

## **"GREEN HYPOCRISY"**

*Di Giulio Valesini e Cataldo Ciccolella  
Collaborazione di Eva Georganopoulou  
Montaggio Marcelo Lippi, Raffaella Paris  
Grafica Giorgio Vallati*

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Dal 2035 è stato imposto che non devono essere più vendute auto con il motore termico. Nelle amministrazioni locali si stanno allargando sempre di più le ztl, insomma c'è una corsa all'elettrico; solo che nessuno pensa al fatto che c'è qualcuno, che dall'altra parte del mondo, sta pagando sulla propria pelle il miglioramento ambientale del nostro continente.

### **GIULIO VALESINI**

Senti, ma lo devi cambiare il furgone, inquina.

### **AUTOMOBILISTA**

No, questo no.

### **GIULIO VALESINI**

Perché?

### **AUTOMOBILISTA**

Stiamo in bianco rovinato.

### **GIULIO VALESINI**

Sarai anche in bianco rovinato ma tra un po' il sindaco qui non ti fa più circolare.

### **AUTOMOBILISTA**

Andiamo a rubare, andiamo a rubare. Facciamo quello che facevamo prima, andiamo a rubare.

### **GIULIO VALESINI**

Eh no, dai... Però questo lo devi cambiare, è vecchio.

### **AUTOMOBILISTA**

Stiamo in bianco rovinati.

### **GIULIO VALESINI**

Quindi adesso che succede? Io sai che questo è un fuorilegge.

### **AUTOMOBILISTA**

E noi siamo fuorilegge come lui, andiamo a rubare.

### **GIULIO VALESINI**

Che euro è questo furgone?

### **AUTOMOBILISTA**

Euro zero, guarda...

### **GIULIO VALESINI**

Inquina...

**AUTOMOBILISTA**

Inquina.

**GIULIO VALESINI**

Però la qualità dell'aria?

**AUTOMOBILISTA 5**

È bona, guarda, la respiriamo noi, guarda quanto è bella.

**GIULIO VALESINI**

Quanti anni ha questa macchina?

**AUTOMOBILISTA**

Questa è del 2001. La devo rottamare, in cambio della nuova.

**GIULIO VALESINI**

Se la sarebbe risparmiata quindi?

**AUTOMOBILISTA**

Assolutamente sì. Prima di mettere stop alle auto avrei aumentato il trasporto pubblico. Avrei fatto qualche altra cosina perché a fare i divieti è facile. A fare il resto è più difficile.

**GIULIO VALESINI**

È vecchia, inquinante dice il sindaco.

**AUTOMOBILISTA**

Il sindaco me li dessi lui i soldi.

**GIULIO VALESINI**

Ma la deve cambiare, però.

**AUTOMOBILISTA**

La cambieremo.

**GIULIO VALESINI**

Sa che adesso, da novembre...

**AUTOMOBILISTA**

Vado con lui. Me faccio prendere dall'auto blu sua. Mi porta lui a lavoro?

**GIULIO VALESINI**

Che farà?

**AUTOMOBILISTA**

Non la cambierò.

**GIULIO VALESINI**

Che euro è?

**AUTOMOBILISTA**

Questa dovrebbe essere euro 2, dovrebbe essere...

**GIULIO VALESINI**

Questa proprio... via.

**AUTOMOBILISTA**

E che faccio? Non lavoro?

**GIULIO VALESINI**

Però c'è il problema dell'inquinamento delle città.

**AUTOMOBILISTA**

Eh, lo so. A me dispiace per l'inquinamento, ma che devo fare? Lavorare devo lavorare.

**GIULIO VALESINI**

Non può andare con i mezzi, con l'autobus?

**AUTOMOBILISTA**

Vuoi vedere quello che ho dietro al cofano? I ferri? L'attrezzatura da lavoro?

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Solo nella capitale fuorilegge finiranno 300mila veicoli. A guardia della ztl ecologica ci saranno le telecamere di ben 51 varchi. I cittadini con le auto inquinanti hanno formato un comitato e raccolto oltre 30mila firme in poche settimane.

**GIULIO VALESINI**

Di che anno è?

**ENRICO INGAMI - PRESIDENTE COMITATO NO ZTL**

Questa qui è un'automobile del 2005.

**GIULIO VALESINI**

Quindi ha 18 anni.

**ENRICO INGAMI - PRESIDENTE COMITATO NO ZTL**

Ha 18 anni, io di meccanica, a parte questa botta che mi ha dato un camion...

**GIULIO VALESINI**

È un diesel o benzina?

**ENRICO INGAMI - PRESIDENTE COMITATO NO ZTL**

Questa è un diesel, un diesel.

**GIULIO VALESINI**

Euro?

