

Aumentano i sequestri di container colmi di rifiuti plastici e pneumatici fuori uso pronti per essere spediti in Estremo Oriente. Una vera e propria via della plastica che ha eclissato quella della seta

Rifiuti La rotta “sporca” della plastica

conti non tornano ormai da qualche anno: la differenza tra le materie plastiche e gli pneumatici immessi al consumo e quelli riciclati, recuperati per via energetica o avviati in discarica lascia aperto un buco nero di migliaia di tonnellate, che cresce di anno in anno. Senza contare i container pieni di rifiuti che, con documenti e timbri in regola, da tutta Europa prendono la strada dell'Estremo Oriente. Più che della seta, una vera e propria via della plastica. Con grande disappunto – e talvolta anche la complicità – dei riciclatori italiani, che si vedono sottrarre la materia prima seconda necessaria per tenere in marcia gli impianti, costretti a funzionare a capacità ridotte.

Gold Plastic

A scoperciare questi traffici, mostrandone la rilevanza anche quantitativa, è stata l'indagine “Gold Plastic”, che nei primi giorni di dicembre ha portato a 54 arresti per traffico internazionale di ingenti quantità di rifiuti speciali costituiti da materie plastiche, gomma e pneumatici fuori uso. Una retata che ha coinvolto cittadini italiani e cinesi, tra cui titolari di imprese di recupero e riciclo di materie plastiche, spedizionieri doganali e agenti di compagnie di navigazione; secondo il Giudice per le indagini preliminari del tribunale di Lecce, si tratta di una vera e propria associazione per delinquere transnazionale, finalizzata all'illecito traffico di rifiuti e falsità ideologica in atto pubblico. L'inchiesta, frutto di indagini avviate nel gennaio del 2009 dalla Guardia di Finanza di Taranto insieme agli uffici della Dogana, ha ricostruito un traffico illecito di 34.000 tonnellate di rifiuti speciali esportati dall'Italia verso

Italia in pole nella lotta ai trafficanti

Dal 1989 i flussi di rifiuti verso i Paesi in via di sviluppo sono regolati dalla Convenzione di Basilea, entrata in vigore nel 1992, che ne vieta in linea generale l'esportazione, salvo specifici accordi bilaterali. Ma i traffici non si sono per questo fermati: in gran parte sono diventati illegali, gestiti da organizzazioni criminali che lucrano sugli elevati costi di trattamento di alcune classi di rifiuti speciali. Per aggirare i divieti di esportazione, i trafficanti hanno iniziato a far ricorso a complesse triangolazioni, al fine di rendere più difficile la tracciabilità dei rifiuti, falsificando se necessario i documenti di accompagnamento. I container passano così le frontiere carichi di rifiuti speciali che sui documenti figurano come materie prime seconde o scarti di lavorazione.

Dal 2001 le forze dell'ordine italiane hanno in mano un'arma in più contro i trafficanti: si tratta dell'articolo 260 del D.lgs. 152/06, che punisce con maggiore severità il traffico organizzato di rifiuti, autorizzando così l'impiego degli strumenti usati nella lotta alla criminalità organizzata, come le intercettazioni telefoniche e ambientali, l'arresto, l'utilizzo di rogatorie internazionali e tempi di prescrizione più lunghi rispetto ad altri reati di natura ambientale. I risultati non si sono fatti attendere: secondo il rapporto Polieco-Legambiente, negli ultimi dieci anni sono state portate a termine dagli inquirenti 31 inchieste relative a traffici internazionali di rifiuti in partenza dall'Italia, che hanno interessato ben 22 Paesi esteri (dieci europei, cinque asiatici, sette africani): dalla Germania alla Cina, dalla Russia al Senegal. Le persone arrestate sono state 156, quelle denunciate 509, le società coinvolte 124.

Talvolta, le indagini contro i trafficanti di rifiuti vengono portate avanti su scala internazionale. Una delle più imponenti è stata l'operazione Demeter, che nella primavera del 2009, per tre mesi, ha coinvolto le autorità doganali di 64 paesi europei, africani e del Sud-Est asiatico, portando al sequestro di oltre 30.000 tonnellate di rifiuti pericolosi, costituiti principalmente da plastica, carta, rottami ferrosi e rifiuti elettrici ed elettronici.



