

EXPORT DI VELENI

Gestione e traffici illeciti di rifiuti

Greenpeace Maggio 2002
Documento aggiornato in data 30 aprile 2007

INDICE

Introduzione

Parte I - La teoria

1. **Un quarto di secolo di legislazione europea sui rifiuti: una teoria non applicata**
2. **La strategia comunitaria per la gestione dei rifiuti**
3. **La trasposizione della normativa comunitaria in Italia**
4. **Il regolamento (CEE) n. 259/93 sui movimenti transfrontalieri di rifiuti**
5. **L'attuazione del regolamento (CEE) n. 259/93 in Italia: per il Ministero dell'ambiente le importazioni di rifiuti non esistono**

Parte II – La pratica

1. **Quindici anni di traffici di rifiuti: un successo della globalizzazione**
 - 1.1. **Haiti**
 - 1.2. **Angola**
 - 1.3. **Mozambico**
 - 1.4. **Cina**

Conclusioni – Le richieste di Greenpeace

Bibliografia

Introduzione

Alla svolta del terzo millennio, governi ed industria europei continuano a praticare un gioco d'azzardo con le centinaia di milioni di tonnellate di rifiuti prodotti ogni anno in Europa. Dopo 25 anni la legislazione in materia è rimasta in gran parte inattuata nel suo obiettivo principale: la riduzione alla fonte della produzione di rifiuti, la salute umana e l'ambiente vengono quotidianamente messi a rischio in nome di cospicui, immediati profitti criminali.

La normativa sui rifiuti comunitaria e' stata sempre osteggiata, combattuta, al meglio sopportata, da gran parte dell'industria e della classe politica europea, che si sono costantemente adoperate per limitarne gli effetti e svuotarne i contenuti. Infatti, la legislazione sui rifiuti e' stata il risultato diretto della pressione esercitata fino ad oggi dai cittadini europei, soprattutto attraverso l'azione di denuncia e controllo svolta da associazioni ambientaliste locali ed internazionali e dall'informazione diffusa attraverso gli organi di stampa.

Alle richieste dei cittadini, i governi dell'Unione Europea hanno sempre risposto lentamente, guardandosi bene dall'adeguare in maniera strutturale le attività produttive alla normativa ambientale; anzi, spesso continuano ad adoperarsi, quasi indistintamente, affinché questa rimanga inattuata. Una scatola vuota dietro grandi, nobili affermazioni di principio.

Il Parlamento Europeo nel gennaio del 2001 ha adottato una risoluzione¹ che fotografa impietosamente lo stato di applicazione della normativa ambientale europea e chiede l'assistenza di tutte le parti interessate per controllare la reale attuazione delle Direttive; Greenpeace, per mezzo di questo rapporto, risponde all'appello del Parlamento Europeo.

Il caso Italia

Nelle conclusioni del documento XXIII n.47 sulle attività svolte dalla Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse, approvato dalla Camera il 25 ottobre 2000, si legge:

"La Commissione ha cercato, con questo documento, di mettere in evidenza e di illustrare in maniera organica i principali fenomeni criminali connessi al ciclo dei rifiuti. Dal lavoro svolto, dalle informazioni acquisite nonché dalle audizioni tenute e' emersa in maniera chiara una serie di elementi che - in sede di conclusioni - e' opportuno riportare in forma schematica e sintetica. La gestione illecita riguarda una quota considerevole dei rifiuti prodotti ogni anno in Italia: in base alle informazioni assunte e alle elaborazioni svolte, si tratta di una quota superiore al 30 per cento che - tradotto in termini numerici - equivale a oltre 35 milioni di tonnellate di rifiuti (soprattutto speciali) smaltite in maniera illecita o criminale ogni anno." (...)

¹ Direttive ambientali, B5-0038//2001, 17.01.01, PE 299.417\39

“Non è la sola criminalità organizzata ad operare in modo illegale. Esistono infatti società commerciali o imprese non legate ad essa, ma che hanno come «ragione sociale» la gestione illecita dei rifiuti, soprattutto di origine industriale. Nella gestione illecita del ciclo dei rifiuti non si registrano forme di concorrenza

. o scontri come invece accade in altri settori criminali (traffico degli stupefacenti

. o controllo del racket); il business è evidentemente talmente consistente da rendere preferibile la collaborazione alla concorrenza spietata.” (...)

“Ad alimentare il mercato illecito sono anche industrie a rilevanza nazionale ed internazionale, comprese aziende a rilevante partecipazione di capitale pubblico. Per tutte il minimo denominatore comune è la ricerca dello smaltimento al minor costo, senza alcun controllo sulla destinazione finale del rifiuto.”

Parte I - La teoria

1. Un quarto di secolo di legislazione europea sui rifiuti: una teoria non applicata

La Comunità Europea ha legiferato in materia di rifiuti a partire dal 1975: circa quindici atti tra direttive e regolamenti concernono direttamente i rifiuti, molti altri intervengono indirettamente sul tema. Nel 1989 la Comunità, attraverso l'approvazione di una strategia per la gestione dei rifiuti si è dotata di un quadro di riferimento complessivo per affrontare questo spinoso argomento. Dal punto di vista giuridico, la strategia non ha carattere vincolante. Tuttavia, essa stabilisce le priorità politiche a cui la Comunità e gli Stati membri dovrebbero conformarsi nel dare concreta attuazione ai principi di gestione dei rifiuti delineati dalla normativa. La decisione della Commissione 93/98/CEE, in applicazione dei principi delineati dalla strategia comunitaria, ratifica, a nome della Comunità, la Convenzione di Basilea sui movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi ed il loro smaltimento. Questa Convenzione mira a contribuire alla protezione dell'ambiente attraverso il divieto di esportazione di rifiuti pericolosi, anche per operazioni di riciclaggio, verso i Paesi non di area OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), e tramite una gestione ecologicamente compatibile di tali rifiuti.