**ENRICO INGAMI - PRESIDENTE COMITATO NO ZTL**

Euro 4.

**GIULIO VALESINI**

Però la ratio dice, della delibera, voi avete una macchina vecchia, inquinante.

**ENRICO INGAMI - PRESIDENTE COMITATO NO ZTL**

La delibera si basa sui dati matematici dell'Arpa Lazio. L'Arpa Lazio, noi abbiamo verificato, i dati effettivi, dati alla mano, siamo scesi, ma più della metà degli inquinanti del 2010. Quindi la situazione è in via di miglioramento, non è in via di peggioramento. Eppure, bloccano l'automobile.

**GIULIO VALESINI**

Ztl fascia verde da tutto il giorno, mezzanotte/ventiquattro. E se uno, come dire, entra o esce lo stesso, insomma, infrange la regola, che succede?

**ENRICO INGAMI - PRESIDENTE COMITATO NO ZTL**

Ogni passaggio sono 163 euro di multa.

**GIULIO VALESINI**

Con le telecamere.

**ENRICO INGAMI - PRESIDENTE COMITATO NO ZTL**

Con le telecamere, con le ztl che ti riprendono e ti mandano la multa comodamente a casa. La seconda multa sono 560 e rotti euro. E la terza volta che passi, ti sospendono la patente per un mese.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Non solo le auto nuove costano di più ma anche l'usato è talmente richiesto che l'anno scorso ha toccato un rincaro medio del 24% che nel primo trimestre 2023 ha lambito il 30%.

**SANDRO BARCAROLI - CONCESSIONARIO AUTO**

Sono saliti proprio perché il nuovo ha un'attesa molto lunga e quindi chi vuole una vettura pronta consegna, magari anche un seminuovo lo paga di più. I prezzi sono lievitati. Mentre prima c'era una produzione che abbondava, quindi si trovavano vetture a chilometro zero, oggi se tu vuoi una vettura, la ordini, la fabbrica te la produce e poi te la consegna.

**GIULIO VALESINI**

Quasi su richiesta.

**SANDRO BARCAROLI - CONCESSIONARIO AUTO**

Bravissimo, è quasi su richiesta. I prezzi sono cambiati perché c'è meno sconto.

**GIULIO VALESINI**

Perché?

**SANDRO BARCAROLI - CONCESSIONARIO AUTO**

Perché le case stanno facendo cassa.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

L'Unione Europea punta sulla sostenibilità ed elargisce soldi per finanziare progetti di ricerca green nel trasporto privato. Solo per lanciare le batterie elettriche ha messo quasi due miliardi di euro.

### **ANNEMIE TURTELBOOM - CORTE DEI CONTI EUROPEA**

I fondi europei sono destinati principalmente alla ricerca e all'innovazione e meno alla produzione vera e propria della batteria. Nella nostra relazione abbiamo constatato che manca una supervisione.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Una pioggia di soldi europei finiti in mille rivoli, tra cui 1 milione e 800 mila euro su un ambizioso progetto italiano che promette di trasformare le vecchie auto inquinanti, in veicoli puliti a emissioni ridotte grazie all'energia solare. Sarebbe la svolta per tanti cittadini in difficoltà con i nuovi limiti.

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Una svolta soprattutto per chi non può partecipare alla transizione ecologica comprando una Tesla da 60mila euro. Quale sarebbe la svolta? Quella di poter consentire ai ceti meno abbienti di poter entrare nella zona ztl gratis. Come? L'idea ce l'ha un professore dell'università di Salerno, Gianfranco Rizzo che ipotizza di trasformare delle vecchie auto, con il motore termico, in ibride e per questo attingere anche ai finanziamenti europei. Capoprogetto di questa idea è la Mecaprom, che è un'azienda storica, specializzata nell'engineering automobilistico, specializzata in prototipi. E che cosa deve fare? Sostanzialmente deve assemblare su una vecchia Polo Volkswagen del 2009, che gira a gasolio, un kit composto da un pannello solare, da delle batterie e un convertitore. Sostanzialmente fino a sessanta chilometri orari la macchina va ad energia elettrica, poi diventa ibrida e alle velocità superiori comincia ad andare solo a gasolio. Per quantificare l'entità delle emissioni coinvolgono dei ricercatori del CNR. Tra questi c'è anche Fulvio Filace, un giovane laureando in ingegneria meccanica; aveva un sogno nel cassetto, quello di poter lavorare con la Ferrari. Invece, quel giorno, sale su quella maledetta auto. I nostri Giulio Valesini e Cataldo Ciccolella.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

È il 23 giugno scorso. Sono quasi le due del pomeriggio quando dallo Stems, l'Istituto motori del Cnr, esce una vecchia Polo Volkswagen Diesel del 2009. Un prototipo di ibrido imbocca la tangenziale di Napoli, vicino Corso Malta. Dopo pochi chilometri prende fuoco.