Teli e pneumatici i più ambiti

Teloni agricoli in polietilene e pneumatici fuori uso (PFU) sembrano essere i rifiuti più ambiti dai trafficanti, ed è facile capirne il motivo: sono materiali che richiedono trattamenti costosi, poiché contengono sostanze che vanno rimosse prima di procedere alla rigenerazione. I teli provenienti da serre o pacciamatura, per esempio, sono impregnati da fitofarmaci, pesticidi e fertilizzanti, che richiedono lavaggi successivi (anche sei o sette) prima di poter essere avviati a riciclo. Lo stesso vale per i PFU (2.000 tonnellate sequestrate lo scorso anno in Italia), rifiuti costituiti da pneumatici fuori uso, oggetto di un dossier redatto dal consorzio Ecopneus, intitolato: "Copertone selvaggio. I numeri e le storie del traffico e dello smaltimento illegale di pneumatici fuori uso in Italia", giunto quest'anno alla seconda edizione. L'export illegale, si legge nel documento, riguarda soprattutto il "ciabattato", pneumatici già frantumati utilizzati come combustibile nei cementifici, cartiere e termovalorizzatori, oppure impiegati nel riempimento di fondazioni stradali e ferroviarie, rilevati stradali alleggeriti e bacini di ritenzione delle acque piovane. In alcuni Paesi in via di sviluppo, gli pneumatici fuori uso vengono montati, tal quali, su auto e moto, con gravi rischi per la sicurezza stradale. Talvolta, i PFU servono a celare agli occhi dei doganieri altri rifiuti ben più pericolosi, stoccati in fusti o big bag.

diversi Paesi del Sud-Est asiatico utilizzando 1.500 container, per un giro d'affari stimato in sei milioni di euro, cifra che si ottiene sommando i mancati costi per lo smaltimento dei rifiuti presso i siti italiani autorizzati e i compensi percepiti "in nero" dagli operatori. Tutto sommato un buon affare, dato che i rifiuti venivano comprati a un prezzo irrisorio, talvolta acquisiti gratuitamente, per essere rivenduti sul mercato asiatico a un valore anche 250 volte superiore.

In Cina si perdono le tracce

Cosa succede ai rifiuti speciali, plastiche e pneumatici spediti in Cina? Difficile tracciarne il percorso una volta arrivati al porto di destinazione, ma è noto che nel Paese asiatico esistono veri e propri distretti del riciclo illegale. Sottoposte a trattamenti superficiali che si limitano per lo più a una sommaria pulizia, le plastiche inquinate vengono rigranulate e rivendute ad aziende compiacenti, spesso miscelate con polimeri vergini per nascondere la provenienza. Dove poi finiscano è impossibile dirlo, ma alcuni recenti sequestri di giocattoli e casalinghi contenenti sostanze pericolose non utilizzate nei processi di produzione e lavorazione delle materie plastiche lasciano supporre che alcuni trasformatori asiatici non vadano troppo per il sottile nella scelta dei fornitori. Sospetti confermati da una recente inchiesta della trasmissione televisiva Report, che ha mostrato alcuni di questi siti di riciclo: spazi fatiscenti, privi dei minimi requisiti di sicurezza e igiene, gestiti da personale non specializzato, formato non di rado da anziani e bambini. Che i rischi siano fondati, lo ha segnalato anche il procu-



ratore nazionale antimafia Pietro Grasso: «Ci sono container pieni di rifiuti che partono dai nostri porti, diretti a Hong Kong e in Cina dove vengono riciclati, ritrattati e restituiti in Europa attraverso giocattoli o altro materiale plastico. In altre parole, noi forniamo la materia prima per autoinquinarci di ritorno».

Lotta alle ecomafie

Sul tema delle ecomafie e traffico di rifiuti in plastica, Polieco (Consorzio per il riciclo dei beni in polietilene), Unicri (Istituto Interregionale delle Nazioni Unite per la Ricerca sul Crimine e la Giustizia) e Legambiente hanno organizzato un convegno a Roma, nel corso del quale è stato presentato un corposo dossier intitolato: "Il traffico illecito di rifiuti:

Nel 2011 sono state sequestrate 11.400 tonnellate di rifiuti prima di essere imbarcate su navi in partenza verso porti cinesi, indiani o africani. Oltre un terzo di questi materiali era costituito da materie plastiche (19%)



Foto Ranjith Annapu

un'emergenza globale". I numeri sono impressionanti: gli scarti plastici che hanno valicato le nostre frontiere l'anno scorso ammontano a poco meno di 200.000 tonnellate per un valore di 54 milioni di euro; un trend in crescita, se si considera che l'anno precedente erano poco più di 188.000 tonnellate. A queste vanno aggiunte circa 22.000 tonnellate di pneumatici fuori uso, per altri 21 milioni di euro. D'altra parte, altri Paesi come la Germania e il Regno Unito esportano quantità di gran lunga maggiori.