La trasposizione di questo accordo internazionale nel diritto comunitario ha richiesto l'adozione di emendamenti al sistema esistente riguardante la sorveglianza ed il controllo dei movimenti di rifiuti. In particolare, il regolamento (CEE) n. 259/93 del Consiglio ridefinisce la normativa comunitaria in materia di spedizioni di rifiuti, in sostituzione della direttiva 84/631/CEE.

2. La strategia comunitaria per la gestione dei rifiuti

Sono stati cinque i settori prioritari identificati dalla Comunità all'interno del documento sulle politiche di gestione adottato nel 1989:

- La prevenzione
- La massimizzazione del recupero
- La minimizzazione dello smaltimento finale
- Il controllo delle spedizioni
- La bonifica dei siti inquinati.

Tra il 1989 ed il 1996 la Comunità si è dotata di un quadro legislativo relativamente ampio, da un lato avendo modificato le due direttive quadro sui rifiuti (91/156/CEE che ha modificato la 75/442/CEE) e sui rifiuti pericolosi

(91/689/CEE che ha abrogato la 78/319/CEE sui rifiuti tossici e nocivi); dall'altro lato, avendo adottato un apposito regolamento sulle spedizioni di rifiuti sia all'interno della Comunità che verso Paesi terzi e viceversa (Reg CEE n.259/93). Altri strumenti specifici, infine, sono stati adottati per i diversi sistemi di smaltimento (incenerimento, messa in discarica) e di gestione di particolari tipi di rifiuti (veicoli fuori uso, batterie e PCBs - policlorobifenili) e degli imballaggi.

Nel 1996 la strategia è stata oggetto di revisione². La Commissione ha, da una parte, operato una valutazione rispetto ai progressi fatti e quelli mancati alla luce delle priorità identificate nel 1989; dall'altra ha individuato ulteriori linee guida e priorità che dovrebbero orientare la gestione dei rifiuti negli anni a venire.

La revisione ha confermato la gerarchia di principi delineata dal documento strategico del 1989, reiterando il convincimento della Commissione che la prevenzione dei rifiuti sia sempre preferibile a qualsiasi altra soluzione. La produzione dei rifiuti, infatti, è una **forma di inquinamento** e al tempo stesso uno **spreco di risorse**.

Altro importante aspetto trattato nel documento è quello della responsabilità del produttore, dove si riconoscono il suo ruolo e responsabilità predominanti rispetto ai differenti soggetti interessati dal ciclo di vita di ogni dato prodotto. I costi e le responsabilità dello smaltimento delle merci, oltre a quelli da sostenere in caso di incidenti e relative bonifiche, sono tradizionalmente a carico dell'ambiente e del contribuente. Ciò è in contrasto con i principi di precauzione e prevenzione, nonché il principio di **“chi inquina paga”** e quello secondo cui bisogna correggere alla fonte ciò che è nocivo per l'ambiente. Questi principi possono essere rispettati soltanto se la responsabilità ricade sugli operatori economici che possono contribuire in maniera fondamentale alla protezione, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente.

3. La trasposizione della normativa comunitaria in Italia

In Italia la gestione dei rifiuti si basa su un regime autorizzatorio poco rigoroso, basato su esenzioni, semplificazioni e deroghe ingiustificate per alcuni tipi di rifiuti, quali gli scarti alimentari da destinarsi alla produzione di mangimi animali. Queste caratteristiche, in sintesi, accompagnano da sempre la via italiana all'applicazione della legislazione comunitaria sui rifiuti, a prescindere dal tipo di maggioranza al governo, sia esso nazionale o regionale. Generalmente, i tempi di trasposizione della normativa ambientale sono particolarmente lenti, appesantiti in massima parte da un approccio burocratico che si coniuga alla tradizionale inefficienza della pubblica amministrazione. Ad esempio, il Decreto legislativo 5 febbraio 1997, n.22 (cosiddetto "Decreto

² COM(96) 399 def, 30.07.1996

Ronchi") che costituisce la legge-quadro in materia di rifiuti in Italia, è un sistema macchinoso, che prevede oltre 70 decreti attuativi per poter funzionare appieno.

Se alle difficoltà applicative si aggiungono le facilitazioni introdotte attraverso le **procedure semplificate**, previste negli articoli 31 e 33 del Decreto Ronchi, in base alle quali l'esercizio di recupero di alcune tipologie di rifiuti è consentito attraverso una semplice denuncia (comunicazione) alla Provincia territorialmente competente, il quadro risulta completo. Le procedure semplificate rappresentano uno strumento in grado di mascherare una gestione illecita dei rifiuti, fra l'altro a costi e rischi pressoché nulli, frutto della cronica deficienza del sistema dei controlli ambientali, talora anche impossibili da effettuare vista la mole di comunicazioni che giungono alle Province. Per citare un esempio la sola Provincia di Milano è stata destinataria, dall'entrata in vigore del D. Lgs. 22/97, di circa 1300 Comunicazioni di inizio attività³.

Ai problemi di adeguamento a livello nazionale della normativa comunitaria si aggiunge la "frattura" geopolitica di tipo Nord-Sud presente all'interno dell'Europa, in cui l'Italia costituisce una potenziale "valvola di scarico" per i rifiuti originati dal complesso industriale europeo. Infatti, l'equazione: minor rigore ambientale = minori costi per la gestione dei rifiuti (soprattutto a livello di smaltimento) è ormai assodata.

4. Il regolamento (CEE) n. 259/93 sui movimenti transfrontalieri di rifiuti

Il regolamento costituisce il quadro giuridico della politica comunitaria in materia di controllo delle spedizioni di rifiuti all'interno della Comunità nonché in entrata e in uscita dal suo territorio. In vigore dal maggio 1994, esso è inteso a organizzare la sorveglianza ed il controllo delle spedizioni di rifiuti, tenendo conto dell'esigenza di preservare, tutelare, proteggere e migliorare la qualità dell'ambiente.