### **TULLIO CIARLONE - TESTIMONE INCIDENTE**

Io stavo tornando a casa, faceva caldissimo quel giorno. Davanti a me, si manifesta questa enorme colonna di fuoco che parte da quest'auto. Io ero la prima auto che sopraggiungeva.

### **GIULIO VALESINI**

Ma lei ha sentito un'esplosione?

### **TULLIO CIARLONE - TESTIMONE INCIDENTE**

Io non ho sentito un'esplosione, ho visto un'enorme fiammata.

### **GIULIO VALESINI**

Come se ci fosse stata una combustione?

### **TULLIO CIARLONE - TESTIMONE INCIDENTE**

Una combustione, ma una combustione non ordinaria.

**GIULIO VALESINI**

Quanto erano alte queste fiamme?

**TULLIO CIARLONE - TESTIMONE INCIDENTE**

Per me una quindicina di metri. Se la cosa fosse successa a pochi minuti prima, la deflagrazione sarebbe accaduta in mezzo a un traffico di macchine, quindi sarebbe stato un disastro ancora maggiore.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Alla guida del prototipo c'è Maria Vittoria Prati, una ricercatrice esperta nell'analisi delle emissioni inquinanti delle auto. Accanto a lei è seduto Fulvio Filace, un brillante laureando in Ingegneria meccanica. Dovevano misurare emissioni e consumi reali su strada dell'ibrido sperimentale.

**TULLIO CIARLONE - TESTIMONE INCIDENTE**

Io vedo questa palla di fuoco uscire dalla macchina. In realtà questa palla di fuoco era Fulvio, tentava di salvarsi la vita, buttandosi dalla vettura. Io poi lo porto all'ombra del mio veicolo. E lì cominciamo a parlare, perché Fulvio era lucido.

**GIULIO VALESINI**

Cosa le ha raccontato Fulvio?

**TULLIO CIARLONE - TESTIMONE INCIDENTE**

Proprio pochi secondi prima che scoppiasse l'incendio, lui e la docente, la professoressa stavano parlando che stavano sentendo uno strano odore acre in auto. Anche io sentivo in quel momento un odore acre nell'aria, che non era associabile al tipico odore di combustione di idrocarburi, quindi benzina, piuttosto che diesel, era un odore diverso.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Nessuno dei due occupanti dell'abitacolo sopravvive alle ustioni. Fulvio Filace stava per conseguire la specializzazione in Ingegneria meccanica per l'Energia e l'Ambiente alla Federico II di Napoli. Al Cnr era finito quasi per caso.

**GIULIO VALESINI**

È vero che il suo grande sogno sarebbe stato...

**MARIA ROSARIA CORSARO - MADRE DI FULVIO FILACE**

Era andare alla Ferrari. Lui mi diceva sempre: "Chissà se mi prenderanno". Gli piacevano i motori. Tre anni fa si laureò in una triennale a ventidue anni. Aveva l'ambizione e desiderava andare a lavorare in qualche bella azienda dove poter mettere a frutto i suoi studi, la sua passione.

**GIULIO VALESINI**

Voi cosa sapevate del progetto a cui stava lavorando Fulvio al Cnr?

**MARIA ROSARIA CORSARO - MADRE DI FULVIO FILACE**

Ha solo detto: "Mamma, guarda, sono arrivate due macchine da Salerno, dall'Università di Salerno che noi dobbiamo testare per vedere i gas di scarico, per vedere quanto inquinano".

**GIULIO VALESINI**

Vi ha mai parlato di rischi, pericoli legati al progetto?

**SALVATORE FILACE - PADRE DI FULVIO FILACE**

A me aveva detto una cosa: le macchine sono troppo sfruttate, queste che dobbiamo fare, diciamo, questi test.

**GIULIO VALESINI**

Sono vecchie.

**SALVATORE FILACE - PADRE DI FULVIO FILACE**

Esatto, sfruttate, hanno troppi chilometri.

**GIULIO VALESINI**

Al Cnr non vi hanno dato neanche una spiegazione?

**MARIA ROSARIA CORSARO - MADRE DI FULVIO FILACE**

Ci hanno detto che avrebbero indagato loro internamente e basta.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il progetto è nato dentro le stanze del Dipartimento di Ingegneria meccanica dell'Università di Salerno. Nel 2014 il docente dell'ateneo Gianfranco Rizzo, titolare del brevetto, lancia la società spin off Eproinn. I finanziamenti europei arrivano nel 2017, concessi ad un gruppo di imprese, che oltre alla Srl di Rizzo vedeva come capofila la Mecaprom Technologies Corporation, importante azienda del settore automobilistico di Torino. L'amministratore della Mecaprom, al momento del lancio del progetto, è Fabrizio Regis.