Ma questi sono solo i flussi legali di rifiuti in gomma e plastica. Quelli illegali, ben più corposi, sono difficili da stimare. Un dato certo lo si ottiene dai sequestri: 11.400 le tonnellate di rifiuti intercettate l'anno scorso prima di essere imbarcate su navi in partenza verso porti cinesi, indiani o africani; oltre un terzo di questi materiali era costituito da materie plastiche (19%) e pneumatici fuori uso (16%); questi ultimi particolarmente ambiti in Corea del Sud, dove vengono usati come combustibile per cementifici e termovalorizzatori.

Numeri significativi, certo, ma che vanno letti anche guardando ai valori assoluti del "sistema plastica" in Italia, il che permette di meglio contestualizzare e valutare la loro incidenza percentuale. Sono infatti più di 6 milioni di tonnellate di plastica utilizzate ogni anno nel nostro Paese, di cui poco più di 2 milioni nell'imballaggio. Rispetto a quest'ul-

6 proposte per combattere il traffico dei rifiuti

Legambiente e PolieCo hanno stilato un prontuario in sei punti contro il traffico illegale di rifiuti.

- 1** Rafforzare da un lato e semplificare dall'altro il quadro sanzionatorio in materia di tutela penale dell'ambiente attualmente in vigore in Italia: un risultato che si può ottenere introducendo nel Codice penale alcuni 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, con la contestuale depenalizzazione di altre fattispecie previste dall'attuale normativa.
- 2** Attuare la nuova classificazione del reato 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.
- 3** Introdurre modifiche normative al fine di rendere più efficaci, anche dal punto di vista della sostenibilità economica, le procedure di sequestro di rifiuti presso aree portuali e aeroportuali.
- 4** Sollecitare, come per altro previsto 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.
- 5** Rafforzare e rendere costante l'azione di contrasto dei traffici internazionali di rifiuti da parte dell'Organizzazione mondiale delle Dogane.
- 6** Potenziare l'attività svolta da organismi europei, quali Europol e Eurojust, e internazionali, come Interpol e Unicri (Istituto Interregionale delle Nazioni Unite per la Ricerca sul Crimine e la Giustizia) in materia di prevenzione e contrasto dei traffici illeciti di rifiuti, e più in generale, dei fenomeni di criminalità ambientale transnazionale

timo dato, nel 2011, a fronte di circa 650.000 tonnellate raccolte grazie alla raccolta differenziata urbana, ne sono stati riciclate più di 380.000, cui vanno sommate altre 350.000 tonnellate circa di riciclo di imballaggi da attività economiche non gestite dai servizi pubblici di raccolta, per un totale di più di 730.000 tonnellate.

Non sempre i container salpano da porti italiani (Genova, Venezia, Napoli, Gioia Tauro e Taranto i principali) per giungere direttamente in Estremo Oriente; spesso fanno prima tappa in cinque o sei porti intermedi, soprattutto in Nord Europa, per mascherare la natura dei traffici. Secondo il rapporto Polieco-Legambiente, un percorso classico per i rifiuti plastici è: Italia-Germania-Olanda-Hong Kong-Cina. «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» si legge nel documento.

Impossibile controllare tutti i container

Ma i sequestri sono solo gocce nel mare, nonostante l'impegno di finanziari e doganieri. In un anno, i porti italiani movimentano oltre 4,4 milioni di container, 750.000 dei quali diretti in Cina. Controllarli tutti è impossibile, l'unica soluzione è intensificare le attività di intelligence.

Anche gli **URBANI** prendono il largo

Sul traffico di rifiuti abbiamo interpellato Corrado Dentis, presidente di Assorimap, associazione che rappresenta le industrie che riciclano materie plastiche

L'esportazione illegale di rifiuti plastici non è certo una novità, ma negli ultimi mesi si nota una recrudescenza del fenomeno, almeno a giudicare dai sequestri. Qual è il motivo?

