

I trafficanti di oro rosso

Data: 2 agosto 2017 | Autore: Tiziano Rugi



ROMA, 8 FEBBRAIO- Il rom che vediamo frugare dentro i cassonetti nelle strade delle città italiane è solo l'ultimo anello di una catena che passando dai piccoli sfasciacarrozze alle grandi fonderie finisce nelle navi porta container cariche di rame dirette in Cina. Tra i rifiuti sta cercando elettrodomestici per ricavarne il rame che si trova all'interno e rivenderlo a un rottamaio guadagnandosi così la giornata. Altri preferiscono un metodo più rapido e redditizio: rubarlo.

Il metallo, grazie alle sue proprietà di conduttore, è utilizzato in numerosi settori dell'industria e i ladri possono trovarlo ovunque, nelle stazioni ferroviarie, nei binari, nelle linee telefoniche, nei ripetitori, nei cavi dell'energia elettrica, nei cantieri. Ma con i loro furti danneggiano il sistema delle telecomunicazioni, dei trasporti, la fornitura di energia elettrica e di acqua, il riscaldamento, la sicurezza e i servizi di emergenza. [MORE]

La corsa all'oro rosso

Nonostante negli ultimi anni i furti siano diminuiti, e le [statistiche lo dimostrano](#), negli anni Duemila in tutto il mondo si è assistito all'esplosione del fenomeno, tanto da far parlare ad alcuni di "[Corsa all'oro rosso](#)". Ingenti furti di rame sono stati registrati negli Stati Uniti (in una notte un uomo ha rubato 3 chilometri di metallo lasciando interi quartieri senza energia elettrica, mentre a Dallas in un solo mese nel 2006 vennero denunciati 1500 casi di furto), in Australia, nel Regno Unito, in Sudafrica. In Italia a essere più colpite dai furti sono le ferrovie: il rame, infatti, è ampiamente usato negli impianti tecnologici (i 16mila chilometri di binari della rete ferroviaria italiana significano anche 16mila chilometri di cavi di rame), nei sistemi di segnalamento e alimentazione elettrica dei treni e negli

impianti di telecomunicazione. Ma vittima dei ladri di rame sono anche i cavi elettrici di Enel, la linea di Telecom (3.300 casi nel 2011), le autostrade, l'illuminazione cittadina (i lampioni: è sufficiente tagliare i fili di giorno quando è spento e recuperarlo la notte), i cantieri abbandonati o incustoditi e persino i cimiteri.

Per questo stillicidio le Ferrovie dello Stato dal 2012 a oggi hanno perso quasi 34 milioni di euro di cui circa 15 milioni per i costi degli interventi necessari al ripristino della circolazione (danno indiretto) e circa 19 milioni per i costi del materiale da rimpiazzare (danno diretto). Senza calcolare i danni collaterali, ancora più gravi: migliaia di pendolari arrivati in ritardo a lavoro e gli studenti che hanno perso il giorno di scuola, perché senza rame sulla linea i treni non partono.

Grafico 1:

Chi sono i ladri di rame

Le tecniche per rubare il rame sono sempre le stesse: i ladri scoperchiano le canaline che corrono accanto ai binari oppure sollevano i pannelli di ghisa e si calano nei pozzetti dove passano i fili, iniziano con un'accetta a tagliare in più punti e a sfilare i cavi. Alcuni sono cavi che sono stati disconnessi, altri sono vivi. In questi casi il rischio per il ladro di rimanere folgorato è alto (la tensione della linea a terra, al momento del passaggio del treno, infatti, è di 3.000 volt) e il danno per l'infrastruttura naturalmente è maggiore perché viene interrotto il passaggio della corrente.

In un luogo più appartato, ore dopo aver nascosto la refurtiva, si tolgono le guaine di gomma e il rame è pronto per essere venduto. A volte, per fare prima, i ladri accendono dei fuochi e bruciano il rame per togliere le guaine, anche se il prezzo alla vendita dallo sfascio in questo caso è minore. Agiscono perlopiù di notte e lontano dai centri abitati o nei cantieri: tutti luoghi difficili da controllare (anche se numerosi furti sono stati registrati dalle telecamere di sorveglianza delle stazioni ferroviarie in pieno giorno).

Come [hanno raccontato](#) al tabloid britannico *Daily Mail* un gruppo di ladri di rame, tutte queste operazioni non richiedono più di venti minuti di lavoro, durante i quali i ladri possono raccogliere fino a 50-60 chili di rame, per un guadagno tra i 200 e i 300 euro al momento della vendita agli sfasci, dove il prezzo è contrattato di volta in volta.

I piccoli sfasci acquistano il metallo senza farsi troppe domande. A volte hanno anche accordi e rappresentano il terminale dei ladri in azione sul territorio. Uno [studio britannico](#) ha dimostrato la correlazione diretta tra zone dove sono insediati i rottamatori di metalli e zone dove si concentrano i furti di rame (i ladri agiscono nei luoghi dove possono rapidamente vendere il metallo rubato per evitare controlli della polizia).

La polizia spagnola durante una perquisizione in un campo rom per cercare rame rubato. Credit: Susana Vera/Reuters

La malavita rumena

A riprova dell'esistenza di un vero e proprio "sistema territoriale", la Polfer ha deciso di spostare i controlli su tutte le ditte "grigie" che ruotano intorno a questo sistema: ad esempio a Roma [alcune indagini della polizia](#) hanno dimostrato che c'era un rapporto tra i rom che fanno manovalanza per i furti di rame sulla Roma-Fiumicino e dintorni e gli insediamenti rom nel quartiere della Magliana, dove sono stati compiuti numerosi sequestri di materiale rubato.