**FABRIZIO REGIS - AMMINISTRATORE MECAPROM TECHNOLOGIES CORPORATION 2015-2021**

Buongiorno, salve. Come va?

**GIULIO VALESINI**

La macchina è stata fatta qui, è stata allestita qui?

**FABRIZIO REGIS - AMMINISTRATORE MECAPROM TECHNOLOGIES CORPORATION 2015-2021**

Sì.

**GIULIO VALESINI**

Non è molto chiara la storia. Voi che idea vi siete fatti su cosa può essere successo?

**FABRIZIO REGIS - AMMINISTRATORE MECAPROM TECHNOLOGIES CORPORATION 2015-2021**

Assolutamente nessuna idea. Noi l'abbiamo data al Cnr, a Rizzo e compagnia bella.

**GIULIO VALESINI**

Rizzo è Salerno, Rizzo è vostro partner?

**FABRIZIO REGIS - AMMINISTRATORE MECAPROM TECHNOLOGIES CORPORATION 2015-2021**

Esatto. Da lì in avanti non sappiamo assolutamente che cosa sia stato fatto sopra, né nessuno ci ha informati.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Ma cosa ha provocato l'incidente mortale? Report ha recuperato i messaggi Whatsapp scambiati tra i ricercatori del CNR e quelli di Eproinn nelle ore prima della tragedia. Emergono dubbi e problemi tecnici tra fili volanti e informazioni approssimative recuperate a distanza.

**RICERCATORE CNR**

*Salve professore. Abbiamo smontato lo schienale e abbiamo trovato uno dei componenti gialli staccati e l'altro in parte attaccato, va collegato? L'altro era di riserva o nelle movimentazioni si è smontato?*

**FRANCESCO ANTONINO TIANO - EPROINN**

*Si saranno staccati nelle movimentazioni.*

**MARIA VITTORIA PRATI**

*Si devono ricollegare? Nello slave il filo sembra unito, nel master ci sono due pezzi.*

**FRANCESCO ANTONINO TIANO - EPROINN**

*No, quello doveva essere un sigillo antimanomissioni, ma non è essenziale che ci siano per il funzionamento.*

**RICERCATORE CNR**

*Professore, l'alimentatore dodici volt della macchina va collegato lì come in foto? Perché si è staccato.*

**FRANCESCO ANTONINO TIANO - EPROINN**

*Sì, va lì.*

**MARIA VITTORIA PRATI**

*Grazie Francesco, giusto per essere sicuri perché da un lato l'etichetta dice ch5 dall'altro ch9.*

**FRANCESCO ANTONINO TIANO - EPROINN**

*Sono le etichette di default. Non le ho mai sostituite.*

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

I problemi continuano fino a pochi giorni prima dall'esperimento.

**MARIA VITTORIA PRATI**

*Ma come si fa ad usarla solo in elettrico?*

**FRANCESCO ANTONINO TIANO - EPROINN**

*Bisogna accendere solo il quadro e accelerare.*

**MARIA VITTORIA PRATI**

*Ma non accelera, ho provato.*

**FRANCESCO ANTONINO TIANO - EPROINN**

*Si avverte quanto meno il tentativo di spinta?*



**RICERCATORE CNR**

*Francesco scusa, questi fili scollegati dovevano essere così o si sono scollegati? Non hanno nessuna etichetta.*

**FRANCESCO ANTONINO TIANO - EPROINN**

*No, devono stare scollegati.*

**RICERCATORE CNR**

*Ah, va bene. Abbiamo riprovato in elettrico e adesso è andata.*

**GIULIO VALESINI**

E al gruppo di scienziati non rimane che affidarsi alla protezione della Madonna. Maria Vittoria Prati ha un altro importante dubbio che rimane senza risposta.

**MARIA VITTORIA PRATI**

*Una domanda, siccome fa caldo, useremo aria condizionata a palla del veicolo. Problemi in ibrido?*

**FRANCESCO ANTONINO TIANO - EPROINN**

*Per caratterizzare i consumi io penso che non dovrebbe essere usata l'aria condizionata perché il motore dell'aria condizionata sta sulla distribuzione, credo, e porterebbe ad aumentare i consumi del motore.*

**MARIA VITTORIA PRATI**

*Oppure proviamo con tutti i finestrini aperti. A che temperatura esterna va in protezione la batteria? Perché gli strumenti installati a bordo riscaldano abbastanza l'interno.*

**FRANCESCO ANTONINO TIANO - EPROINN**

*Non so qual è la temperatura di protezione della batteria. Non abbiamo ricevuto informazioni e supporto dal produttore. Però penso che dovrebbe riuscire funzionare senza problemi.*

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

L'autore del brevetto del prototipo di auto ibrida con energia solare è il professor Gianfranco Rizzo.