Vedendo la tipologia di rifiuti plastici oggetto delle ultime esportazioni illegali, mi pare di riscontrare una crescita degli imballaggi primari e secondari, provenienti quindi da raccolte di tipo urbano. Potrebbe essere il caso di rivedere qualche passaggio dell'ultimo accordo Anci-Conai, che sta assumendo declinazioni inaspettate in ordine alla tracciabilità dei rifiuti.

Molti si chiedono: ma se vale la pena esportarli in Cina, trasportandoli per migliaia di chilometri attraverso l'oceano, perché non vengono riciclati direttamente in Italia o in Europa? Non sempre quelli sequestrati sono rifiuti pericolosi...

È vero, buona parte di questi rifiuti può essere tranquillamente riciclata in Italia e in Europa, quando gestita seguendo i canali legali e autorizzati. Il problema della competitività per i riciclatori italiani della plastica si pone solo quando bisogna gestire miscele di rifiuti composte da più materiali, o plastiche eterogenee che richiedono costi di selezione manuale, evidentemente insostenibili in Europa rispetto alla Cina.

È così rilevante la differenza tra i costi di riciclaggio in Italia e in Cina? Riciclare nel nostro Paese significa rispettare l'ambiente e le normative. I maggiori costi per le nostre imprese sono superiori al 30%, ma abitualmente riusciamo a essere competitivi grazie

alla qualità che sappiamo esprimere e alla tecnologia di cui disponiamo. Diventa difficile competere quando il Governo cinese incentiva direttamente con sgravi fiscali l'uso di plastiche riciclate...

È possibile quantificare i danni economici per i riciclatori italiani?

Non conosco la dimensione esatta del fenomeno e non posso quindi fare delle stime in tal senso. Ricordo comunque che al nostro settore manca storicamente un 25% di rifiuti di plastiche da riciclare per arrivare a saturare le capacità produttive degli impianti.

Cosa si potrebbe fare, concretamente, per bloccare questi traffici a livello europeo e italiano?

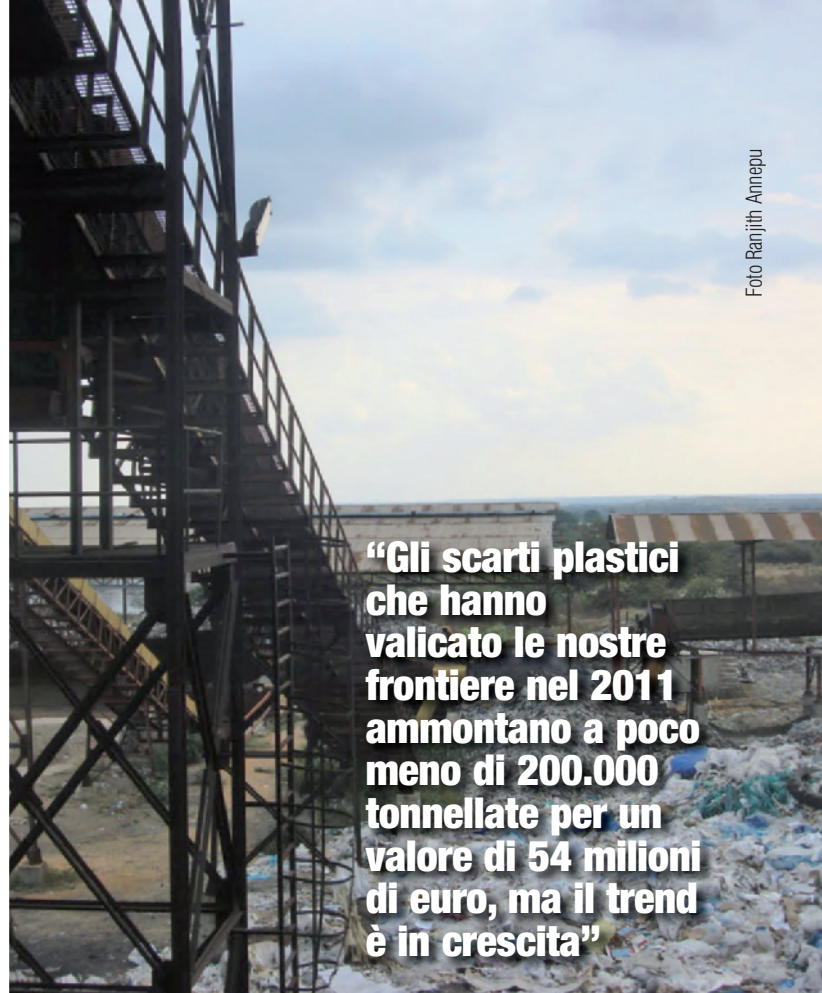
In Europa servirebbe maggiore omogeneità tra gli Stati membri nell'applicare le leggi relative alla definizione di rifiuto e alla circolazione degli stessi. In Italia, invece, qualsiasi tipologia di rifiuto dovrebbe essere gestita nel territorio in cui viene prodotta.

