

**Plastica, altro che riciclo: nuova denuncia di Greenpeace**  
**Traffico illecito di rifiuti: più di 1.300 tonnellate**  
**di plastica destinata al riciclo spedita illegalmente in Malesia**  
**Telecamera nascosta: “Ecco com'è facile liberarsi dei rifiuti Oltreoceano”**

*[Dopo avere mostrato le drammatiche conseguenze sanitarie e ambientali](#) delle nostre esportazioni di rifiuti in plastica in Malesia, una nuova indagine dell'Unità Investigativa di Greenpeace Italia ha portato alla scoperta di un sospetto traffico illecito di rifiuti plastici con l'aggravante dell'associazione per delinquere transnazionale. Stando ai documenti confidenziali nelle mani dell'associazione, da gennaio a settembre 2019 il 46 per cento dei rifiuti in plastica italiani inviati in Malesia è risultato destinato ad aziende prive dei permessi per importarli e riciclarli. Già in mano alle autorità competenti tutta la documentazione dell'indagine. Video con telecamera nascosta: “Ci siamo finti trafficanti di plastica per dimostrare quanto sia facile vendere illegalmente i nostri rifiuti”*

Più di 1.300 tonnellate di **rifiuti in plastica italiani**<sup>1</sup> spedite illegalmente ad aziende malesi. E questo solo nei primi nove mesi del 2019 quando, su un totale di 65 spedizioni dirette in Malesia, 43 sono state inviate ad impianti privi dei permessi per importare e riciclare<sup>2</sup> rifiuti stranieri. È quanto documenta l'**Unità Investigativa di Greenpeace** Italia che, da gennaio 2019, anche nel Paese asiatico ha condotto una indagine, riuscendo ad entrare in possesso di **documenti riservati**<sup>3</sup> che mostrano come **circa la metà dei rifiuti plastici italiani** diretti in Malesia (il 46 per cento in peso, ovvero più di 1.300 tonnellate su un totale di 2.880 tonnellate) finiscano in impianti privi delle autorizzazioni e che quindi operano **senza alcun rispetto per ambiente e salute umana**, con evidente violazione delle leggi nazionali e comunitarie<sup>4</sup>.

Se quanto documentato dall'associazione fosse confermato dalla autorità, “le contestazioni a carattere penale sarebbero elevate - precisa Paola Ficco, giurista ambientale e avvocatessa - e nello specifico saremmo di fronte ad **attività organizzate per il traffico illecito di rifiuti**, traffico illecito di rifiuti<sup>5</sup> e **associazione per delinquere transnazionale**<sup>6</sup>”.

---

<sup>1</sup> Per “rifiuti di plastica” si intendono i rifiuti catalogati HS Code 3915. Per la definizione di Harmonized System (HS) vedi [link di consultazione](#); per la classificazione dei rifiuti con HS Code 3915 vedi [link di consultazione](#).

<sup>2</sup> Da notare che, stando alla normativa malese, il permesso (Approved Permit - AP) per importare rifiuti in plastica (HS 3915) viene concesso “solo agli importatori malesi che svolgano attività di trattamento / riciclaggio dei rifiuti di plastica importati”; non è prevista, quindi, l'importazione da parte di intermediari - [link di consultazione del sito del governo malese](#).

<sup>3</sup> I documenti confidenziali di cui è venuta in possesso Greenpeace fanno riferimento esclusivamente alle spedizioni dirette di rifiuti plastici italiani in Malesia (che nei primi nove mesi del 2019 sono state pari a circa 2.880 tonnellate). Non sono oggetto dell'indagine i quantitativi (pari a circa 4 mila tonnellate) di rifiuti plastici italiani con destinazione finale la Malesia spediti con l'intermediazione di aziende di Paesi terzi (spedizioni indirette) o le materie prime secondarie (ovvero le spedizioni non accompagnate da Allegato VII). Secondo Eurostat, l'export complessivo di prodotti con codice HS 3915 nei primi nove mesi del 2019 è stato pari a di 6.955 tonnellate.

<sup>4</sup> Il 66 per cento delle spedizioni dirette in Malesia, stando ai documenti riservati ottenuti dall'Unità Investigativa di Greenpeace Italia, equivale a 43 spedizioni irregolari su 65 totali (gennaio - settembre 2019).

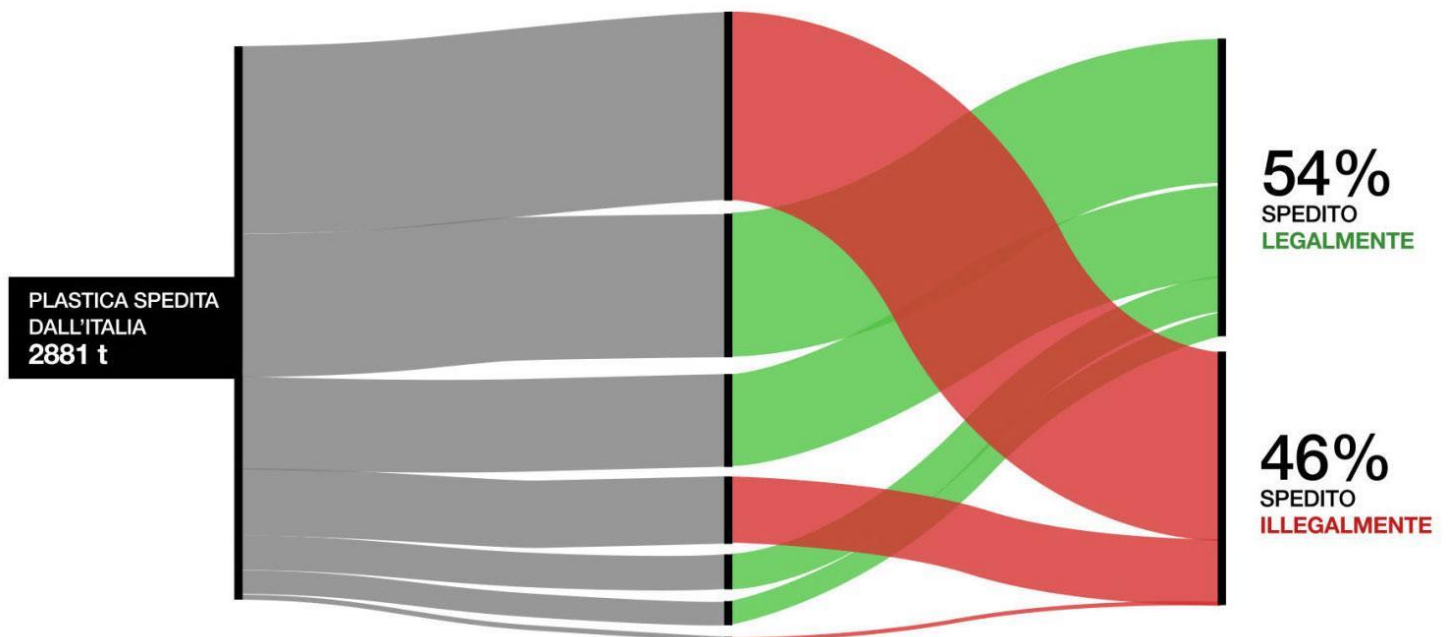
<sup>5</sup> Artt. 452-*quaterdecies* C.p. e 259 Dlgs 152/2006.