**GIULIO VALESINI**

Lei un'idea se la sarà fatta.

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Un'idea ce l'ho ma è una fase molto delicata.

**GIULIO VALESINI**

Me la dica, me la dica allora.

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN - SUNMOTIVE**

No, non gliela posso dire perché io ho parlato subito con, diciamo, la polizia, poi ho parlato con i magistrati, con i carabinieri. Ho detto tutto quello che dovevo dire. E so che questa è una fase delicata in cui si deve tenere riservatezza.

**GIULIO VALESINI**

Lei è convinto che siano state le bombole, però io ho un testimone che mi ha parlato, mi ha detto che non c'è stata esplosione. No, professore, una cosa... Ho letto le chat, su questo mi deve rispondere, ho letto delle chat del vostro gruppo di lavoro.

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Io l'ascolto, non confermo né smentisco. Io l'ascolto perché sono una persona educata e sono un fan di Report.

**GIULIO VALESINI**

Sì, però c'è anche un interesse perché sono morte due persone... Mi ascolti. Ho letto le chat del vostro gruppo di lavoro. Ok. C'erano consulenze fatte a distanza su fili che non sapevano dove andavano messi. Cioè, mi sembrava tutto abbastanza improvvisato, professore, glielo dico onestamente. Lei ha capito a cosa mi riferisco? A quali chat, no?

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Non confermo e non smentisco.

**GIULIO VALESINI**

Eh, ma c'è poco da smentire. Ho letto le chat.

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Sono cose di cui ho parlato con i magistrati.

**GIULIO VALESINI**

Ma quelle chat rivelano un'approssimazione pazzesca.

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Ho parlato con i magistrati di queste cose.

**GIULIO VALESINI**

Però una cosa mi ha colpito. Su questo però mi può dare una spiegazione. La professoressa Prati a un certo punto chiede qual è la temperatura di protezione della batteria e dite che voi non avete dati. Il produttore non ve l'ha fornita e non vi ha dato supporto. Perché dentro la macchina faceva molto caldo, troppo caldo.

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Non mi risulta.

**GIULIO VALESINI**

Come non le risulta?

**GIANFRANCO RIZZO – AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN – SUNMOTIVE**

Questo dato non mi risulta.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

All'Istituto motori del CNR il prototipo era stato preparato con la strumentazione per fare le rilevazioni del gas di scarico in condizioni di guida reali. Comprese due bombole messe a bordo per il test. In una c'era una piccola concentrazione di gas propano.

**GIULIO VALESINI**

Io ho la composizione di una delle due bombole. C'era una piccola percentuale, molto minima di propano.

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Sì.

**GIULIO VALESINI**

Voi dite: non posso essere state le bombole?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Quasi sicuramente non sono saranno state bombole.

**GIULIO VALESINI**

Quasi o sicuramente?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Per quelle che sono le concentrazioni, a nostra conoscenza, non possono essere state le bombole.

**GIULIO VALESINI**

Il testimone che io ho intervistato è riuscito a parlare con Fulvio subito dopo l'incidente e riferisce un odore molto forte acre poco prima della combustione. Che cosa può essere?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

È un deterioramento delle batterie quell'odore acre. Ma più che acre penso che sia tipo alcolico.

**GIULIO VALESINI**

Ma quindi è la batteria?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Potrebbe essere la batteria.

**GIULIO VALESINI**

La professoressa Prati dice: ma qual è la temperatura di protezione della batteria? Fa questa domanda che tra l'altro non riceve risposta perché chi aveva...

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Sinceramente questa cosa non lo so se è proprio così, perché le dico, le dico subito...

**GIULIO VALESINI**

Gli dicono che non avevano avuto i dati dal produttore.

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

No, non è così. Io verificherò queste chat.

**GIULIO VALESINI**

Io so che la professoressa fa questa domanda, la risposta da parte di un ricercatore di Salerno è che non avevano questo dato e che non era stato fornito.

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Non è possibile che ci sia stato un contraddittorio su questo.

**GIULIO VALESINI**

Mi ha sorpreso molto, sa che cosa?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Eh, sì.

**GIULIO VALESINI**

... che quando la macchina arriva qui e viene poi montata la strumentazione per le famose rilevazioni, ci sono parecchi dubbi rispetto a dei fili, alcuni staccati, e le consulenze vengono fatte a distanza. Cioè, mandavano le foto di questi fili e dicevano: "Ma questo è attaccato o è staccato? Questo dove va messo? A destra o sinistra?"