Oltre al traffico illegale, ci sono le esportazioni legali di rifiuti plastici in Estremo Oriente, talvolta gestite dagli stessi riciclatori italiani, che possono trovare, in determinate contingenze, più conveniente vendere i rifiuti che trattarli. Non si tratta anche in questo caso di una perdita di risorse e di opportunità per il Paese?

Non conosco riciclatori italiani che trovino più opportuno fermare i loro impianti e le loro strutture per vendere in Estremo Oriente i rifiuti plastici da trattare; conosco invece attività commerciali camuffate da imprese di riciclo che effettuano tali operazioni.

Ritiene che il Sistri, il nuovo sistema di tracciamento elettronico dei rifiuti, possa servire da deterrente al traffico dei rifiuti?

Può essere di aiuto, se migliorato, ma non è certamente un deterrente.



“Gli scarti plastici che hanno valicato le nostre frontiere nel 2011 ammontano a poco meno di 200.000 tonnellate per un valore di 54 milioni di euro, ma il trend è in crescita”

Ma è anche indispensabile la collaborazione della filiera delle materie plastiche: non di rado, infatti, i sequestri arrivano su segnalazione di operatori del settore, i primi ad accorgersi delle distorsioni sul mercato delle materie prime seconde.

«I traffici internazionali di rifiuti plastici, soprattutto a base di polietilene, sono uno dei tratti più tipici dell'ecomafia globale – conferma il vice presidente nazionale di Legambiente, Stefano Ciafani –. Preziose materie sotto forma di scarti prendono le vie illegali e varcano i confini alla volta di quei Paesi scelti strategicamente dalle holding criminali transnazionali per l'elevata richiesta di questi materiali, dove le leggi sono permissive e le promesse di arricchimento alte. In completo spregio alle regole del libero mercato, della tutela ambientale e della salute dei cittadini, con alti rendimenti e bassi rischi giudiziari, soprattutto in confronto ai traffici di droga o di armi. Al danno economico subito così dall'economia sana bisogna quindi aggiungere i costi degli enormi danni ambientali e sanitari perpetrati e difficilmente sanati».

Puntare sulla filiera corta

Polieco e Legambiente non si sono limitati a denunciare il fenomeno. Hanno anche cercato di individuare una strategia di lotta, riassunta in sei punti (vedi riquadro a pagina 20), che comprende l'istituzione di un Osservatorio internazionale sui traffici illeciti, un maggiore coordinamento delle attività di contrasto a livello nazionale ed europeo, un giro di vite normativo. Il tutto accompagnato da una semplificazione delle norme che regolano la gestione dei rifiuti, oggi farraginose e burocratiche; l'obiettivo è rendere più difficile la

Recenti sequestri di giocattoli contenenti sostanze pericolose non utilizzate nei processi di produzione e lavorazione delle materie plastiche lasciano supporre che alcuni trasformatori asiatici non vadano troppo per il sottile nella scelta dei fornitori



Foto: Greenpeace



Foto: Greenpeace

vita ai trafficanti e favorire il riciclo di qualità Made in Italy, troppo spesso penalizzato rispetto all'imprenditoria illegale. Secondo il rapporto Polieco-Legambiente, è auspicabile puntare sulla "filiera corta" della gestione dei rifiuti, evitando inutili traffici che, il più delle volte, servono a foraggiare le ecomafie e le imprese poco virtuose, creando una concorrenza sleale che strozza le aziende che rispettano le regole; traffici che, oltre tutto, mettono a rischio l'ambiente e la salute dei cittadini.