Fondato sui principi della strategia comunitaria in materia di gestione dei rifiuti e cioè prevenzione, recupero e smaltimento finale, il regolamento fissa una serie di disposizioni che dovrebbero consentire alla Comunità nel suo insieme di garantire autonomamente lo smaltimento dei rifiuti ed agli Stati membri di tendere, a livello individuale, verso tale obiettivo, fermi restando gli imperativi imposti dalle condizioni geografiche o dalla necessità di impianti specifici per alcuni tipi di rifiuti.

Il regolamento contiene una serie di elementi intesi a consentire il controllo delle movimentazioni attraverso un sistema di notifica ed una garanzia finanziaria

³ Delibera del 28 marzo 2001, Provincia di Milano.

destinata a coprire le spese di trasporto e smaltimento, che viene rimborsata solo quando viene dimostrato che i rifiuti hanno raggiunto la loro destinazione finale.

La Comunità ha vietato le esportazioni di tutti i rifiuti per lo smaltimento in altri paesi. Le esportazioni di rifiuti pericolosi a fini di recupero verso paesi non OCSE sono state soppresse al 31 dicembre 1997, a seguito di una decisione presa nel 1995 nel contesto della terza conferenza delle parti contraenti della Convenzione di Basilea sui movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi.

Il principio di autosufficienza si applica solamente all'attività di smaltimento e mira soprattutto a garantire che i rifiuti non siano trasportati al di fuori della Comunità Europea. All'interno della Comunità il principio mira anche ad evitare spedizioni per lo smaltimento tra gli Stati membri. Dipende in gran parte da essi se, ed in quale misura, fare ricorso a questa possibilità.

Il regolamento rappresenta un notevole passo in avanti rispetto alla situazione precedente la sua entrata in vigore, segnata in particolare dagli scandali delle "navi dei veleni". Alla fine degli anni 80, Greenpeace rivelò un traffico illecito di rifiuti pericolosi prodotti dalle industrie chimiche italiane che venivano imbarcati sulla nave Zanoobia e trasportati verso l'Africa; a questo scandalo ne fecero seguito altri che videro coinvolte imbarcazioni come Deepsea Carrier e Karin B, quali mezzi di trasporto di rifiuti tossici italiani verso Paesi in via di sviluppo come la Nigeria ed il Venezuela.

Altri casi di traffici illeciti di rifiuti segnarono l'Italia di quegli anni, come il ritrovamento avvenuto nel 1988 di bidoni pieni di rifiuti tossici lungo le coste turche del Mar Nero. Questo caso è tuttora pendente ed i rifiuti sono stoccati in maniera provvisoria in due grandi magazzini nelle località di Sinop e Samsun, in Turchia.

Il fatto che gli Stati membri, a sei anni dalla sua approvazione, non abbiano ancora garantito la sua efficace applicazione, soprattutto per quanto riguarda il regime dei controlli delle spedizioni in entrata ed uscita dalla Comunità fornisce la dimostrazione lampante che, nonostante le dichiarazioni di principio, il gioco d'azzardo sui traffici di rifiuti continua.

5. L'attuazione del regolamento (CEE) n. 259/93 in Italia: per il Ministero dell'ambiente le importazioni di rifiuti non esistono

La quarta "Relazione sullo stato dell'ambiente", pubblicata dal Ministero dell'ambiente nel gennaio 2001, continua a non fornire un idoneo approfondimento in materia di "trasporto di rifiuti", soprattutto a livello di trasporti transfrontalieri in cui, fra l'altro, non vengono presi in considerazione le

quantità di rifiuti importati⁴. Sembrerebbe che per il Ministero dell'ambiente italiano, le **importazioni** di rifiuti non esistono.

Questa scelta sembra essere ben fotografata dai dati pubblicati nel documento in cui sono forniti le destinazioni ed i quantitativi dei rifiuti speciali esportati: nel biennio 97-98 sono stati trasportati rispettivamente 80.216 e 91.175 tonnellate di rifiuti. Francia e Germania sono, nell'ordine, i maggiori partners comunitari dell'Italia nel campo dell'import/export di rifiuti speciali, con un totale di 59.134 tonnellate importate.

L'articolo 16 del D. Lgs. 22/1997 (cosiddetto "Decreto Ronchi") annuncia che le spedizioni transfrontaliere dei rifiuti sono disciplinate dal regolamento (CEE) 259/93 definendo che, ai sensi e per gli effetti del regolamento:

- Le autorità competenti di spedizione e di destinazione sono le Regioni e le Province autonome;
- L'autorità di transito è il Ministero dell'ambiente;
- L'autorità corrispondente con la Commissione è il Ministero dell'ambiente
- Le Regioni e le province autonome comunicano le informazioni di cui all'art. 38 del Regolamento comunitario al Ministero dell'ambiente, per il successivo inoltro alla Commissione Europea.

In pratica, il "Decreto Ronchi" si limita a definire la comunicazione tra Regioni, Ministero e Commissione dal puro lato amministrativo, nel senso di trasmettere nomi e recapiti delle autorità competenti. Non sussiste alcun obbligo da parte delle Regioni a trasmettere con regolarità al Ministero dell'ambiente - che è il soggetto corrispondente con la Commissione - alcun tipo di informazione qualitativa e quantitativa sulle spedizioni di rifiuti, soprattutto riguardo alle importazioni.

Col trasferimento delle competenze sulle **esportazioni** (fidejussioni e garanzie bancarie) alle Regioni e Province autonome fissato dal "Decreto Ronchi" viene a cadere, anche per questa attività, ogni possibilità di gestione informativa centralizzata. Visto che alcune Regioni hanno già provveduto a trasferire le competenze alle Province (è il caso di Toscana, Emilia-Romagna, Liguria, Umbria) la trafila per l'acquisizione e la successiva trasmissione delle informazioni alla Commissione da parte del Ministero ne risulta, intuitivamente, ulteriormente complicata.

In ogni caso, gli obblighi di comunicazione previsti dal "Decreto Ronchi", essendo di puro carattere amministrativo, non soddisfano in alcun caso i principi delineati nella strategia comunitaria per la gestione dei rifiuti, tantomeno l'obiettivo primario del regolamento, cioè **controllare e ridurre al minimo le spedizioni di rifiuti**.