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Questo non lo so.

**GIULIO VALESINI**

Ma è la prassi lavorare così?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

No, guardi, queste cose non le so quindi non le posso rispondere.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Eppure, il Cnr ha annunciato l'avvio di un audit interno per capire cos'è davvero successo al prototipo.

**GIULIO VALESINI**

Il Cnr, Stem si era fatto un contratto con Sunmotive?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Sì.

**GIULIO VALESINI**

Cioè, a voi chi vi pagava per questa attività sulla macchina?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Allora, la nostra interfaccia era la Sunmotive nella persona del professor Gianfranco Rizzo e dalla nostra parte c'era la collega Maria Vittoria Prati che aveva condiviso con Sunmotive degli accordi.

**GIULIO VALESINI**

Quindi esiste un contratto?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Ma sicuramente esisterà un contratto.

**GIULIO VALESINI**

Questo non lo sa? Lei non lo sa?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Io in questo momento non lo so.

**GIULIO VALESINI**

Quindi lei non mi sa dire il Cnr quanto prendeva per fare questa sperimentazione?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Penso che ci sarà stato un preventivo di spesa per fare questa sperimentazione.

**GIULIO VALESINI**

Eh, ma io lo chiedo a lei, è lei la direttrice.

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Lei vuole sapere quanto il Cnr...

**GIULIO VALESINI**

Eh!

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Mi informerò e se vuole le faccio sapere.

**GIULIO VALESINI**

Perché è il Cnr a pagare l'assicurazione dell'auto? La macchina era assicurata per la Rc.

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Pare che sia sempre così, mi hanno detto.

**GIULIO VALESINI**

Ed è escluso il rischio incendio. Come mai?

**BIANCA MARIA VAGLIECO - DIRETTRICE STEMS-CNR**

Questo non lo so, mi spiace non lo so.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

L'obiettivo finale era la commercializzazione dell'HySolarKit, il sistema che permetterebbe alle vecchie auto di circolare nelle ztl ecologiche. A giugno Rizzo aveva anche firmato un accordo con l'Agenzia dello sviluppo sostenibile dell'Uzbekistan, grazie ad un incontro organizzato dal nostro ministero degli Esteri.

Per verificare quanti soldi e in quali tranches finiscono sul progetto, abbiamo contattato la Commissione Europea che finanzia il programma Life, che ci ha rimandato al ministero dell'Ambiente, punto di riferimento per le società italiane. Ma un funzionario del ministero ci dice, erroneamente, che i dati non sono pubblici, Neanche i beneficiari della capofila Mecaprom, l'azienda piemontese del settore automobilistico vogliono parlare dell'uso dei finanziamenti.

**GIULIO VALESINI**

Ma come sono stati spesi i soldi del progetto?

**FABRIZIO REGIS – AMMINISTRATORE MECAPROM TECHNOLOGIES CORPORATION 2015-2021**

Anche questo perché dovrei parlarne?

**GIULIO VALESINI**

Ma lei è Mecaprom, scusi?

**FABRIZIO REGIS – AMMINISTRATORE MECAPROM TECHNOLOGIES CORPORATION 2015-2021**

Perché dovrei parlarne? Sono cose praticamente nostre aziendali che non, non mi sembra etico e corretto parlare.

**GIULIO VALESINI**

Sono soldi pubblici però...

**FABRIZIO REGIS – AMMINISTRATORE MECAPROM TECHNOLOGIES CORPORATION 2015-2021**

Lo so, certo.

**GIULIO VALESINI**

Quindi sarebbe giusto ed etico parlarne.

**FABRIZIO REGIS – AMMINISTRATORE MECAPROM TECHNOLOGIES CORPORATION 2015-2021**

No.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

La famiglia Regis deve amare molto la riservatezza, perché sin dalla nascita la società del gruppo risulta sempre intestata a una fiduciaria svizzera e il primissimo amministratore era Angelo Iaselli, un veterano delle fiduciarie con, in passato, la tessera della loggia P2.

**GIULIO VALESINI**

I soldi chi li ha spesi e dove sono finiti? Lì non c'erano tutti quei soldi, in quel progetto, professore, in quella macchina.

**GIANFRANCO RIZZO – AMMINISTRATORE DELEATO EPROINN – SUNMOTIVE**

Ma questa è la sua opinione, comunque...

**GIULIO VALESINI**

Come mai è stato rendicontato soltanto il 22 settembre, il giorno dopo che Report ha chiesto informazioni all'ufficio europeo che erogava i soldi? È una coincidenza?

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Con quello che è successo? È normale che abbiamo avuto un ritardo.