<sup>6</sup> Art. 416 C.p. e 4 legge 146/2006.

Evidente quindi come, nonostante i tentati giri di vite del governo malese - il primo a luglio 2018 e il secondo nel gennaio 2019 - per arginare il fenomeno delle fabbriche e delle importazioni illegali, le misure di Kuala Lumpur risultino inefficaci e il traffico internazionale di rifiuti che coinvolge il nostro Paese continui. “Pochi mesi fa abbiamo mostrato [le drammatiche conseguenze sanitarie e ambientali](#) delle nostre esportazioni di rifiuti in plastica in Malesia<sup>7</sup>; ora, con questa seconda inchiesta, sveliamo le **illegalità** che si celano dietro tali fenomeni - precisa Giuseppe Ungherese, responsabile campagna Inquinamento di Greenpeace - Questa situazione è inaccettabile: chiediamo alle autorità italiane di intervenire immediatamente per mettere fine a questo **traffico illecito**”.

## Malesia, illegale quasi una spedizione su due

*Nel 2019\* più di 1.300 tonnellate di rifiuti plastici italiani sono state spedite a impianti malesi senza autorizzazioni all'importazione e al riciclo*



\*Dati analizzati riferiti al periodo gennaio - settembre 2019 (fonte ed elaborazione Greenpeace)<sup>8</sup>

<sup>7</sup> Greenpeace, settembre 2019: [Che fine fanno i rifiuti in plastica che esportiamo?](#); video pubblicato su [Corriere.it](#).

<sup>8</sup> *Ibid.*, nota a piè di pagina numero 3.

## Il contesto: dove va a finire la nostra plastica?

L'analisi di Greenpeace si è concentrata sui **rifiuti plastici misti** - ovvero **contenitori, film, pellicole industriali** e residui plastici di ogni sorta - largamente utilizzati nella nostra vita quotidiana ma di difficile recupero e riciclo (riconducibili a HS Code 3915<sup>9</sup>). Si tratta dei rifiuti che, fino a due anni fa, erano spediti prevalentemente in Cina, partner privilegiato capace di ricevere [il 42% dei nostri rifiuti plastici esportati fuori dai confini europei](#)<sup>10</sup>. Tuttavia, nel 2018, il gigante asiatico ha fermato l'import di quei polimeri di plastica di scarsa qualità, poco riciclabili e quindi grandemente impattanti per ambiente e salute umana.

### Dove va a finire la nostra plastica?

Primi 15 Paesi (extra Ue) verso cui l'Italia ha esportato scarti di materie plastiche nel 2019\*

	Quantità in chili	Valore in euro
Turchia	9.081.600 kg	897.725 €
MALESIA	6.955.500 kg	1.409.267 €
Cina	5.129.700 kg	1.973.659 €
Yemen	4.875.300 kg	2.857.778 €
Svizzera	2.524.900 kg	154.374 €
Arabia Saudita	2.351.300 kg	1.281.622 €
India	2.039.600 kg	390.315 €
Pakistan	1.614.200 kg	302.766 €
Usa	1.576.000 kg	1.091.690 €
Messico	1.238.600 kg	793.670 €
Singapore	1.137.600 kg	260.260 €
Oman	1.034.500 kg	501.623 €
Hong Kong	717.200 kg	295.940 €
Sri Lanka	683.900 kg	410.525 €
Vietnam	526.800 kg	77.629 €

\* Dati: gennaio - settembre 2019; HS Code 3915. I dati, e relativa analisi, fanno riferimento al totale delle esportazioni da Italia a Malesia con codice HS Code 3915 sia spedite in maniera diretta che indiretta (quindi con intermediazione di operatore di uno stato terzo).

Fonte: Eurostat - Elaborazione Greenpeace • Creato con Datawrapper

<sup>9</sup> AIDA, tariffa doganale d'uso integrata, codice Taric 3915 (HS Code): cascami, ritagli e avanzi di materie plastiche. Agenzia dogane e monopoli - [link di consultazione](#). Vedi appendice III a questo documento.

<sup>10</sup> Greenpeace, [Altro che riciclo, ecco dove vanno a finire i nostri rifiuti di plastica](#), aprile 2019.

Così, a seguito del bando cinese, altri Stati, **pur non essendo dotati di sistemi idonei ed efficaci di recupero e trattamento**, sono diventati le nuove mete dei rifiuti globali. Tra questi, [la Malesia è stata il primo importatore di rifiuti plastici italiani nel 2018](#) e, dato confermato anche nei primi nove mesi del 2019, resta tuttora partner privilegiato dell'Italia, garantendosi il secondo posto<sup>11</sup> con 7 mila tonnellate importate tra spedizioni dirette e indirette<sup>12</sup>, per un valore di quasi **un milione e mezzo di euro**.

### **La norma in Italia: “Esportare solo per riciclo”**

Le spedizioni, stando alla normativa, dovrebbero seguire un iter molto rigoroso. Si tratta del [Regolamento \(CE\) n. 1013/2006](#)<sup>13</sup>, il quale mette nero su bianco l'obbligo, per i Paesi europei, di spedire i propri rifiuti plastici fuori dall'Ue esclusivamente per “**riciclo e recupero**”<sup>14</sup>. Inoltre, gli impianti di destino devono avere **standard ambientali e tecnici pari a quelli comunitari** e operare con “**metodi ecologicamente corretti**”<sup>15</sup>, ovvero “in conformità di norme in materia di **tutela della salute umana e ambientale** grosso modo equivalenti a quelle previste dalla normativa comunitaria”. Da ultimo, è esclusa la possibilità di spedire rifiuti lontano dai confini europei per **smaltimento**<sup>16</sup> (ovvero “messa in discarica” e “incenerimento a terra e in mare”).

Eppure, nonostante “la legislazione del Paese di destino deve essere ‘grosso modo equivalente’<sup>17</sup> a quella comunitaria mi sia consentito di osservare che **la normativa malese**, con il dovuto rispetto, **non equivale** neanche lontanamente a quella europea” conferma la giurista ambientale Paola Ficco. Ad esempio, “non esistono la valutazione di impatto ambientale o strategica, né **il concetto di danno ambientale** con l'apparato fideiussorio o l'autorizzazione integrata ambientale”. Un problema “condiviso con quasi tutti i Paesi del Sud-Est asiatico verso cui esportiamo i nostri rifiuti”, continua l'avvocata. Pertanto, “l'esportazione dovrebbe essere l'ultima *ratio*”, anche perché “una società tecnologicamente avanzata deve essere in grado di **gestire i propri scarti**; se non lo è, deve interrogarsi seriamente su quello che sta facendo”. Il punto non è, secondo la giurista, se i nostri rifiuti plastici debbano essere spediti in Malesia, “il punto è che i nostri rifiuti plastici **non dovrebbero essere spediti all'estero**”. Peccato che la realtà documentata dall'Unità Investigativa di Greenpeace Italia sia ben diversa.