⁴ Ministero dell'ambiente, Relazione sullo stato dell'ambiente 2001, Trasporto di rifiuti, pagg. 215-217.

Parte II – La pratica

I governi e l'industria europei portano la pesante responsabilità di aver favorito l'insorgere ed il consolidarsi di appetiti e comportamenti criminali nel settore della gestione dei rifiuti. Un quarto di secolo di indecisioni, lentezze, ritardi, omissioni nell'attuazione della normativa non si possono giustificare solamente con pregiudizi di tipo culturale. La produzione di rifiuti aumenta, gli impianti di smaltimento – discariche abusive, cave, miniere ed inceneritori – costituiscono a loro volta fonti di inquinamento e possibili disastri ambientali. Il trasporto dei rifiuti, sia esso nazionale che internazionale, contribuisce ad aumentare la pressione ambientale ed i rischi connessi alla movimentazione stessa. Sostanze come piombo, cadmio, mercurio, PVC, PCBs (policlorobifenili), continuano ad essere utilizzate e/o ad essere disperse nell'ambiente. La prevenzione, il principio di precauzione, la responsabilità del produttore, sono concetti ancora del tutto teorici.

D'altra parte, avanza faticosamente l'idea di armonizzare a livello comunitario la penalizzazione dei reati contro l'ambiente. Il 13 marzo 2001 la Commissione ha adottato una proposta di direttiva in tal senso⁵. La proposta introduce per la prima volta sanzioni penali per le violazioni della legislazione in materia di tutela dell'ambiente a livello di Unione europea. Essa riguarda le violazioni più gravi della legislazione comunitaria in materia di tutela ambientale, e copre tre aspetti destinati a garantire sanzioni legali efficaci:

- (a) gli Stati membri decideranno essi stessi, in base al loro sistema di diritto penale, quali pene prevedere per le violazioni della legislazione in materia di tutela ambientale;
- (b) la proposta della Commissione riguarda solo il danneggiamento dell'ambiente intenzionale o provocato da grave negligenza (ciò significa che non tutte le attività inquinanti verranno considerate reato);
- (c) la direttiva si applicherà a condotte che sono già espressamente proibite in base alla legislazione comunitaria esistente in materia di tutela ambientale.

Secondo la Commissione, le sanzioni previste attualmente negli Stati membri non sempre sono sufficienti a garantire il pieno rispetto del diritto comunitario. Non tutti gli Stati membri prevedono sanzioni penali per le infrazioni più gravi della normativa comunitaria in materia di tutela dell'ambiente. Esistono ancora molti casi di gravi infrazioni non sottoposte a pene sufficientemente dissuasive ed efficaci.

In Italia, nella maggior parte dei casi, il danno ambientale non è punito a livello penale ma solo con sanzioni amministrative o pecuniarie che non sortiscono alcun effetto deterrente, sia nel caso i trasgressori siano insolubili sia essi abbiano a disposizione cospicue risorse finanziarie.

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla protezione dell'ambiente attraverso il diritto penale, COM(2001)139 definitivo, Bruxelles, 13.03.2001.

Nel nostro paese la punibilità per “traffico dei rifiuti” (art. 53 D. Lgs. 22/97) è relegata ad una pena contravvenzionale con una ammenda da 3 a 50 milioni e con l’arresto fino a due anni e, con la Legge 93/01, è stato introdotto l’articolo 53 bis in cui si inserisce il concetto di “organizzazione di traffico illecito di rifiuti” punito con reclusione da 1 a 6 anni.

Rimane comunque il problema di fondo. Lo spettro della galera, da solo, non porrà fine al fenomeno della criminalità ambientale su scala globale. Se dell’armamentario tecnico-filosofico elaborato finora in tema di protezione dell’ambiente e della salute umana, venissero applicati seriamente il principio di precauzione (primo: non generare rifiuti) e quello di responsabilità del produttore (chi inquina paga) il passo in avanti sarebbe gigantesco.

Gli interessi in gioco sono enormi e sono ormai trasversali. Le reti criminali che trafficano in rifiuti sono già attive nel campo dei traffici di armi, di droga e nella corruzione politica ed economica. Alcuni casi elencati di seguito possono fornire un utile esempio.

1. Quindici anni di traffici di rifiuti: un successo della globalizzazione

1.1 Haiti ⁶

Nel 1986 il Comune di Philadelphia, USA, carico' circa 15.000 tonnellate di ceneri provenienti dall'impianto di incenerimento municipale di rifiuti urbani sulla nave Khian Sea. La nave, dopo essere stata rifiutata dai governi di Bahamas, Bermuda, Repubblica Dominicana, Honduras, Guinea-Bissau e Antille Olandesi, nel 1988 approdò ad Haiti. 3.000 tonnellate di ceneri – spacciate per fertilizzante – furono scaricate su una spiaggia nei pressi di Gonaives prima che anche le autorità haitiane ordinassero alla nave di lasciare il Paese. Rientrata a Philadelphia, la Khian Sea prese il largo senza autorizzazione il 28 maggio 1988 e ricomparve tre mesi dopo in Jugoslavia, col nome cambiato in Felicia. Nel novembre 1988, la nave faceva scalo a Singapore, questa volta sotto il nome di Pelican. Il comandante, sei anni dopo, dichiarò che il carico era stato gettato in mare nel tragitto tra l'Oceano Atlantico e quello Indiano.

In aprile 2000, le ceneri scaricate ad Haiti – ridottesi della meta' - sono state finalmente riportate negli USA, dove rimangono stoccate su una chiatta in Florida in attesa dello smaltimento finale. In aprile 2001 il proprietario dell'imbarcazione ha iniziato un'azione legale per ottenere un risarcimento di mezzo milione di dollari ⁷ dalle società che lo avrebbero incaricato di trasportare le ceneri ad una discarica che le ha poi rifiutate.

