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Cambiare i codici è facile e lo sapevano bene alla ditta di riciclo Levio Loris di Padova, molto nota in Veneto per i camion colorati di rosa e gli spot televisivi.

**PUBBLICITA' LEVIO LORIS**

*DONNA sempre puntuali voi della Levio Loris.*

*CAMIONISTA sempre al suo servizio ventiquattro ore su ventiquattro.*

**VOCE FUORI CAMPO**

Levio Loris, una mano alle aziende, una mano alla natura

**EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Una mano la davano soprattutto a se stessi, prendendo per esempio la lana di vetro, far finta di trattarla e invece spedirla tal quale in Cina. Prima che li scoprissero, hanno mandato 230 mila tonnellate di rifiuti. E questi sono i dialoghi intercettati dai Carabinieri del NOE tra il produttore di rifiuti e il titolare dell'impresa, poi condannato a tre anni di reclusione.

**VOCE 1**

Questo materiale non è lavorabile in Italia, non si può

**VOCE 2**

No, in Italia no, ma non abbiamo questo problema lavorando con l'esportazione in Cina.

**VOCE 1**

Sì, ma cosa ne fanno i cinesi?

**VOCE 2**

Ne fanno di nuovo granulo, granulo neutro.

**VOCE 1**

Io ne mando cento container al mese, i cinesi si prendono tutto

**EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Oltre a cambiare i codici, un altro trucco usato di frequente consiste nell'inviare il materiale tramite Hong Kong, dove le normative sono meno restrittive e da qui verso il resto della Cina, dove anche noi riusciamo ad incontrare alcuni contrabbandieri di rifiuti. Il pretesto è quello di fingerci riciclatori.

**EMILIO CASALINI**

Io voglio spedire anche rifiuti tossici e speciali, voi li prendete?

**UOMO AZIENDA CINESE**

Sì, non c'è nessun problema, mi mandi una foto via mail del tuo carico e mi dici esattamente quello che c'è dentro. Io valuto e ti dico il prezzo che pago. L'importante è che tu sia sempre sincero con noi, è chiaro?

**EMILIO CASALINI**

Ma posso mandarti anche rifiuti ospedalieri?

**UOMO AZIENDA CINESE**

Sì, ti ho detto che prendiamo tutto, anche se quello lo paghiamo meno.

**EMILIO CASALINI**

E come si fa con i controlli? Perché da noi la polizia ha arrestato delle persone.

**UOMO AZIENDA CINESE**

Devi stare tranquillo, il meccanismo è perfetto. Noi abbiamo una ditta in Germania autorizzata al trattamento di questo tipo di rifiuti. Tu vendi a questa ditta e quindi sei in regola, quindi è perfettamente legale perché siamo all'interno del mercato europeo. Al resto, ci pensiamo noi.

**EMILIO CASALINI**

Ma voi come fate a portarlo fuori dall'Italia ?

**UOMO AZIENDA CINESE**

La società tedesca che compra i tuoi rifiuti è una nostra controllata, per cui non c'è una vendita tra Europa e Cina, ma solo un trasferimento di materiale tra due magazzini. Il trasporto verso la Germania è solo virtuale, perché dal tuo impianto portiamo i rifiuti direttamente ad un porto italiano dove abbiamo degli amici, dato che non c'è una vendita verso la Cina non servono autorizzazioni speciali ed è impossibile che aprano i nostri container.

**EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Grazie alle triangolazioni virtuali tra paesi si aggirano le norme, ma se poi ti beccano il gioco comunque vale la candela.

**PIERO GRASSO – PROCURATORE NAZIONALE ANTIMAFIA**

I rischi di responsabilità di sanzioni sono pressoché nulli nel momento in cui le attività di gestione per esempio illecite di rifiuti o il traffico di rifiuti sono delle contravvenzioni punite con delle pene, arresto o ammenda che si prescrivono in quattro anni. Nessun processo riesce a concludersi in questo tempo.

**GIANFRANCO AMENDOLA – PROCURATORE CAPO CIVITAVECCHIA**

Per esempio, si punisce il traffico ingente di rifiuti. Che vuol dire ingente? Tutte queste sono cose, faccio un esempio, sono cose che creano anche problemi a livello interpretativo. Occorrerebbero poche norme, chiare, punite come delitto, una volta per tutte.

**EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

L'ultimo baluardo sono le dogane.

**ANTONIO PERGOLIZZI – LEGAMBIENTE**

Fanno un'attività di intelligence molto molto accurata, per cui attraverso analisi dei rischi provano ad intercettare i flussi quelli che sono diciamo a rischio, a rischio illegalità. Però sicuramente il loro è un lavoro impari rispetto alle forze poste in campo da vere e proprie holding internazionali.

**EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Per svolgere una qualsiasi indagine bisogna accedere alla banca dati centralizzata, tutte le forze di polizia possono attingere a questo archivio, esclusa quella doganale.

### **PIERO GRASSO – PROCURATORE NAZIONALE ANTIMAFIA**

Per ora sopperiscono chiedendo le notizie sui soggetti o a noi, con cui abbiamo una buona collaborazione, o alle varie forze di polizia.

### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Per contrastare i traffici illeciti, nel 2006 è stato concepito il SISTRI un sistema per monitorare via satellite il viaggio dei rifiuti. Consiste in una black box da applicare nelle cabine dei camion, qui il trasportatore inserisce una chiavetta USB dove sono state caricate le informazioni sulla tipologia dei rifiuti raccolti e le ditte che li hanno prodotti. Ad ogni punto di raccolta, i dati vengono aggiornati, messi in rete e tutto finisce in un mega server controllato dai carabinieri.

### **ALBERTO ANGELA (PUBBLICITA' SISTRI)**

Per questo è nato il SISTRI, un sistema di controllo elettronico che segue tutti i rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi garantendo che vengano smaltiti correttamente.

### **ANDREA FIORETTI - LA .PLA.FER.CART SRL**

Quando vengono i nostri camion in partenza con la black box per partire non si collega. Quindi perdi tempo, cambi che devono aspettare, percorso che non si sa quando parte il camion e magari quando torna, perché poi dall'altra parte ci deve essere anche il collegamento col cliente. Quindi magari parte il camion, di là non c'è il collegamento. e rimane il camion per strada.

### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Normalmente quando si propone un nuovo prodotto di complessa applicazione prima si fanno i test.

### **MAURIZIO BRANDI – ECOCENTRO PICENO**

È come se una casa automobilistica mette in strada una macchina sul mercato senza aver fatto prima tutti i test di norma.

### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

In questo caso invece la sperimentazione l'hanno fatta direttamente sugli utenti che hanno scoperto sulla propria pelle che il sistema non funziona.

### **MAURIZIO BRANDI – ECOCENTRO PICENO**

Per cui il governo ci ha spillato dei soldi no so come dire, in maniera illegale, perché io ho pagato per qualcosa che non c'è.

### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Gli imprenditori stanno preparando una class action contro il ministero per farsi rimborsare le centinaia di milioni pagate per qualcosa che non funziona. Uno dei motivi è che gli accessi sono troppi. Più di trecentomila aziende, praticamente tutti i produttori di rifiuti. La prima luce verde al SISTRI l'aveva data Pecoraro Scanio.

### **ALFONSO PECORARO SCANIO – EX MINISTRO DELL'AMBIENTE**

Era una proposta collegata ai rifiuti molto pericolosi e tossici. In nessun caso era stato ipotizzato che poteva essere esteso addirittura agli agricoltori, a chi faceva semplicemente un'attività artigianale, quindi all'origine era una cosa contro le ecomafie.

### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Sta di fatto che nel meccanismo della tracciabilità ci finiscono un po' tutti, contadini e parrucchieri, estetisti e fisioterapisti, dentisti e meccanici.

#### **MARCELLO CARDELLI - MECCANICO**

L'olio cioè non è che lo buttiamo, non è che va buttata così la roba insomma, noi appunto lo facevamo, non lo so se serviva o meno, noi piccoli artigiani eh, un giorno mi ha chiamato una signora dalla camera di commercio, che voleva comunicarmi darmi le email le cose, dico senti, io non... col computer so' negato, non ho indirizzo email non ho niente, non so come, che ne so, se mi faccio fare da qualcuno, poi la chiamo, ma io non l'ho più chiamata.