### **Malesia, anche nel 2018 possibili irregolarità nelle spedizioni**

---

<sup>11</sup> Dati gennaio - settembre 2019; fonte Eurostat; elaborazione Greenpeace; al primo posto delle esportazioni italiane extra Ue troviamo la Turchia, che importa il 20 per cento del totale delle nostre spedizioni fuori dal vecchio continente mentre la Malesia è al secondo posto con il 15,3 per cento.

<sup>12</sup> *Ibid.*: Nota a piè di pagina: numero 2.

<sup>13</sup> Regolamento (CE) n. 1013/2006: [link di consultazione](#).

<sup>14</sup> Secondo la Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, Direttiva 2006/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006 relativa ai rifiuti, si intende per recupero “tutte le operazioni previste dall'allegato II B”, in sintesi: “Riciclo/recupero sostanze, acidi, basi”, “utilizzo come combustibile o altro mezzo per produrre energia” - [link di consultazione](#).

<sup>15</sup> Regolamento (CE) n. 1013/2006, articolo 49: “In caso di esportazioni dalla Comunità, a) l'autorità competente di spedizione nella Comunità: impone, e si adopera per garantire, che tutti i rifiuti esportati siano gestiti secondo metodi ecologicamente corretti [...]; b) vieta l'esportazione di rifiuti verso paesi terzi se ha motivo di ritenere che essi non saranno gestiti secondo quanto prescritto alla lettera a)”. Inoltre, vedi Regolamento 1013/2006, articolo 49, comma 2 - [link di consultazione](#).

<sup>16</sup> Secondo la Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, Direttiva 2006/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 aprile 2006 relativa ai rifiuti, si intende per smaltimento “tutte le operazioni previste dall'allegato II A”, in sintesi: “Messa in discarica” e “incenerimento a terra e in mare” - [link di consultazione](#).

<sup>17</sup> Regolamento (CE) n. 1013/2006, art. 49, comma 2: [link di consultazione](#).

Che dal bando cinese del 2018 le importazioni illegali di rifiuti plastici dall'Occidente verso la Malesia stessero aumentando vertiginosamente se n'erano accorti anche i vertici del governo di Kuala Lumpur. Come ha confermato la stessa **Zuraida Kamaruddin**, ministra malese dell'Edilizia abitativa e del Governo locale con delega alla gestione delle materie plastiche, nel 2018 delle 114 aziende autorizzate a importare e trattare rifiuti plastici stranieri "solo 54 erano attive e, del totale, **solo otto rispettavano veramente le condizioni stabilite**"<sup>18</sup>.

Così, a fine luglio 2018 in Malesia si dà il via al primo giro di vite contro il business illegale della plastica: si iniziano a chiudere impianti fuori norma e, come misura preventiva, si **ritirano le licenze a tutte le industrie del settore** che importano e riciclano materie plastiche dall'estero<sup>19</sup>. In altre parole, da agosto 2018 tutte le industrie di riciclo rimangono senza licenza e fino a fine dicembre 2018 la procedura per ottenere le autorizzazioni per l'import di rifiuti di plastica è messa in *stand by*<sup>20</sup>, ufficialmente per permettere alle autorità malesi di realizzare controlli a tappeto che porteranno alla chiusura di oltre 155 fabbriche illegali<sup>21</sup>.

Di fronte al blocco delle autorizzazioni alle attività di riciclo e la supposta chiusura malese all'import di rifiuti stranieri, negli ultimi cinque mesi del 2018 ci si sarebbe potuto attendere uno stop dei flussi verso il Paese asiatico. Invece, analisi fatte da Greenpeace dimostrano come da agosto a dicembre 2018 circa **3.500 tonnellate di rifiuti in plastica** sono stati comunque spediti dall'Italia verso la Malesia, per un valore complessivo di 660 mila euro. Una cifra non trascurabile, se si pensa che da gennaio a luglio 2018 (quando l'import era ancora aperto) l'Italia ha spedito in Malesia 9.400 tonnellate di rifiuti in plastica. "Come è possibile che aziende italiane abbiamo potuto continuare a spedire rifiuti ad aziende malesi prive delle autorizzazioni necessarie?", si chiede Ungherese di Greenpeace. "Se le autorità confermeranno che gli impianti malesi erano privi di licenza, allora saremmo di fronte ad un caso di spedizione di rifiuti su cui sarà necessario effettuare i dovuti approfondimenti al fine di verificarne le irregolarità", commenta Florindo Iervolino, responsabile del Reparto Antifrode della Dogana del porto di Genova, uno dei porti marittimi più trafficati d'Italia, e responsabile del monitoraggio diretto dei prodotti che entrano ed escono nel mercato europeo attraverso il porto.

### **Documenti riservati: nel 2019 prove di spedizioni illegali**

Nel 2019, quando la procedura per il rilascio delle autorizzazioni per importare e riciclare rifiuti plastici stranieri riapre, la Malesia fa **un secondo (vano) tentativo** di bloccare il flusso illegale. Infatti, in aggiunta al canonico permesso (**Approved Permit, AP**<sup>22</sup>) che le aziende devono ottenere per importare

---

<sup>18</sup> Star online, 5 gennaio 2019, Zuraida Kamaruddin, ministra malese dell'Edilizia abitativa e del Governo locale con delega alla gestione delle materie plastiche: "There were 114 companies holding plastic waste AP but only 54 were active and from the total, only eight really complied with the conditions stipulated. Now all of them have to reapply for the import license according to the new procedures and conditions" - [link di consultazione](#).

<sup>19</sup> Daily express, 28 ottobre 2018, Zuraida Kamaruddin, ministra malese dell'Edilizia abitativa e del Governo locale con delega alla gestione delle materie plastiche: "On July 24, her ministry announced that AP on importation of plastic waste for 114 factories were revoked for three months" - [link di consultazione](#).

<sup>20</sup> New Straits Times, 26 ottobre 2018: "The Housing and Local Government Ministry has permanently stopped the issuance of Approved Permits (AP) for plastic waste effective today" - [link di consultazione](#).

<sup>21</sup> New Straits Times, 29 Agosto 2019: "The government has already [...] closed down 155 illegal processing plants" - [link di consultazione](#).

<sup>22</sup> Approved Permit (AP) per HS Code 3915 - [link di consultazione del sito del Governo malese](#).

e riciclare rifiuti plastici stranieri - il quale dovrebbe essere concesso solo ad impianti che rispettano 16 condizioni volte a certificare che le attività non arrecheranno danni a salute umana, ambiente e lavoratori<sup>23</sup> - viene approvato “il divieto di importare **rifiuti di plastica contaminati**, ovvero **plastica non riciclabile o di bassa qualità**”, precisa Zuraida Kamaruddin, ministra malese con delega alla gestione delle materie plastiche<sup>24</sup>. In altre parole, il governo frena l’ingresso alla “spazzatura importata con la scusa del riciclo”, come la definisce la ministra malese dell’ambiente Yeo Bee Yin<sup>25</sup>.