1.2. Angola

Nel 1990 un facoltoso finanziere olandese, Theodor Cranendonk, residente a Klosters, Svizzera, titolare della società Finance and Trade Services Est. (FTS), in una corrispondenza con la ditta italiana L.I.A. Ligure Abrasivi snc, Massa, in cui si riferisce di un precedente incontro a Lugano, illustra la possibilità di esportare rifiuti ospedalieri attraverso l'utilizzo di una società statunitense, la FTS di Houston. La lettera indica anche la possibilità di esportare rifiuti tossici attraverso la stessa compagnia. Nel 1992 Cranendonk, in un messaggio spedito ad alcuni partners sudafricani, con cui e' in affari nel campo del commercio di petrolio e sigarette, dichiarava di poter organizzare la spedizione immediata di 1.000-5.000 tonnellate di rifiuti tossici dall'Italia verso l'Angola, dove il governo locale aveva dato l'autorizzazione per la costruzione di un impianto di incenerimento. Nel 1997 Cranendonk venne arrestato in Svizzera e successivamente estradato in Italia, con l'accusa di associazione a delinquere e traffico di armi, effettuato a sostegno della cosca calabrese Serraino-Di Giovine. Processato e condannato a Milano in primo

⁶ "The International Waste Trade" Greenpeace International, Maggio 1989.

⁷ Sun Sentinel (Fort Lauderdale, FL) 5 April 2001.

grado a dieci anni di reclusione, Theodor Cranendonk, in seguito, e' scomparso, allontanandosi indisturbato dalla clinica dove era stato autorizzato a recarsi per alcuni accertamenti medici.

1.3. Mozambico

Nel luglio 1996 Greenpeace venne a conoscenza dell'intenzione del governo del Mozambico di importare rifiuti nell'ambito di una joint-venture con l'Argentina. Il rappresentante del Ministero dell'ambiente di Maputo, J.C. Mabajaja, affermo' che il progetto prevedeva la costruzione di un inceneritore e che, visto che il Mozambico non produceva abbastanza rifiuti per rendere la gestione dell'impianto economica, si era pensato di importarne dall'estero. Per questo motivo, almeno 4 Paesi erano stati contattati per verificarne la disponibilita' ad esportare rifiuti verso Maputo.

Il progetto Mozambico era stato proposto dalla societ  argentina International Waste Group (IWG) che dichiarava di gestire 2 forni inceneritori nei distretti di Moron e San Isidro, nella provincia di Buenos Aires, tramite le societ  Manuel Aguirre SA (CETRA) e Ecolink - Environmental Technology SA. I cittadini argentini Antonio Maria Aguirre e Nicolas Alejandro Saccone risultavano, rispettivamente, presidente del consiglio di amministrazione di Ecolink SA e IWG SA e direttore di IWG SA.

Il personaggio pi  in vista di IWG era comunque Jose Alfredo Martinez de Hoz, procuratore speciale. Tra il 1976-1981, Martinez de Hoz ha ricoperto l'incarico di ministro per l'economia della giunta militare argentina. Dopo la caduta della dittatura, Martinez de Hoz fu processato e condannato. Perdonato con decreto presidenziale da Carlos Menem⁸, Martinez de Hoz e' tornato ad essere personaggio influente in Argentina, come banchiere nel Banco General de Negocios dei fratelli Rhom⁹.

Il 15 marzo 1998 il giornale spagnolo El Pais¹⁰ pubblic  un articolo sul rapporto presentato dal sindacato Central de Trabajadores Argentinos (CTA) al procuratore spagnolo Baltazar Garzon, in merito alle indagini sulla sparizione di diversi argentini con passaporto spagnolo durante la dittatura militare. Secondo la CTA, nel periodo 1976-1978, era stato organizzato nello stabilimento automobilistico Ford (con l'appoggio dei dirigenti dell'impianto) un centro di detenzione segreto per lo smistamento degli operai verso le stazioni di polizia ed i campi di detenzione e tortura. Il sindacato riteneva che gli imprenditori argentini avessero sostenuto attivamente la politica di sterminio operata dai militari. Secondo

⁸ Los Decretos de Indulto en la Republica Argentin, Emilio Mignone, Director del Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS), <http://www.derechos.org/lidlip/indultos.html>, June 1998. ⁹ Dos candidatos para quedarse con el Banco de Santa Fe, Diario Rosario, 26 de Marzo 1998, <http://www.rosarionet.com.ar/980326/9803262.htm>. ¹⁰ No solo eran los Falcon, Diego Schurman, El Pais, 15 March 1998, <http://www.pagina12.com/98-03-15/pag03.htm>.

l'economista argentino Claudio Lozano, Martinez de Hoz, oltre a ricoprire la carica di ministro della giunta militare, fu anche presidente dell'associazione degli imprenditori argentini (Consejo Empresario Argentino) e direttore dello stabilimento siderurgico Acindar, dove il management collaborò coi militari alla repressione degli operai.

Da notare che, secondo l'avvocato Stefano Menicacci, difensore di Giancarlo Marocchino, il referente europeo dell'affare Mozambico sarebbe stato il faccendiere Nikolas Bizzio, anche se quest'ultimo ha sempre smentito. Secondo la deposizione dell'avvocato Menicacci alla Commissione d'inchiesta su Ilaria Alpi, Bizzio sarebbe stato attivo nel campo dei traffici internazionali di rifiuti fin dagli anni '80 quando, attraverso l'italiano Luciano Spada – deceduto nel 1989 – trattava contratti di smaltimento di rifiuti in Africa (Guinea, Congo), dell'ordine di milioni di tonnellate, attraverso la società Instrumag AG, con sede in Liechtenstein, di cui però Bizzio non sarebbe stato l'amministratore¹¹.