Il ruolo dei consorzi

«La costituzione dell'Osservatorio – afferma il Presidente di PolieCo, Enrico Bobbio – va salutata con entusiasmo da tutti quelli che hanno a cuore le sorti dell'ambiente e dello sviluppo del Paese. Sono lontani, infatti, i tempi in cui mondo dell'impresa, della produzione e dell'economia divergevano fortemente dalle istanze ambientali. Oggi, all'alba della terza rivoluzione industriale, per produrre ricchezza e benessere occorre confrontarsi con tutti i fattori in gioco, tra cui l'ambiente in via prioritaria». Secondo Bobbio, il monitoraggio dei flussi dei rifiuti dovrebbe essere il «Compito e dovere principale dei Consorzi obbligatori per la gestione rifiuti» chiamati a vigilare su tutte le fasi di gestione, dalla produzione alla raccolta ed eventuale selezione o trattamento intermedio, fino a comprendere l'eventuale spedizione in Paesi esteri. «Altre attività quali, per esempio quelle economico/commerciali, dovrebbero restare estranee o comunque marginali – aggiunge Bobbio –. Duole osservare che, mentre da più parti si sbandierano slogan inneggianti alla green economy, nella sostanza, non si tengono nel dovuto conto le problematiche derivanti dalla fuga di materiali riciclabili all'estero. E non dimentichiamo che oltre alla plastica, il traffico illecito di rifiuti riguarda in modo massiccio la carta e i rifiuti elettrici ed elet-

Anche il governo cinese cambia rotta

Qualcosa si muove dall'altra parte dell'oceano. Il Governo cinese ha introdotto in agosto una normativa più severa sull'importazione di rifiuti, in particolare i solidi urbani, pericolosi e non, anche se destinati al recupero energetico. Le nuove norme vietano anche l'importazione ai fini della trasformazione o dell'immagazzinamento in grande quantità di rifiuti solidi non ancora idonei a ottenere la piena utilizzabilità, o di quelli non conformi agli standard di controllo della protezione ambientale nazionale o alle relative specifiche tecniche o ad altri necessari requisiti. Allo stesso tempo, sono stati introdotti controlli più severi sulle modalità di trattamento dei rifiuti. Per evitare le ben note triangolazioni, le nuove regole sono state estese anche alle importazioni dalle regioni amministrative speciali di Hong Kong e Macao, nonché da Taiwan.



La trasmissione televisiva Report ha mostrato alcuni siti di riciclo dei rifiuti: spazi fatiscenti, privi dei minimi requisiti di sicurezza e igiene, gestiti da personale non specializzato, formato non di rado da anziani e bambini

tronici, che vengono macinati senza essere preventivamente disassemblati. Il nostro Paese non può più essere rinunciatario su queste questioni; ne va del suo futuro ambientale ed economico».

Corepla, il Consorzio per il riciclo dei rifiuti da imballaggi in plastica, si smarca: «Il traffico riguarda essenzialmente i rifiuti speciali, non quelli provenienti dalla raccolta differenziata, che rappresentano un'eccezione – commenta Gianluca Bertazzoli, responsabile della comunicazione e relazioni esterne –. Cerchiamo di vigilare il più possibile sul mercato, anche verificando che le capacità di riciclo delle aziende siano congrue con i volumi di rifiuti acquistati, che tra l'altro non possono essere rivenduti a terzi. Chi acquista rifiuti da noi, poi deve riciclarli». Bertazzoli ricorda inoltre che Corepla, a differenza di altri soggetti comunitari che avviano a riciclo la raccolta dei rifiuti plastici, ha deciso di vendere solo a riciclatori dotati di impianti propri nell'Unione europea e non a traders. Qualcuno che non rispetta le regole c'è sempre, come in ogni attività economica, nonostante controlli preventivi e audit. E per limitare i danni «Adattiamo di continuo regole e controlli per evitare le forme di elusione – continua Bertazzoli –, anche se generalmente i casi scoperti non riguardano traffici illegali, ma esportazioni legali di rifiuti all'estero, pur vietati dal nostro regolamento».