Eppure, **documenti riservati** hanno permesso all’Unità Investigativa di Greenpeace Italia di avere l’elenco delle 68 aziende malesi che, da gennaio a settembre 2019, sono le sole autorizzate a importare e trattare rifiuti plastici dall’estero<sup>26</sup>. E da controlli incrociati con documenti confidenziali, è risultato evidente come sia continuato **l’export italiano verso aziende malesi che agiscono illegalmente perché prive dei requisiti** obbligatori per legge. Infatti, come già sottolineato, nei primi nove mesi del 2019 questo traffico illecito ha coinvolto il 46 per cento dei rifiuti in plastica italiani in termini di peso, pari al 66 per cento delle spedizioni dirette in Malesia.

“La commissione ecomafie già nella relazione del 2018 aveva stimato come il 25 per cento dei traffici che si verificano via mare verso i Paesi internazionali presentava delle irregolarità”, precisa **Stefano Vignaroli, presidente della Commissione di inchiesta sulle attività illecite** connesse al ciclo dei rifiuti, evidenziando come la situazione scoperta da Greenpeace sia addirittura peggiore rispetto alle aspettative. “I Paesi emergenti - continua Vignaroli - come **la Malesia, non sono preparati** a gestire questo flusso di rifiuti ma ne sono attratti dal guadagno che rappresenta”. Infatti, secondo Zuraida Kamaruddin, ministra malese con delega alla gestione delle materie plastiche, la plastica è “un business pulito da capitalizzare”. “Se non proveremo a trarne vantaggio economico noi, lo farà qualcun altro - continua la ministra - D’altronde, perché dovremmo uccidere un settore economicamente rilevante solo perché il nostro sistema di controllo non è abbastanza forte?”. E intanto, i rischi per ambiente e salute umana non sembrano arrestarsi.

Inoltre Greenpeace denuncia che, pur essendo diminuite le spedizioni complessive verso la Malesia, nel 2019 si è registrato un importante **aumento delle spedizioni che arrivano in Malesia con l’intermediazione di broker di Paesi terzi**. Nel dettaglio, mentre nel biennio 2017-2018 circa il 20 per cento dei rifiuti plastici esportati dall’Italia verso il Paese asiatico era gestito da aziende non malesi (soprattutto con sede a Hong Kong e in minima parte Cina), da gennaio 2019 **crece il ruolo degli intermediari di Hong Kong**, che arrivano a gestire la metà delle nostre spedizioni verso la Malesia.

---

<sup>23</sup> Vedi in coda al report: APPENDICE 2, Le condizioni che devono essere rispettate da un’azienda malese per importare e riciclare scarti plastici stranieri (HS Code 3915).

<sup>24</sup> Intervista di Greenpeace a Zuraida Kamaruddin, ministra malese dell’Edilizia abitativa e del Governo locale con delega alla gestione delle materie plastiche.

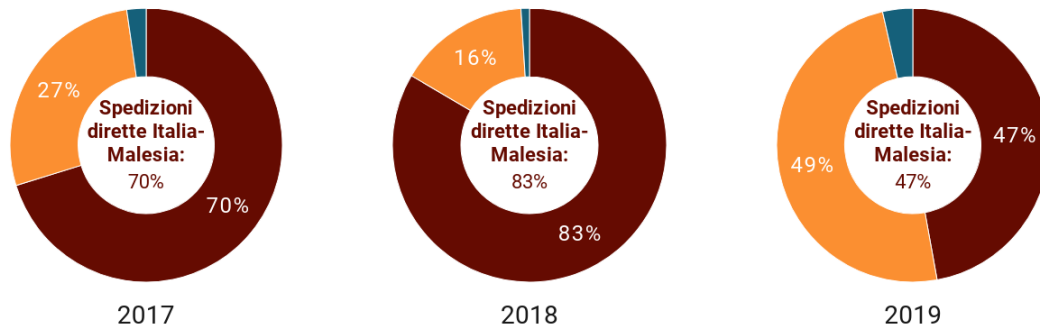
<sup>25</sup> Financial Times, 28 maggio 2019: “Garbage is traded under the pretext of recycling” - [link per consultazione](#).

<sup>26</sup> Dato aggiornato a settembre 2019.

## Aumentano le spedizioni via Hong Kong

Nel 2019 la metà delle spedizioni destinate in Malesia sono arrivate nel Paese asiatico via Hong Kong; in diminuzione le spedizioni dirette Italia - Malesia (da 83% nel 2018 a 47% del 2019)

■ Spedizioni dirette Italia-Malesia ■ Spedizioni destinate in Malesia (via Hong Kong) ■ Other



Dati: gennaio - settembre 2017, 2018, 2019; HS Code 3915.

Fonte: Greenpeace - Elaborazione: Greenpeace • Creato con Datawrapper

### Verifiche di Greenpeace: “Telecamera nascosta svela gli illeciti”

Rifiuti stoccati illegalmente, lavoratori che vivono all'interno delle fabbriche e incendi di materiali plastici. Oltre ai controlli documentali, tra luglio e agosto dello scorso anno un team di Greenpeace ha condotto una spedizione su campo in Malesia per documentare le condizioni delle aziende a cui vengono spediti i nostri rifiuti plastici. “Le **telecamere nascoste** mostrano imprenditori malesi disposti a importare e trattare rifiuti italiani, sia **plastica contaminata** che rifiuti urbani, pur non comparando nella lista delle aziende malesi autorizzate, e quindi essendo privi dei permessi necessari”, spiega l'Unità Investigativa di Greenpeace Italia.

“Visitando impianti di partner commerciali di aziende italiane in diverse aree della Malesia, abbiamo trovato condizioni di lavoro inaccettabili, **operai che vivono all'interno delle fabbriche** e cumuli di rifiuti **stoccati illegalmente all'aperto**”, continua Greenpeace. Inoltre, [come si vede nelle immagini riprese nel Paese asiatico](#), l'associazione ambientalista ha documentato, proprio accanto agli impianti di una delle aziende che ha importato rifiuti plastici dal Belpaese, un incendio illegale di materie plastiche nonché un terrapieno composto da rifiuti di plastica anche italiani. Sempre nei pressi della capitale, nella sede di un'altra azienda collegata all'export dall'Italia sono stati filmati “rifiuti plastici stoccati all'aperto senza alcuna sicurezza per ambiente e salute umana”, continua il team dell'associazione ambientalista.

### Conseguenze per salute e ambiente

Un inquinamento che si traduce in numeri. Greenpeace ha analizzato alcuni campioni di acqua, suolo e frammenti di plastica<sup>27</sup> in diversi siti illegali di stoccaggio di rifiuti in plastica stranieri (anche italiani) in

<sup>27</sup> La raccolta dei campioni è stata fatta in Malesia ad agosto 2019 in prossimità o all'interno dei siti di stoccaggio illegale di rifiuti stranieri (nonché italiani); le successive analisi chimiche su differenti matrici (corsi d'acqua, suolo, sedimenti, frammenti di plastica e campioni di cenere) sono state realizzate presso i laboratori di ricerca dell'organizzazione ambientalista nell'Università di Exeter.

Malesia. “I risultati sono allarmanti, in alcuni campioni di plastiche abbiamo trovato elevati livelli di contaminazione per numerose sostanze chimiche **pericolose per l’ambiente e per l’uomo**”, dichiara Ungherese di Greenpeace.