#### **EMILIO ZANNI – AUTOTRASPORTO RIFIUTI**

Il sistema adesso com'è strutturato rallenta le prassi operative delle aziende, le centuplica, cioè se noi per fare un formulario ci mettiamo tre secondi, per fare un'operazione e chiuderla ci mettiamo quarantacinque minuti col SISTRI

#### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Chi volesse fare un trasporto illegale, inoltre, e può contare sul fatto che la black box è situata sulla motrice, e non sul rimorchio dove viaggia il rifiuto, per cui basta cambiare il carico lungo la strada e tutto diventa inutile.

Inoltre la tracciabilità satellitare dei mezzi ce l'avevano già in molti, e sono informazioni non modificabili dalle aziende. Bastava informatizzare i registri cartacei ed utilizzare quello che c'è già.

#### **EMILIANO ZANNI AUTORASPORTO RIFIUTI**

E' che la gran parte delle aziende sono già dotate di questa tecnologia.

#### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Che il caos regni sovrano lo dimostra questo cartello appeso all'imbarco degli aliscafi del porto di Ischia, richiede a chi trasporta rifiuti di mostrare il documento SISTRI anche se non ancora in vigore.

#### **UOMO – PORTO DI ISCHIA**

Quindi noi lo togliamo, poi dopo abbiamo tolto le speranze, lasciamolo affisso prima o poi dovrà entrare, se no niente, lo togliamo, che dobbiamo fare, ci mandano al manicomio

#### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Altro paradosso: per evitare il controllo del SISTRI è sufficiente che il trasportatore, anche se viaggia in Italia, abbia sede all'estero.

#### **PASQUALE RUSSO - SEGRETARIO GENERALE CONFTRASPORTO**

Ha dell'assurdo dal nostro punto di vista perché significa fare un assist alle ecomafie, significa che si autorizza questa impresa che non è italiana a operare, smaltire, trasportare, intermediare un rifiuto che è italiano da un'impresa che non è italiana e in quanto tale non ha l'obbligo di essere iscritta al SISTRI. Ha dell'assurdo dal nostro punto di vista perché significa fare un assist alle ecomafie.

#### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Che ricevono un aiuto anche dai continui rinvii, cancellazioni e resurrezioni del SISTRI.

#### **GIANFRANCO AMENDOLA – PROCURATORE CAPO CIVITAVECCHIA**

La polizia giudiziaria, che ogni giorno gli cambiano le cose, non sa più quale legge applicare: la polizia cosa fa, non controlla più i rifiuti. Da due anni siamo nella totale incertezza. I rifiuti vengono controllati molto poco e può succedere qualunque cosa in questo nostro Paese.

#### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Il SISTRI dovrebbe entrare in vigore nel febbraio 2012, nel 2009 un finanziamento di 5 milioni di euro ne aveva affidato la realizzazione senza gara d'appalto ad una controllata di Finmeccanica, la Selex Management. Sembra una grande novità ma non lo è, visto che a Napoli nove anni prima, era nato il progetto Sirenetta, per monitorare i movimenti di rifiuti attraverso apparecchiature per il rilevamento satellitare sui camion, esattamente come il SISTRI.

#### **PAOLO RUSSO – EX PRESIDENTE COMMISSIONE PARLAMENTARE RIFIUTI**

Il risultato è stato disastroso. Undici milioni di euro, sostanzialmente buttati dalla finestra. Sono stati piazzati solo cinquecento dei mille computerini che si voleva inizialmente piazzare, hanno lavorato un po' di ditte amiche, sono ancora in polverosi depositi questi computerini abbandonati a loro stessi. E' il disastro assoluto.

#### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Dichiarato fallito nel 2008, lo stesso progetto rinasce l'anno dopo col nome di SITRA e viene affidato senza gara e con un altro finanziamento, di circa due milioni alla VITROCISSET, un'altra partecipata di Finmeccanica. Il progetto è sempre lo stesso, passa di mano in mano e ad ogni giro porta a casa un nuovo finanziamento. Eppure la legge impone alla pubblica amministrazione di riusare i programmi informatici che sono stati sviluppati per suo conto e per i quali è stato già speso denaro pubblico.