Nella testimonianza [Daily Mail](#) del [rom](#) anche un altro dato fondamentale. I ladri raccontano al giornalista che mentre un normale sfascio acquista una tonnellata di rame a 4mila sterline, le gang criminali di rom offrono fino a 5.700 sterline, a conferma di come la malavita rumena abbia un [ruolo di primo piano](#) in tutta Europa.

dal 2013-2015 il reato è ascrivibile principalmente a cittadini di nazionalità rumena (43,2 per cento) e italiana (42,8 per cento del totale) seguiti da soggetti di nazionalità albanese (2,3 per cento), marocchina (2,1 per cento) e in minori percentuali da bosniaci, bulgari e moldavi. Nel 2015, in particolare, i soggetti denunciati e/o arrestati per furto di rame, sono stati, in prevalenza, cittadini rumeni (1.609, cioè il 45,97 per cento) e italiani (1.468, il 41,93 per cento), seguiti da soggetti di altre etnie provenienti prevalentemente dall'area balcanica e dal nord Africa.

Il clan rom dei Kalderash, originari dei Balcani, ad esempio, ha una tradizione centenaria nella lavorazione del metallo. In Romania c'è una città, Buzescu, assai conosciuta perché i suoi abitanti si sono arricchiti grazie al commercio di metalli riciclati. Dopo la caduta del comunismo, i rom di Buzescu iniziarono a depredare le fabbriche delle loro parti in metallo e in breve tempo accumularono una vera e propria fortuna rivendendolo. A testimoniare la stessa città: le sue vie principali ospitano abitazione bizzarre torrette, intonachi colorati e statue per ostentare la ricchezza.

Grafico 2:

Dagli sfasciacarrozze ai grandi esportatori internazionali

Il passaggio successivo, cioè interi camion carichi di rame rubato per un valore tra i 50 e i 100 mila euro è gestito da alcune aziende che svolgono il lavoro di ricettazione tra i piccoli sfasci. L'operazione di polizia "Oro Rosso", alcuni anni fa, individuò un'azienda di Ardea (Roma) che trattava con decine di piccoli rottamatori i quali, a loro volta, erano il terminale di ladri in azione nel Lazio, in Campania e in altre regioni limitrofe. In un'indagine analoga è finito in manette il titolare di due ditte lombarde che coordinava il recupero di rame rubato. I grossisti dunque raccolgono il rame da inviare alle fonderie. Sono i forni, che non possono lavorare a vuoto, a far girare il mercato del rottame.

Le mafie hanno fiutato l'affare e si sono tuffate in un mercato che promette enormi guadagni. Nei porti di Napoli e Gioia Tauro nel 2007 la polizia ha bloccato 23 container di rame rubato dalle ferrovie. Sequestri del genere oggi sono molto più difficili, perché il rame esclusivo delle Ferrovie dello Stato viene quasi subito fuso e reso irriconoscibile anche all'occhio più esperto.

Quindi la criminalità organizzata preferisce inviare alle fonderie quantità inferiori di rame per non destare sospetti. Alcuni tra gli inquirenti stanno lavorando anche a un'altra ipotesi: alcune fonderie nei paesi dell'Est potrebbero fare da copertura a un gigantesco traffico internazionale di rottame rubato. Il rame rubato, a bordo dei camion arriverebbe fino alle fonderie in Romania per poi tornare in Italia.

Una volta lavorato e trasformato in barre può essere nuovamente immesso nel mercato: i grandi esportatori acquistano migliaia di tonnellate di metalli che sono trattati e imballati e a questo punto è difficile dimostrare la cattiva fede e quasi sempre sono inconsapevoli perché il rame rubato rappresenta una piccolissima parte mimetizzata tra migliaia di altre tonnellate di provenienza legale e arriva su navi container in Cina e in India. Così mercato illegale e legale si intrecciano e ognuno alimenta l'altro.

Il dottor Rame

Ma c'è un altro paradosso nel mercato del rame che stavolta ci porta nelle sedi delle principali Borse mondiali. A causa della sua diffusione in diversi settori fra cui trasporti, sistemi elettrici e costruzioni, il "dottor Rame" (*Mr.Copper*), come viene chiamato dagli analisti di borsa, è considerato il barometro per valutare la salute dell'economia mondiale.

Nel primo decennio degli anni Duemila spinto dall'aumento della domanda a causa della crescita dell'economia cinese e da alcuni shock nell'offerta come il crollo di una delle più importanti miniere di

rame al mondo in Indonesia, il prezzo del metallo iniziò a crescere vertiginosamente.

Da gennaio 2001 a marzo 2008 il prezzo del rame è salito più del 500 per cento, fino a toccare nel febbraio del 2011 il valore record di 7,75 euro al chilo. Con la produzione inferiore al consumo, il riciclo divenne una delle principali fonti di approvvigionamento, i furti di rame aumentarono in tutto il mondo con un ritmo del 100 per cento all'anno.

Proprio l'importanza rivestita dal rame nei mercati finanziari, tuttavia, fa sì che le oscillazioni del prezzo dipendano solo in minima parte dalla legge della domanda e dell'offerta, quanto piuttosto dalla speculazione. E nel caso in cui dovesse tornare a salire il prezzo della materia prima, sicuramente tutto tornerebbe come alcuni anni fa.

Ecco il paradosso: nonostante gli sforzi delle autorità per contrastare il fenomeno, a decidere se i ladri di rame usciranno la notte per trafugare i cavi delle ferrovie sono in realtà i broker finanziari nelle concitate contrattazioni finanziarie o i fondi di investimento che scelgono di speculare sull'oro rosso.

Tiziano Rugi

Articolo scaricato da www.infooggi.it

<https://www.infooggi.it/articolo/i-trafficienti-di-oro-rosso/95150>