Nel dettaglio, nei campioni di frammenti di plastica presenti nel suolo sono state rilevate **elevate concentrazioni di metalli pesanti** (come cadmio e piombo) rispetto ai livelli riscontrati in natura e la presenza di composti organici persistenti come i ritardanti di fiamma bromurati e ftalati, noti interferenti endocrini utilizzati nella produzione di alcune materie plastiche. “**Abbiamo trovato sostanze chimiche pericolose** anche nei campioni di cenere, misti a materie plastiche<sup>28</sup>, raccolti all’interno di uno dei siti illegali di stoccaggio dove sono stati rilevati idrocarburi<sup>29</sup>, tra cui il benzo(a)pirene, **noto cancerogeno per l’uomo**”.

Un traffico illegale che sta avendo **effetti negativi tangibili** sulla quotidianità dei cittadini malesi, costretti a vivere in un territorio sempre più inquinato. Infatti, [come documentato in una precedente inchiesta di Greenpeace](#)<sup>30</sup>, le fabbriche di riciclo illegali della plastica stanno creando gravi problemi all’ambiente e alla salute di chi vive nei pressi delle zone industriali, dove da un anno all’altro si è registrato un **aumento delle malattie respiratorie che arriva fino al 30 per cento**<sup>31</sup>.

### **Responsabilità italiane, Dda: “Controllati il 2,5 per cento dei container”**

Anche la gestione italiana, purtroppo, presenta alcune lacune. Infatti, secondo la normativa, dovremmo spedire a Paesi extra Ue esclusivamente plastica adatta per il riciclo e il recupero<sup>32</sup>. E invece cosa si trova nei nostri container? “Quasi sempre si tratta di **rifiuti plastici** elevati in quantità, ma di **qualità molto bassa**”, racconta Renato Nitti, Sostituto Procuratore della Repubblica della Direzione distrettuale antimafia di Bari.

“Ciò che trasportano i container non corrisponde quasi mai a quanto dichiarato nella documentazione - conferma YB Ng Sze Han, membro del comitato esecutivo dello Stato malese di Selangor - La maggior parte delle volte si tratta di un miscuglio di rifiuti plastici. La parte che può essere riciclata è davvero bassa, forse il 20-30 per cento. Tutto il resto deve essere gettato da qualche parte, e questo provoca enormi problemi e inquinamento”<sup>33</sup>.

Come è possibile che alcuni imprenditori italiani non rispettino la normativa europea, inviando materiale plastico non adatto al riciclo o peggio ancora verso aziende prive di autorizzazioni? Secondo la Direzione Distrettuale Antimafia, **meno del 2,5 per cento dei container** che spediamo dai porti italiani è ispezionato con visita merci. “I volumi del traffico merci sono decisamente alti e le difficoltà nei controlli molteplici - continua il Sostituto Procuratore Nitti - Le nostre navi, quando sono piccole, trasportano dai 3 mila ai 6 mila container: quanti credete sia possibile ispezionarne *de visu*? E cosa significa svuotare

<sup>28</sup> I campioni di cenere sono derivati dalla combustione parziale o totale dei rifiuti stoccati.

<sup>29</sup> Si intende idrocarburi alifatici a catena lunga e idrocarburi policiclici aromatici.

<sup>30</sup> Greenpeace, settembre 2019: [Che fine fanno i rifiuti in plastica che esportiamo?](#); video pubblicato su [Corriere.it](#).

<sup>31</sup> Intervista di Greenpeace (agosto 2019) a Tneoh Shen Jen, primario del Metro Hospital a Sungai Petani (minutaggio: 14:25 - 14:35): “I found that patients with bronchitis and asthma increase of 20-30% if compare to last year”.

<sup>32</sup> Regolamento (CE) n. 1013/2006: [link di consultazione](#).

<sup>33</sup> 20 gennaio 2020: Malesia, il governo malese rispedisce rifiuti plastici ai Paesi di origine - [Greenpeace Malaysia, Malaysian Government returns to sender](#).



un container? Ci sono porti dove non c'è neppure un'area adatta per aprire e controllare di persona un container”.

Conferma a Greenpeace la giurista ambientale Paola Ficco: “I controlli soffrono di **carenze di organico** e di fondi per poter affrontare complesse e costose attività di *intelligence*, le quali sarebbero le uniche a poter garantire un intervento mirato sulla esagerata mole di containers che affolla i nostri porti”. Una mancanza che, a conti fatti, sembra agevolare il **traffico illecito di rifiuti**. Inoltre, non si devono dimenticare le **responsabilità dei Paesi firmatari della Convenzione di Basilea**, Italia compresa. Infatti, continua la giurista: “Nessuno ricorda mai che la Convenzione di Basilea stabilisce che le Parti (i Paesi firmatari, tra cui l'Italia, ndr) devono “*vegliare affinché i movimenti oltre frontiera di rifiuti pericolosi e di altri rifiuti siano ridotti al minimo compatibile con una gestione efficace ed ecologicamente razionale di tali rifiuti e che vengano effettuati in modo da proteggere la salute umana e l'ambiente dagli effetti nocivi che potrebbero risultarne*”<sup>34</sup>. Ambiente e salute anche, evidentemente, di Paesi terzi”.

“La gestione dei rifiuti è il metro del nostro **livello di civiltà e di responsabilità** e raccogliarli in modo differenziato non basta. Esportare i rifiuti significa affermare la propria incapacità di gestire il problema - chiude la giurista Ficco -. Se è vero che dobbiamo proteggere l'ambiente che ci è più prossimo e la nostra salute, questo non ci autorizza ad offendere quello di chi è lontano da noi e minare la sua salute”.

Eppure, “la maggior parte degli occidentali non è consapevole di tutto questo”, chiude il politico malese **YB Ng Sze Han**. “Pensate che il vostro Paese stia facendo un ottimo lavoro con **la raccolta differenziata** e che la percentuale di rifiuti effettivamente riciclati sia molto alta. Peccato che non sia affatto così”.