Non c'è solo l'export illegale

Se il traffico illegale è una piaga da combattere senza tentennamenti, l'industria delle materie plastiche chiede a Bruxelles di scoraggiare quanto più possibile anche le esportazioni legali verso i Paesi dove gli standard ambientali, igienici e di sicurezza sono ben diversi da quelli imposti agli operatori comunitari. La Federazione europea dei riciclatori, EuPR, ha più volte denunciato i danni economici legati all'export incontrollato di rifiuti plastici, la cui raccolta differenziata è finanziata attraverso le tasse e i contributi pagati dai cittadini europei, mentre i profitti finiscono il più delle volte nelle tasche di riciclatori e trasformatori orientali.

Il problema è quindi molto complesso. Riguarda aspetti legati alla lotta al crimine, alla tutela ambientale e alla salute, ma ha anche implicazioni di natura economica e sociale. I cittadini fanno bene a investire tempo e denaro per separare e conferire i rifiuti, con la promessa implicita che questo servirà all'ambiente e agli interessi del proprio Paese: è necessario garantire che il loro sforzo vada a buon fine nella maniera più immediata e trasparente. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL FUTURO È GREEN

L'opinione di Enrico Bobbio, presidente di PolieCo, Consorzio nazionale per il riciclaggio dei rifiuti dei beni a base di polietilene



Da dove nasce l'interesse a trafficare rifiuti in plastica, visto che non si tratta di prodotti pericolosi, difficili da smaltire?

Il materiale riciclato di qualità sta diventando una materia prima sempre più importante, soprattutto alla luce

dei nuovi orientamenti comunitari che favoriscono l'economia del riciclo. L'aspetto è duplice: i prodotti dovranno da un lato essere sempre più separabili e riciclabili; dall'altro, conterranno quantità sempre crescenti di materiale riciclato o con un'alta

valenza ambientale. Nel prossimo decennio, il riciclato di qualità sarà il materiale più richiesto, senza il quale molti manufatti non si potranno produrre. Arriverà a costare anche un 20% in più rispetto a quello vergine.

Perché, allora, i rifiuti prendono la strada della Cina e di altri Paesi in Estremo Oriente?

I Paesi in via di sviluppo, con alcune eccezioni, sono poveri di materie prime e spesso anche di rifiuti, visto che gran parte della loro produzione è destinata all'esportazione. In questi Paesi è nata un'industria del riciclo fortemente globalizzata, alimentata all'inizio dai grandi flussi di rifiuti provenienti dagli Stati Uniti, dove questa attività non era ritenuta strategica e i rifiuti considerati un problema da risolvere più che un'opportunità da sfruttare. I Paesi emergenti hanno così potuto attingere a una considerevole massa di rifiuti forniti gratuitamente o, in alcuni casi, perfino sovvenzionati.

Nulla di male, si tratta di un'attività economica come tante altre...

Importare rifiuti non è un'attività illecita. Lo diventa quando il rifiuto non viene dichiarato come tale, quando l'impianto di destinazione è inesistente o inadeguato, per tecnologia o capacità, a trattare il materiale conferito. In questi casi, soprattutto in presenza di triangolazioni o intermediazioni sospette, è lecito sospettare che il riciclo non avvenga nel pieno rispetto delle regole o delle minime garanzie igieniche e ambientali.

Sono anche, possiamo immaginare, le attività più redditizie...

Esiste un mercato parallelo, privo di regole, che ha le proprie rotte, i distretti e le filiere. Operatori che fanno concorrenza sleale ai riciclatori, prevalentemente europei, che operano nella legalità, dovendo rispettare standard e normative ambientali severe, con tutti gli oneri connessi. Non rispettare le norme può persino dimezzare i costi di trattamento. Oltre tutto con un duplice danno: i riciclatori onesti non hanno sufficienti quantità di rifiuti da trattare, vanificando gli investimenti fatti in passato.

Quali sono le conseguenze per i riciclatori italiani?

Ci stanno scippando un'attività economica che ci ha visto tra i pionieri, è che ora inizia a offrire grandi opportunità dal punto di vista economico. Sono ormai quattro o cinque anni che le aziende italiane chiudono, o per mancanza di rifiuti da trattare – e quando sono disponibili sono molto costosi proprio per la forte domanda extra UE –, oppure per la forte concorrenza dei materiali rigenerati provenienti dai Paesi in via di sviluppo, dove i costi sono concorrenziali per il mancato rispetto delle normative ambientali. La green economy è il nostro futuro: un giorno piangeremo per la mancanza di rifiuti da riciclare.