Il referente svizzero, a Lugano, di entrambe le società, era il fiduciario Diego Colombo, il quale amministrava anche la società Swenson Institutes SA, il cui direttore era l'americano Jack Mazreku. Nel 1995-1996, Mazreku fu amministratore delegato della finanziaria Oceanic Disposal Management Incorporated Holding SA (ODM) registrata in Lussemburgo. Tra i soci della ODM Holding figurava anche Giorgio Comerio, attivissimo nella ricerca dei siti per lo smaltimento delle scorie nucleari. Il sig. Mazreku ha comunque sempre negato ogni rapporto con Comerio.

Nel dicembre 1987, Spada, a nome della Instrumag AG, firmò un contratto con la società Compagnia Mineraria Rio de Oro di Gibilterra¹², per lo smaltimento di 1 milione di tonnellate di rifiuti nel Sahara Occidentale. Rappresentante della Compagnia Mineraria era Guido Garelli, uno dei promotori del "Progetto Urano"¹³, sospettato di aver organizzato traffici di armi e di rifiuti verso la Somalia, processato e condannato in Italia nel 1997 per diversi reati, tra i quali ricettazione e contrabbando, a 15 anni di reclusione.

Sia la Instrumag AG che la Bauwerk AG, sono registrate in Liechtenstein, Vaduz, Egertastrasse 15. Allo stesso indirizzo è registrata la società Valina Etablissement, utilizzata dalla Montedison, secondo le dichiarazioni rese a suo tempo da Giuseppe Berliani al magistrato Antonio Di Pietro, per costituire fondi all'estero da utilizzare per "operazioni confidenziali"¹⁴. Valina Etablissement era azionista della società inglese Vilton Trading Ltd, la quale, nel periodo 1988-1989, secondo il finanziere ticinese Marco Gambazzi, avrebbe trattato, senza successo, l'esportazione di diversi milioni di tonnellate di rifiuti verso l'Africa¹⁵.

Nel 1998, il governo del Mozambico ha richiesto – ottenendola - assistenza all'Italia per la messa in sicurezza di materiale radioattivo (sorgenti di radiazioni gamma, sorgenti neutroniche) utilizzato in passato da tecnici russi per prospezioni minerarie nelle province di Nampula e Tete e successivamente abbandonate in loco. In seguito, il governo mozambicano ha chiesto ulteriore assistenza per la costruzione di un deposito per materiale radioattivo dello stesso tipo (questa volta

¹¹ Famiglia Cristiana n°39-40/2000; resoconto stenografico della Commissione parlamentare di inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, seduta del 25 ottobre 2005. ¹² A.T.S., Cancelleria per le relazioni con l'estero, El Aargoub, 17 aprile 1987. ¹³ La Repubblica, 7 aprile 1988. ¹⁴ Procura della Repubblica presso il Tribunale Ordinario di Milano, N.8655/92 RGNR Mod.21, Verbale di interrogatorio di persona sottoposta ad indagini, pagg. 3-5, 25 luglio 1993. ¹⁵ Lettera di Marco Gambazzi alla Radio Svizzera Italiana, 2 dicembre 1988.

però interrato) e per rifiuti radioattivi che sono o verranno prodotti nel Paese, sia dalle strutture sanitarie che da non meglio specificate attività industriali. Nel 1999 l'ENEA avrebbe dovuto affidare l'incarico per la costruzione del deposito per rifiuti radioattivi in Mozambico alla società Nucleco S.p.A. Si ignora se il deposito sia mai stato costruito.

1.4. Cina ¹⁶

La società PM Professional Management S.A. di *Giorgio e Michele Pelossi, appositamente creata per cercare sul mercato europeo residui plastici da inviare in Cina a fine di riciclo e riutilizzo in forma solida, aveva stipulato un accordo con il CONAI di Milano per una fornitura in plastica post - consumo da destinare al mercato cinese.

Non potendo rispettare il quantitativo stipulato con le società in Cina, Michele Pelossi entrò, secondo sua dichiarazione, casualmente in contatto con il titolare della Plast 2000 sas, un tal La Rosa Franco (intermediario per la spedizione più consistente), che a sua volta stringeva buoni rapporti con la Milano Maceri S.r.l., società autorizzata allo stoccaggio e al recupero/riutilizzo di rifiuti (comprendente tre impianti situati nell'hinterland milanese).

Nel biennio '99-'00, la Milano Maceri S.r.l., in qualità di produttore, effettuò spedizioni transfrontaliere di rifiuti speciali non pericolosi (residui plastici destinati al riutilizzo) verso Hong Kong, in Cina.

** Nel gennaio 2000 il finanziere svizzero Giorgio Pelossi – titolare tra l'altro della società ticinese PM Professional Management S.A. - viene arrestato all'aeroporto di Chicago su mandato di cattura internazionale dell'Interpol con l'accusa di traffico di stupefacenti ¹⁷. Secondo il settimanale tedesco Der Spiegel, per oltre vent'anni, Pelossi, sarebbe stato l'uomo di fiducia del faccendiere tedesco Karlheinz Schreiber, implicato a sua volta in casi di frode e corruzione politica per presunte tangenti incassate da grandi gruppi industriali, inclusi fabbricanti di armi, quali Thyssen, Airbus, Messerschmitt-Bolkow-Blohm. Schreiber era anche ritenuto il personaggio - chiave dello scandalo dei finanziamenti occulti alla CDU, il partito democristiano tedesco, di Helmut Kohl, bruscamente archiviato col pagamento di una sanzione pecuniaria da parte dell'ex cancelliere tedesco. Giorgio Pelossi è oggi tornato in libertà'.*

¹⁶ Procura della Repubblica presso il Tribunale ordinario di Milano, N. 54157/99 RGNR Mod.21, Decreto di Citazione a giudizio, pagg. 13, 16 gennaio 2002. ¹⁷ Diario "Tu Euro, io tangente - La sorpresa del finanziere Pelossi", febbraio 2000.