---

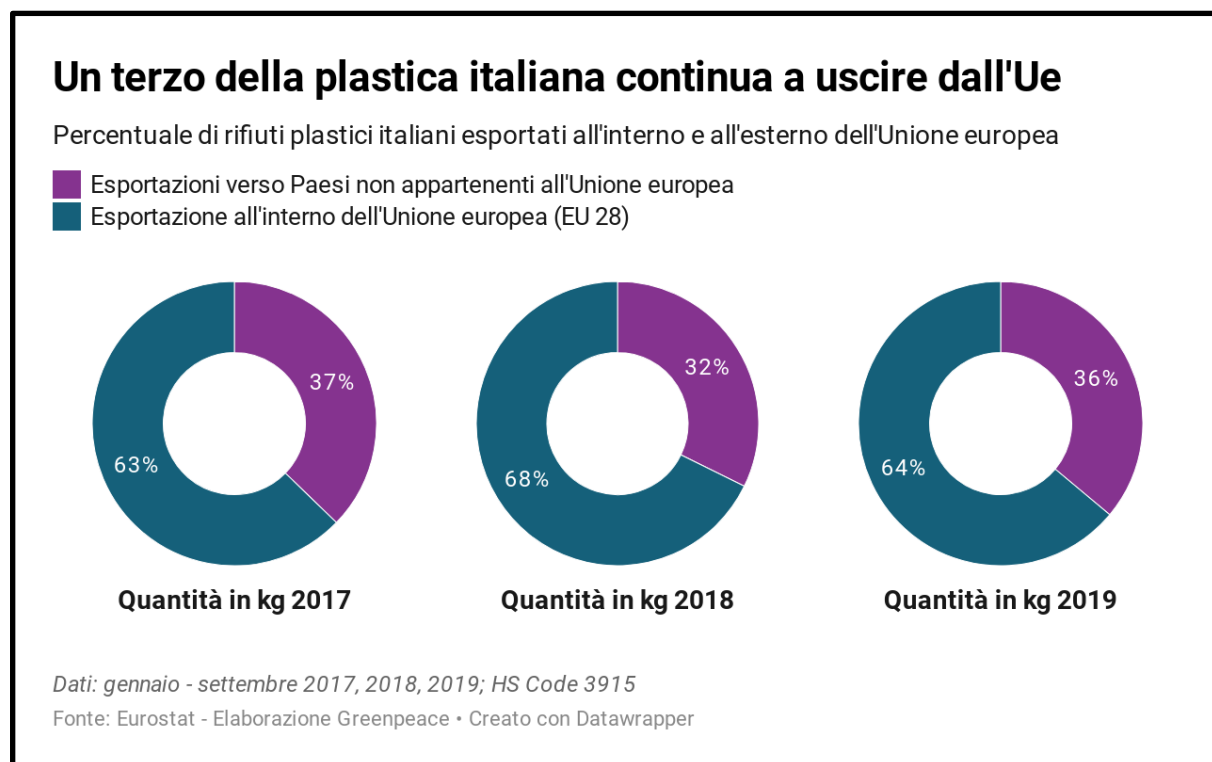
<sup>34</sup> Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti oltre frontiera di rifiuti pericolosi e sulla loro eliminazione, art. 4, comma 1, lett. d.: [link di consultazione](#).

## APPENDICE I

### Dati Eurostat: a chi spediamo i nostri rifiuti in plastica?

#### *Analisi dei flussi delle esportazioni di plastica (HS Code 3915) dall'Italia per gli anni 2017, 2018 e 2019.*

Solo **nei primi nove mesi del 2019**, secondo i dati Eurostat, l'Italia ha spedito all'estero 124 mila tonnellate di rifiuti di plastica<sup>35</sup>, per un giro d'affari di 38 milioni di euro<sup>36</sup>. Di questi, secondo l'ente statistico dell'Unione europea, il 36 per cento continua ad essere inviato fuori dall'Ue, teoricamente per essere riciclato<sup>37</sup>.



In cima alla classifica dei Paesi extra europei a cui abbiamo inviato i nostri rifiuti nel 2019, dopo la vicina Turchia - che importa il 20 per cento del totale delle nostre spedizioni fuori dal Vecchio Continente - troviamo la **Malesia (15 per cento)**, per un valore di quasi **un milione e mezzo di euro** solo per l'import dall'Italia nei primi nove mesi dello scorso anno.

<sup>35</sup> *Ibid.*, nota 1.

<sup>36</sup> Valore economico statistico, dati Eurostat.

<sup>37</sup> Vedi riferimento legislativo al paragrafo: "La norma in Italia: Esportare solo per riciclo".

## Ecco a chi esportiamo i nostri rifiuti di plastica

Paesi (intra ed extra Ue) a cui l'Italia esporta scarti di materie plastiche (2019\*)

Pagina 1 di 5 >

Paese	Quantità in chili	Valore in euro
AUSTRIA	27.617.400 kg	6.984.085 €
GERMANIA	11.713.200 kg	2.157.491 €
SLOVENIA	11.098.200 kg	3.446.260 €
ROMANIA	9.678.200 kg	2.931.751 €
TURCHIA	9.081.600 kg	897.725 €
MALESIA	6.955.500 kg	1.409.267 €
CINA	5.129.700 kg	1.973.659 €
FRANCIA	5.063.400 kg	1.751.768 €
YEMEN	4.875.300 kg	2.857.778 €
UNGHERIA	4.193.100 kg	1.716.763 €
LETONIA	3.734.300 kg	1.790.483 €
SPAGNA	3.695.700 kg	1.043.780 €
SVIZZERA	2.524.900 kg	154.374 €
ARABIA SAUDITA	2.351.300 kg	1.281.622 €
INDIA	2.039.600 kg	390.315 €

\* Dati: gennaio - settembre 2019; HS Code 3915.

Fonte: Eurostat - Elaborazione Greenpeace • Creato con Datawrapper

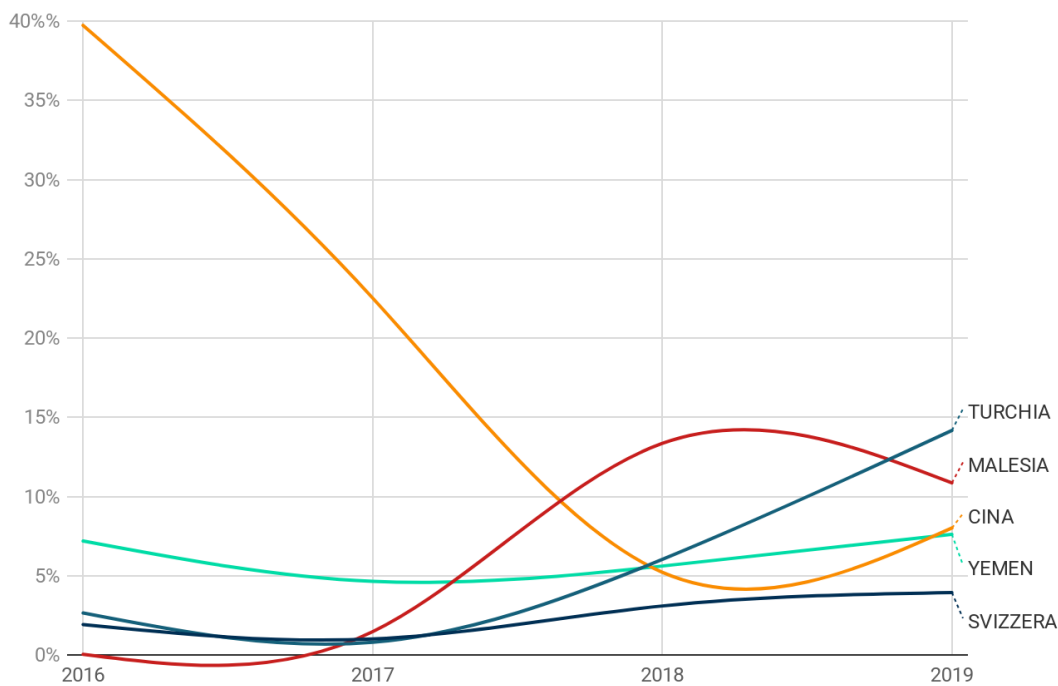
Non stupisce il fatto che, secondo i dati Eurostat nel 2019, le spedizioni verso la Malesia siano diminuite rispetto al 2018. Infatti, mentre [nel 2018 la Malesia era il nostro primo partner per le spedizioni fuori dall'Europa](#) (con un aumento del 195,4 per cento dal 2017 al 2018), dopo l'inasprimento della normativa malese per mettere un freno alle fabbriche illegali del riciclo, nel 2019 le spedizioni verso la Malesia si sono ridotte di un terzo<sup>38</sup>. Prendendo in considerazione solo i dati da gennaio a settembre<sup>39</sup>, l'export verso la Malesia è passato dalle 2.200 tonnellate nel 2017 alle 10.700 del 2018, scendendo alle circa 7 mila dello scorso anno.