**GIULIO VALESINI**

Sì, ma guarda caso noi il 21 chiediamo conto all'Unione europea, il 22 viene rendicontato?

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Non lo so assolutamente, una combinazione.

**GIULIO VALESINI**

Una combinazione. Non mi investa. Un attimo. Chi ha a speso i soldi?

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Chi li ha spesi? Allora si faccia un giro sui siti della Comunità Europea, del progetto europeo e vede come capo progetto...

**GIULIO VALESINI**

Il capoprogetto era Mecaprom, quindi li ha spesi Mecaprom? Ma la macchina chi l'ha allestita?

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEATO EPROINN - SUNMOTIVE**

È la prima volta che si trova davanti a un progetto europeo? Va a vedere come sono i finanziamenti, i cofinanziamenti, perché per ogni euro che viene erogato dalla Comunità Europea ce ne stanno altrettanti che vengono spesi dai partner. E ci stanno delle regole molto precise, ci stanno dei vademecum, dei costi molto precisi.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Abbiamo scoperto che Mecaprom e soci hanno già preso 1 milione e 300mila euro di soldi europei. C'è poi una rata finale di 500mila euro che sarà concessa dopo una relazione consuntiva. I nostri dovevano depositare tutto entro fine maggio ma, poco prima della scadenza, chiedono una deroga di un mese. Il rapporto finale lo presentano però solo il 22 di settembre, ben oltre i termini, quando è nell'aria che Report sta indagando. Ma è incompleto. L'Europa allora fa altri solleciti e il 16 ottobre Mecaprom lo ripresenta. Ma anche stavolta è giudicato carente.

**GIULIO VALESINI**

Ci fate vedere questa rendicontazione dei soldi?

**GIANFRANCO RIZZO - AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN - SUNMOTIVE**

Alcune sono pubbliche.

**GIULIO VALESINI**

Non sono pubbliche.

### **GIANFRANCO RIZZO – AMMINISTRATORE DELEGATO EPROINN – SUNMOTIVE**

Non ancora, ma lo saranno. C'è una procedura, c'è una procedura.

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Allora bocche dall'Europa su come sono stati spesi i soldi. Semicucite invece al Ministero dell'Ambiente dove un funzionario ci ha dato sì delle informazioni ma non rilevanti. Invece il dubbio è che non siano state affatto cucite con i realizzatori di quel progetto visto che dopo che ci siamo interessati è spuntata fuori la rendicontazione, pare anche incompleta. È uno dei lati oscuri di questa vicenda che aveva anche una sua nobiltà perché consentiva, avrebbe consentito la speranza, a chi non aveva la possibilità economica, di entrare gratis nella zona ztl. Solo che questo progetto meritava qualcosa di più di un accrocco di fili che abbiamo visto. È un po' una storia esemplare questa: uno ha una bella idea, un bel progetto che ha anche delle finalità sociali, viene visto con indulgenza, interesse da parte della Commissione Europea, poi però c'è tanta approssimazione nel realizzarlo. Ne hanno pagato le spese, con la loro vita, due ricercatori del Cnr e il dito viene puntato, in base alle testimonianze raccolte dal nostro Giulio Valesini, contro la batteria. È inquietante, proprio in questo momento dove c'è la corsa all'elettrico, c'è la corsa a reperire le materie prime e a costruire le batterie. Questo anche perché il Commissario, l'ex Commissario Timmermans, l'olandese, aveva deciso, stabilito che l'Europa deve diventare il primo continente a mobilità elettrica. Ecco, insomma, noi abbiamo chiesto un'intervista a lui per chiedere insomma qual è il prezzo che bisogna però pagare per questo, l'abbiamo chiesto sia a lui che al suo successore, Maros Sefcovic, ma hanno rifiutato l'intervista. Che cos'è che gli avremmo chiesto e che non hanno voluto sentire?

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Era il 14 luglio del 2021 quando la Presidente della Commissione annuncia in conferenza stampa il lancio del Green Deal europeo.

### **CONFERENZA STAMPA "DELIVERING THE EUROPEAN GREEN DEAL" - 14/07/2021**

#### **URSULA VON DER LEYEN – PRESIDENTE COMMISSIONE EUROPEA**

L'obiettivo è quello di fare dell'Europa il primo continente al mondo neutrale dal punto di vista climatico. Ecco perché abbiamo deciso di rendere l'obiettivo climatico non solo un'aspirazione politica, ma anche un obbligo giuridico.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il Green Deal europeo prevede entro il 2035 l'obbligo di zero emissioni per auto e furgoni di nuova produzione, nei fatti si potranno vendere solo auto elettriche. Un obiettivo ambizioso, finito sotto la lente di ingrandimento della Corte dei Conti Europea.