Le spedizioni verso **tre società di intermediazione commerciale cinesi avvennero in quattro differenti tranches e furono quindi impiegate quattro navi: Bunga Raya Dua, NDL Africa, NDL America, NDL Europa. Le movimentazioni dei rifiuti avvennero:

-la prima dal porto di La Spezia per 1900 tonnellate, stivate in 86 containers. Si dichiarava che il primo intermediario della spedizione sarebbe stata la Plast 2000 sas mentre come secondo intermediario nonché committente compariva la PM Professional Management s.a.

-la seconda dal porto di Ravenna per circa 400 tonnellate, in 29 containers. Si faceva figurare sui documenti di viaggio che i rifiuti plastici, prima di essere spediti in Cina, venivano trattati presso la società I.V.A. S.n.c.(destinatario fittizio), mediante l'intermediazione della I.V.A. S.r.l., dello stesso soggetto che aveva concordato di fatto con la Milano Maceri l'invio diretto dei containers pieni di rifiuti plastici dalla Milano Maceri al porto di Ravenna;

-la terza dal porto di Ravenna per circa 110 tonnellate, in 6 containers, per i quali come intermediario e committente della spedizione figurava la I.V.A.

S.r.l. mentre la società Eco Selekt S.r.l. rappresentava il destinatario "fittizio".

-la quarta (ed ultima prima del sequestro preventivo di due dei tre impianti della Milano Maceri avvenuto nel marzo 2001) dal porto di Genova per circa 350 tonnellate, in 19 containers. Si faceva figurare sulla carta che i rifiuti destinati al riutilizzo erano stati ceduti alla società belga, Ralton Trading & Forwarding, mentre in realtà i containers caricati e sigillati dalla Milano Maceri erano stati imbarcati al porto di Genova e spediti direttamente via mare ad Hong Kong.

***Le società cinesi destinatarie dei rifiuti erano:*

- *CB Holdings Ltd, Unit 2203, 22/F, Metro Plaza, Tower II, 223 Hing Fong Road, Kwai Fong, Honk Kong;*
- *Hop Fung Hoi Suen Trading Co. Ltd, Unit n. 0515/F Technology Park 18 on Lai Street, S.T.N.T., Honk Kong;*
- *Hung Hing Trading Co., 5 floor, Flat 21, Cosmopolitan Center 760 Nathan Road, Kowloon, Honk Kong.*

Giunti a destinazione, le società cinesi verificarono che i containers non contenevano plastica post – consumo al 100% bensì rifiuti eterogenei assimilabili agli urbani, indifferenziati ed impossibili da riciclare e/o riutilizzare. Prevalentemente composti da *imballaggi misti* costituiti da diversi materiali plastici, questi rifiuti derivavano da *industrie*, da altri *centri di stoccaggio* ed in parte anche dalla *raccolta differenziata* della frazione secca dell'AMSA di Milano (azienda municipalizzata) e da altri comuni dell'hinterland milanese.

A seguito di sollecitazioni da parte delle compagnie cinesi, Michele Pelossi si recò di persona in Cina per verificare il carico di rifiuti esportati. Per evitare il ritorno al mittente, dovette pagare all'unica società che accettò il risarcimento (Hung Hing Trading Co) oltre 100.000 dollari (secondo sua testimonianza), fra l'altro discordante da quella dichiarata dal padre Giorgio (circa 10 – 15.000 dollari). Sembra che questi rifiuti siano poi stati smaltiti in discarica.

Nel marzo 2001 sono stati posti sotto sequestro preventivo due delle tre strutture appartenenti alla Milano Maceri, oggi diventata la Ecoenergic s.r.l. il cui legale rappresentante Sala Paolo è stato, da sempre, dipendente e cogestore della Milano Maceri.

Il sequestro dell'impianto di Bareggio è avvenuto in seguito ad una ordinanza emessa dal sindaco per motivi igienico – sanitari mentre quella dell'impianto di Settimo Milanese è avvenuta in conseguenza ad un episodio di incendio. Il terzo stabilimento della Milano Maceri (quartiere Quinto Romano) non fu sequestrato in quanto, al momento del sopralluogo, non era in attività e non ospitava rifiuti.

Alla società vengono comunque contestati i seguenti reati: -Discarica non autorizzata (nell'impianto di Bareggio, fornito di sola Comunicazione) -gestione illecita di rifiuti -falsità documentale (registri di carico e scarico, formulari di identificazione) -traffico illecito dei rifiuti verso la Cina

Nel corso di un anno di indagini preliminari, la magistratura di Milano ha emesso ben 29 decreti di perquisizione nei confronti delle società destinatarie dei rifiuti: alcune società erano autorizzate allo smaltimento, per altre si è caduti in prescrizione. In conclusione solo nei confronti di 8 società è stato possibile procedere e, fra queste, tre erano società di intermediazione commerciale (Plast 2000, PM Professional Management s.a. e I.V.A. S.r.l.).

La ricostruzione della vicenda è avvenuta grazie ad una indagine incrociata della polizia giudiziaria del Corpo Forestale di Brescia e della Magistratura di Milano, fondata in prevalenza sul controllo cartaceo (autorizzazioni, comunicazione, registri carico – scarico ecc.).

Le indagini hanno fatto luce su una realtà diffusa nel settore della illegalità dei rifiuti, quella di far passare veri e propri rifiuti come materie prime e/o materie prime seconde, la cui movimentazione richiede solo il documento di trasporto (e

non i formulari di identificazione). L'analisi certosina di migliaia di documenti, molti dei quali falsi, hanno permesso di risalire ad un traffico illecito da una situazione banale, come quella di una semplice omissione di non ottemperanza ad un provvedimento amministrativo.

Questo caso è un esempio concreto di come le procedure semplificate previste negli articoli 31 e 33 del Decreto Ronchi, in base alle quali l'esercizio di recupero di alcune tipologie di rifiuti è consentito attraverso una semplice denuncia alla Provincia territorialmente competente, costituiscano uno strumento in grado di mascherare la gestione illecita dei rifiuti a costi e rischi pressoché nulli.