<sup>38</sup> Secondo l'elaborazione dei dati Eurostat, dal 2018 al 2019 (considerando solo il periodo gennaio - settembre) le spedizioni dirette in Malesia sono calate del 35 per cento (Fonte Eurostat, elaborazione Greenpeace).

<sup>39</sup> Il confronto è fatto in base al periodo gennaio - settembre per il 2019, il 2018 e il 2017. Allargando la prospettiva all'intera annualità (gennaio - dicembre), nel 2017 l'export verso la Malesia è stato di 4,4 milioni di chili, mentre [nel 2018 di 12,9](#).

## Flussi della plastica italiana fuori dall'Ue

Primi cinque Paesi extra Ue verso cui l'Italia ha esportato scarti plastici (HS 3915) nel 2016 - 2019



HS Code 3915 - Valore in % calcolato rispetto al totale delle esportazioni nei periodi gennaio - settembre di ogni anno.

Fonte: Eurostat - Elaborazione Greenpeace Italia - Creato con Datawrapper

Un quantitativo in decremento, ma che vede comunque **l'Italia al sesto posto in Europa** tra i massimi esportatori di rifiuti plastici in Malesia. Infatti, siamo responsabili di circa il 2 per cento delle esportazioni di rifiuti plastici europei nel Paese asiatico, preceduti in classifica da giganti come la Germania (che esporta in Malesia il 42,8 per cento dei rifiuti plastici esportati dall'Ue), Regno Unito (14,7 per cento), Belgio (14,25 per cento), Francia (10 per cento) e Slovenia (8 per cento)<sup>40</sup>.

Tuttavia, pur diminuendo le spedizioni complessive verso la Malesia, nel 2019 si è registrato un importante **aumento delle spedizioni che arrivano in Malesia con l'intermediazione di broker di Paesi terzi**. Nel dettaglio, mentre nel biennio 2017-2018 circa il 20 per cento dei rifiuti plastici esportati dall'Italia verso il Paese asiatico era gestito da aziende non malesi (soprattutto con sede a Hong Kong e in minima parte Cina), da gennaio 2019 **cresce il ruolo degli intermediari di Hong Kong**, che arrivano a gestire la metà delle nostre spedizioni verso la Malesia.

“Il problema non sono le norme - conferma YB Ng Sze Han, membro del comitato esecutivo dello Stato malese di Selangor<sup>41</sup> dove, negli scorsi mesi, sono state chiuse un centinaio di fabbriche di riciclo illegali - il problema sono **le aziende estere** che fanno arrivare illegalmente in Malesia i rifiuti di tutto il mondo senza seguire la nostra normativa”. Importazioni illegali che, secondo le rilevazioni di Greenpeace, non sembrano essersi arrestate.

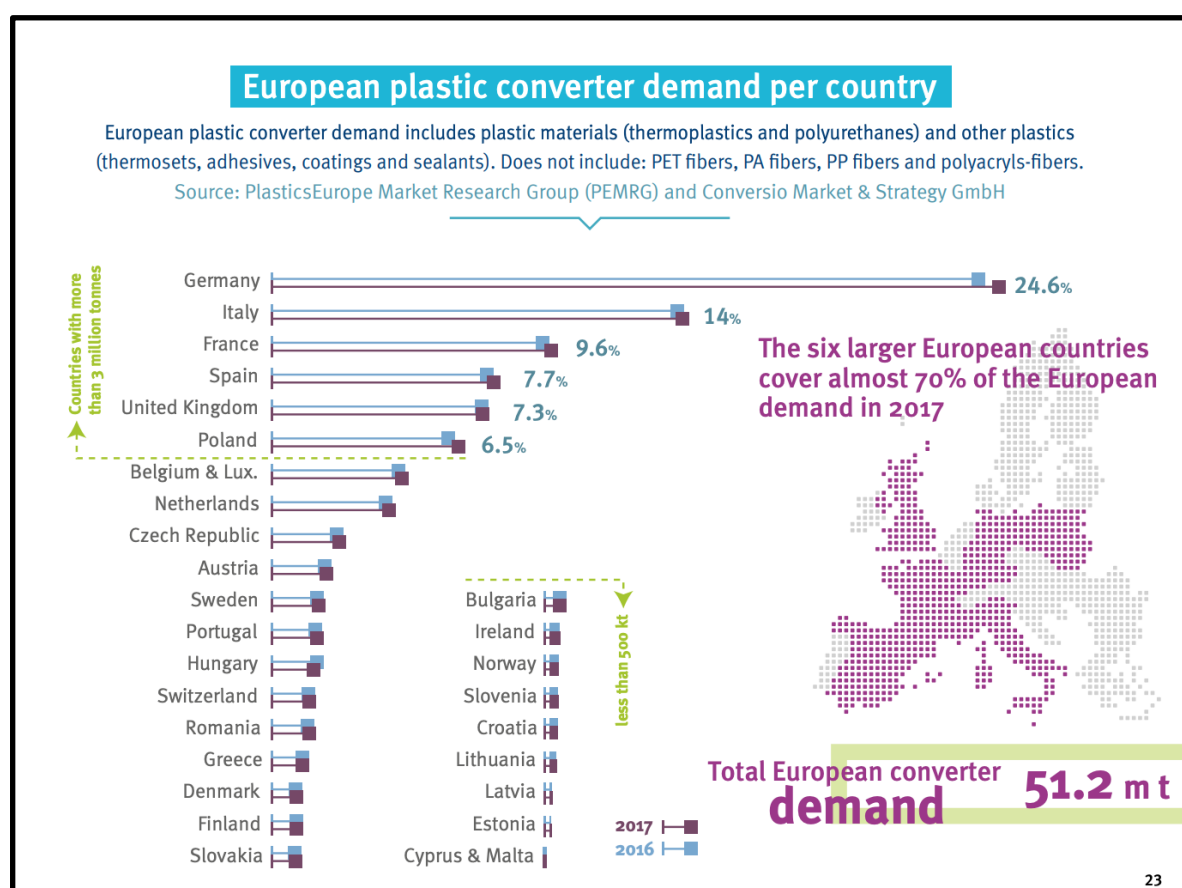
<sup>40</sup> Fonte: dati Eurostat, gennaio - settembre 2019, elaborazione Greenpeace Italia.

<sup>41</sup> In carica come *Selangor local government executive council (EXCO)*.