#### **PAOLO RUSSO – EX PRESIDENTE COMMISSIONE PARLAMENTARE RIFIUTI**

Questo è proprio il padre, questo è il padre del SISTRI, due progetti, due progetti in parallelo, due progetti così vicini dal punto di vista concettuale eppure così distanti.

#### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

La magistratura di Napoli ha aperto un'inchiesta sulla creazione e sulla gestione del SISTRI, definito dagli stessi magistrati inutile ed anacronistico, chiedendosi il reale valore tra costo e servizio offerto e ipotizzando un giro di subappalti e fatture anomale che hanno consentito operazioni di factoring da oltre settanta milioni di euro, pagati dagli utenti obbligatori del SISTRI. Per questo sono indagati Luigi Pelaggi, capo dell'ufficio tecnico dell'ex ministro Prestigiacomò, Sabatino Stornelli, ex amministratore delegato di Selex Management e Francesco di Martino, che attraverso le sue società avrebbe emesso fatture gonfiate verso la Selex che le girava al ministero. Mentre l'inchiesta fa il suo corso, chissà se l'ex ministro Prestigiacomò aveva mai sentito parlare di un progetto, finanziato con 27 milioni di euro dai colleghi del ministero dei Trasporti.

"Uirnet" è una piattaforma per il controllo dei camion sulla rete stradale, dal sito leggiamo che può essere di grande aiuto per la gestione di merci pericolose e dei rifiuti. Eccoci davanti a un altro fratellastro del SISTRI.

#### **RODOLFO DE DOMINICIS – PRESIDENTE UIRNET**

Puntiamo ad avere il monitoraggio di 4 -500mila mezzi oltre il tetto della tonnellata e mezzo.

#### **EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

E circa due milioni di quelli piccoli che circolano nelle città. Metà dei mezzi in circolazione in Italia.

**RODOLFO DE DOMINICIS – PRESIDENTE UIRNET**

Le dogane, all'interno del loro fondamentale lavoro, diciamo seguono ovviamente il carico, noi seguiamo il vettore.

**EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

L'agenzia delle dogane ha infatti sviluppato il "*Trovatore*" un sistema che permette di identificare e seguire ogni tipo di merce con sigilli a radiofrequenza. Bastava coinvolgere il NOE e avevamo la tracciabilità dei rifiuti.

**RODOLFO DE DOMINICIS – PRESIDENTE UIRNET**

Quello che indubbiamente sfugge certe volte anche alla logica è il fatto che il sistema SISTRI nasce nel ministero dell'ambiente. Il sistema Uirnet nasce nel Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**EMILIO CASALINI**

E ci sono difficoltà di comunicazione?

**RODOLFO DE DOMINICIS – PRESIDENTE UIRNET**

Quello che bisogna fare, lo dico con tutta la serenità di cui sono capace, è fare in maniera tale che i due sistemi si integrino...

**EMILIO CASALINI – FUORI CAMPO**

Forse poteva succedere prima perché Uirnet è controllata da tre società, Autostrade, Elsag e Telespazio e queste due hanno lo stesso, unico padrone, Finmeccanica.

**MILENA GABANELLI – IN STUDIO**

Fra SISTRI, SITRA SIRENETTA, UIRNET ...alla fine sempre là si finisce. Per realizzare il SISTRI sono stati stanziati 5 milioni di euro, poi per installarlo le aziende ne hanno sborsati 70 per il 2010. Per il 2011 ancora non si sa. Poi hanno dovuto fare adeguamenti al software, assumere personale dedicato, fare lavori ai mezzi, insomma il costo generale per ogni azienda è stato stimato intorno ai 1000 euro. Mentre il costo globale, secondo Conftrasporti è attorno ai 350 milioni di euro, per qualcosa che diventerà operativo, con tutti i limiti che abbiamo visto, a febbraio del 2012. Un sistema del genere hanno provato a progettare anche in Francia ma è stato subito bocciato.