Non è un caso che la Giunta Provinciale di Milano abbia emesso, con Decisione del 29 marzo 2001, una delibera in cui dichiara *“di non accettare più Comunicazioni di inizio attività di recupero rifiuti, per il cui esercizio le imprese dovranno avvalersi della procedura ordinaria”*. Questa Decisione è stata approvata vista l'impossibilità di effettuare controlli cartacei e sul loco di tutti gli impianti che comunicano l'inizio dell'attività di recupero dei rifiuti: basti pensare che, dall'entrata in vigore del D. Lgs. 22/97, la sola Provincia di Milano ha ricevuto circa 1300 Comunicazioni di inizio attività¹⁸.

In base alla Convenzione di Basilea, di cui sia la ***Cina che l'Italia sono Parti Contraenti, si tratta di un caso di traffico illecito di rifiuti in quanto la spedizione è avvenuta senza l'autorizzazione dell'autorità competente di spedizione (notifica agli uffici regionali preposti) e quella di destinazione e, tantomeno, senza il deposito di garanzia fideiussoria (che viene svincolata una volta accertato il reale ed effettivo recupero dei rifiuti spediti).

**** La Cina è il secondo paese dell'Asia, dopo lo Sri Lanka, ad aver ratificato il “Basel Ban” (Maggio 2001), l'emendamento proposto alla Convenzione di Basilea (adottato nel 1995, ma non ancora entrato in vigore) che prevede il divieto di esportazione di rifiuti pericolosi al fine di smaltimento e riciclo dai Paesi OECD, EC e Liechtenstein (parti contraenti della Convenzione e non) a quelli in via di sviluppo (tutte le altre parti della Convenzione). La Cina è stata in passato vittima di numerosi traffici illeciti di rifiuti a causa della impossibilità di monitorare e controllare i numerosi porti e le tipologie dei carichi in arrivo. I rifiuti in prevalenza misti di natura plastica ed elettronica, provenivano da Paesi di tutto il mondo (USA, Australia, Giappone ed Europa) e venivano trasportati sotto la falsa veste del riciclaggio. In realtà questi carichi non potevano essere riciclati a causa del livello di contaminazione e/o della mancanza di tecnologie ed impianti adeguati a tale scopo.*

¹⁸ Nota 4.

Tutti i rifiuti sono stati inviati in Cina a società di intermediazione commerciale e non a veri e propri impianti di recupero e ciò viola le disposizioni previste dal Regolamento (CEE) 259/93. Inoltre sembra da fonti non ufficiali che, dopo il conferimento presso le stesse società cinesi, i rifiuti venissero trasportati in villaggi a sud di Hong Kong per essere selezionati e pretrattati manualmente dai lavoratori.

In definitiva, un trasporto illegale rivolto verso un Paese che non dispone di un apparato impiantistico e tecnologico adeguato tale da non arrecare rischio per la salute dei lavoratori e per l'ambiente.

Conclusioni – Le richieste di Greenpeace

Il presente rapporto ha lo scopo di denunciare irregolarità ed incongruenze proprie del “mondo dei rifiuti” (falsità documentali; traffici illeciti di rifiuti pericolosi), non di rado facilitate da scarsi controlli e da facilitazione amministrative indotte dagli stessi provvedimenti legislativi.

Greenpeace per tali ragioni chiede al governo italiano di:

- (i) Adottare tutte le misure necessarie ad attuare la Convenzione di Basilea ed a ratificare il Protocollo sul trasporto transfrontaliero dei rifiuti pericolosi della Convenzione di Barcellona;
- (ii) Avviare politiche di riduzione a monte dei rifiuti con obiettivi e scadenze vincolanti sia per il comparto industriale che per gli enti pubblici;
- (iii) Predisporre un tetto massimo di Comunicazioni, che possono essere presentate alle Province in base alle “Procedure semplificate”, commisurato alle reali capacità di verifica documentale ed ispezioni in loco da parte delle autorità locali preposte.

Bibliografia

1. Direttive ambientali, B5-0038//2001, 17.01.01, PE 299.417(39M(96) 399 def, 30.07.1996
2. Delibera del 28 marzo 2001, Provincia di Milano. Ministero dell'ambiente, Relazione sullo stato dell'ambiente 2001, Trasporto di rifiuti, pagg. 215-217.
5. Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla protezione dell'ambiente attraverso il diritto penale, COM(2001)139 definitivo, Bruxelles, 13.03.2001.
6. "The International Waste Trade" Greenpeace International, Maggio 1989. Sun Sentinel (Fort Lauderdale, FL) 5 April 2001. Los Decretos de Indulto en la Republica Argentin, Emilio Mignone, Director del Centro de Estudios Legales y Sociales (CELS), <http://www.derechos.org/lidlip/indultos.html>, June 1998.
9. Dos candidatos para quedarse con el Banco de Santa Fe, Diario Rosario, 26 de Marzo 1998, <http://www.rosarionet.com.ar/980326/9803262.htm>.
10. No solo eran los Falcon, Diego Schurman, El Pais, 15 March 1998, <http://www.pagina12.com/98-03-15/pag03.htm>.
11. Famiglia Cristiana n°39-40/2000; resoconto stenografico della Commissione parlamentare di inchiesta sulla morte di Ilaria Alpi e Miran Hrovatin, seduta del 25 ottobre 2005.
13. La Repubblica, 7 aprile 1988.
12. A.T.S., Cancelleria per le relazioni con l'estero, El Aargoub, 17 aprile 1987.
14. Procura della Repubblica presso il Tribunale Ordinario di Milano, N.8655/92 RGNR Mod.21, Verbale di interrogatorio di persona sottoposta ad indagini, pagg. 3-5, 25 luglio 1993.
15. Lettera di Marco Gambazzi alla Radio Svizzera Italiana, 2 dicembre 1988.
16. Procura della Repubblica presso il Tribunale ordinario di Milano, N. 54157/99 RGNR Mod.21, Decreto di Citazione a giudizio, pagg. 13, 16 gennaio 2002.
17. Diario "Tu Euro, io tangente - La sorpresa del finanziere Pelossi", febbraio 2000.
18. Nota 4.