## APPENDICE II

### Italia, al secondo posto in Ue per domanda di plastica (Analisi di PlasticsEurope<sup>42</sup> su domanda di plastica)

Perché abbiamo bisogno di esportare tutta questa plastica dall'altra parte del mondo? La risposta è nel quantitativo di plastica che utilizziamo. Infatti, l'Italia è il secondo Paese in Europa per **domanda di plastica**. Secondo *PlasticsEurope*, l'associazione europea dei produttori di materie plastiche, la domanda annuale di polimeri plastici da parte delle industrie europee è di **51,2 milioni di tonnellate**<sup>43</sup>. Di queste, la domanda italiana è di 7 milioni di tonnellate (pari al 14 per cento del totale europeo), al secondo posto dietro solo alla Germania (24,6 per cento) e seguita da Francia (9,6 per cento) e Spagna (7,7 per cento).



Materie plastiche che andranno a diventare per la maggior parte **packaging e prodotti usa e getta** (39,7 per cento)<sup>44</sup>.

<sup>42</sup> <https://www.plasticseurope.org/en/about-us/who-we-are>

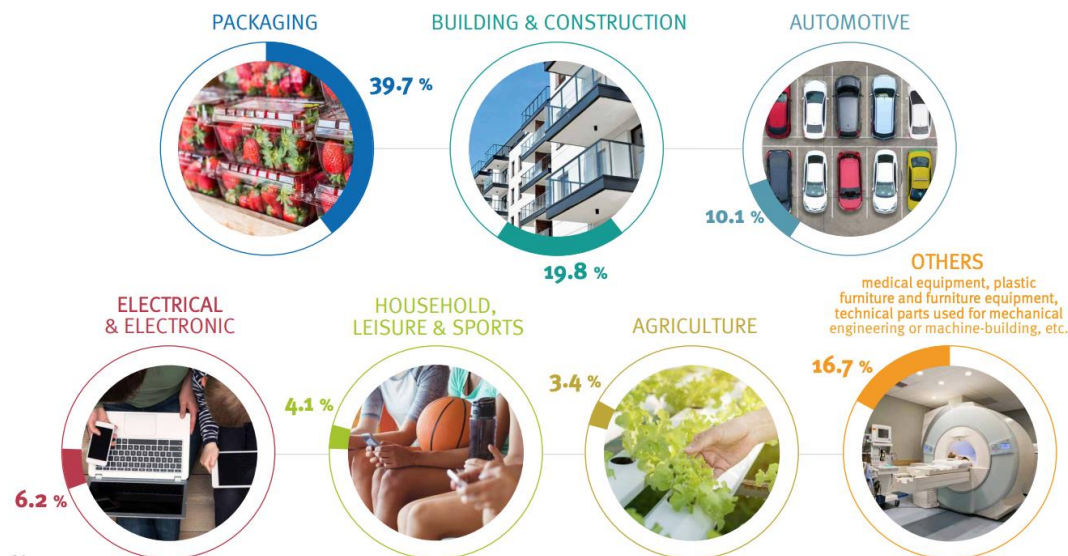
<sup>43</sup> Il dato si riferisce al 2017: "[Plastics - the Facts 2018. An analysis of European plastics production, demand and waste data](#)".

<sup>44</sup> I restanti principali settori di utilizzo: *building and construction* (19,8 per cento), *automotive* (10,1%), *electrical and electronic* (6,2 per cento) - "[Plastics - the Facts 2018](#)".

## Plastic converter demand main market sectors

Distribution of European (EU28+NO/CH) plastic converter demand by segment in 2017.  
Source: PlasticsEurope Market Research Group (PEMRG) and Conversio Market & Strategy GmbH

Total converter demand **51.2 m t**



24

Eppure, nonostante il suo largo utilizzo, una volta divenuta rifiuto la plastica si ricicla con grande difficoltà. Sono i numeri a dirlo. “Di tutta la plastica prodotta al mondo a partire dagli anni Cinquanta, **solo il 9 per cento** è stato effettivamente riciclato - afferma Giuseppe Ungherese, responsabile campagna Inquinamento di Greenpeace - Infatti, nonostante i progressi nel sistema di riciclo, l'Italia come l'Europa non riesce a gestire tutti i rifiuti plastici che produce. Tanto che una grande quantità è spedita all'estero”.

## APPENDICE III

### AIDA, tariffa doganale d'uso integrata, codice Taric 3915 (HS Code).

Agenzia dogane e monopoli - [link di consultazione](#):

AGENZIA DOGANE MONOPOLI		AIDA Tariffa doganale d'uso integrata Dati aggiornati al: 20/11/2019	
<a href="#">home</a> > <a href="#">consultazione</a> >nomenclature taric - visualizza			
Elenco Nomenclature TARIC			
Criteri: <input type="text"/>			
Codice	Descrizione		
	II. CASCAMI, RITAGLI E AVANZI; SEMILAVORATI; LAVORI		
3915	Cascami, ritagli e avanzi di materie plastiche		
<a href="#">3915 1000 00</a>	- di polimeri di etilene		
<a href="#">3915 2000 00</a>	- di polimeri di stirene		
<a href="#">3915 3000 00</a>	- di polimeri di cloruro di vinile		
3915 90	- di altre materie plastiche		
<a href="#">3915 9011 00</a>	- - di polimeri di propilene		
<a href="#">3915 9080 00</a>	- - altri		

## APPENDICE IV

### Condizioni che devono essere rispettate da una azienda malese per importare e trattare scarti plastici stranieri (HS Code 3915).

Fonte: National Solid Waste Management Department (NSWMD).

"Any importation process of plastic scrap HS 39.15 to Malaysia must be made by a recycling company from Malaysia. The authorization letter or license will be issued by the National Solid Waste Management Department (NSWMD) after importers comply with all terms and conditions as below:

- (i) Submit a clear, actual pictures and plastic waste category;
- (ii) Submit a factory operation recommendation letter from the Department of Environment (DOE) which is still within the validity period;
- (iii) Submit an export authorization letter with ISO 14000 certificate;
- (iv) Submit a valid business license from the respective Local Authority;
- (v) Submit a stamped and signed invoice;
- (vi) Practice good housekeeping in the factory;
- (vii) Having proper storage with roofing and concrete flooring at the factory;
- (viii) Submit an approval letter to install and operate machinery from Department of Occupational Safety and Health (DOSH);
- (ix) Verify the actual processing capacity of every machine by Standard and Industrial Research Institute of Malaysia (SIRIM);
- (x) Specify the location of waste disposal generated from the factory;
- (xi) Submit a list of the buyer for the final product;
- (xii) Submit a list of factory and subsidiaries;
- (xiii) The ratio for plastic waste import restrict to 70% of imported sources;

- (xiv) Restricts importation only for plastic waste from industrial source and segregated post-consumer waste;*
- (xv) Restrict importation of plastic waste from developing countries; and*
- (xvi) Setting an appropriate location (zoning) for waste processing factory;*

*After a company receives the authorization letter (AP - normally will be expired on 31 December each year), then AP holder<sup>45</sup> can apply permit to import plastic waste through the online application (service provided by Dagang Net Technologies Sdn. Bhd.) and no AP is given upon arrival at our national port. Single inspection of the container will be done if required by related authorities to ensure clean and homogeneous plastic scraps are imported to Malaysia. Permit approved based on the 70% monthly capacity of their machine endorsed by SIRIM. Each permit is valid for 6 months from the date approved”.*

---

<sup>45</sup> Flow Chart of Import license (AP) application for plastic waste under HS Code 3915: [link di consultazione](#).