### **ANNEMIE TURTELBOOM - CORTE DEI CONTI EUROPEA**

La Commissione europea è molto ambiziosa ma il nostro ruolo è vedere come hanno fatto i calcoli: sta lavorando con dati vecchi, che risalgono al 2016, ma siamo nel 2023, e anche dati incompleti.

### **GIULIO VALESINI**



Insomma, voi sostanzialmente dite che abbiamo avuto una strategia cieca? Ci siamo mossi un po' al buio?

**ANNEMIE TURTELBOOM - CORTE DEI CONTI EUROPEA**

Abbiamo un accesso limitato alle materie prime minerarie. Questo significa che dobbiamo importarle da Paesi extraeuropei. La produzione di batterie richiede molta energia che da noi costa cara. Per questo siamo arrivati a due conclusioni: o non si raggiunge l'obiettivo del 2035 o lo si raggiunge importando automobili, soprattutto da Stati Uniti e Cina.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il rischio è concreto: pochi giorni fa Stellantis ha firmato un accordo con la cinese Leapmotor anche per vendere le loro auto elettriche in Europa. Insomma, se non puoi batterli, unisciti a loro.

**ANDREA TASCHINI – DIRIGENTE E CONSULENTE D'AZIENDA**

Se le materie prime sono possedute dalla Cina, le batterie sono fatte in Cina. È molto probabile che anche le auto verranno fatte in Cina, anche se di marche europee.

**GIULIO VALESINI**

Metteranno gli stabilimenti da quella parte lì?

**ANDREA TASCHINI – DIRIGENTE E CONSULENTE D'AZIENDA**

Io essendo un manager, evidentemente metterei la produzione di auto più vicina possibile al massimo valore che riesce a dare, quindi batteria, motori elettrici, software per la maggior parte sono prodotti in Cina, e l'auto me la vado a produrre in Cina.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

A rischio c'è tutta la filiera dell'automobile europea. E anche la stabilità sociale.

**ANNEMIE TURTELBOOM - CORTE DEI CONTI EUROPEA**

Ricordiamoci che in Europa 3 milioni e mezzo di persone lavorano nell'industria automobilistica. In Italia, sono circa 200mila. Puoi spingere sulla neutralità climatica ma bisogna anche vedere se vogliamo raggiungere l'obiettivo solo importando dalla Cina.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Nel 2023 la vendita in Europa delle auto elettriche è raddoppiata rispetto al 2022. Un'auto su cinque, di nuova immatricolazione, è elettrica. Fanalino di coda è l'Italia.

**GIULIO VALESINI**

Come si trova?

**PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA**

Di merda.

**GIULIO VALESINI**

No, perché?

**PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA**

Perché la odio. Perché comunque sia tutti i giorni devo stare a cercare di caricare, fare, brigare. È faticoso.

**GIULIO VALESINI**

Perché hai scelto un'auto elettrica?

**PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA**

Sono obbligato, perché mi serve una macchina piccola per la città.

**GIULIO VALESINI**

Tanta gente se la compra perché dice che così l'aria è poi pulita. Ci credi?

**PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA**

Se partiamo dalle macchine, penso, è lunga ancora.

**GIULIO VALESINI**

Entro novanta secondi la devi attaccare.

**PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA 2**

Sì, a posto.

**GIULIO VALESINI**

E quanto tempo ci metti a caricare?

**PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA 2**

Dipende dalla potenza della colonnina. Le colonnine free to X, quelle veloci, a 350 watt, me la ricaricano in mezz'ora.

**GIULIO VALESINI**

Perché si è comprato un'auto elettrica?

**PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA 2**

Spendo meno. La macchina è fantastica. Una volta che ti abitui ad utilizzarla è un po' come usare il telefono. Io lavoro in un'azienda che si occupa di green. Per cui per noi è importante anche a livello di immagine aziendale.

**GIULIO VALESINI**

Far vedere di essere ecologici davvero?

**PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA 2**

Non è far vedere, lo siamo davvero.

**GIULIO VALESINI**

Secondo lei l'energia da dove la prendono?

**PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA 2**

Non lo so.

**GIULIO VALESINI**

Non bastano questi pannelli solari?

## **PROPRIETARIO AUTO ELETTRICA 2**

No, non credo che bastino.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il prezzo di un'auto elettrica dipende soprattutto dalla batteria che sostituisce il motore tradizionale. Le più usate hanno nichel, cobalto, litio e manganese in quantità che variano in base ai produttori. Devono garantire durata di utilizzo, velocità di carica, potenza. Ad esempio, in un pacco batterie, ci sono da 39 a 43 chili di nichel.

## **SILVIA BODOARDO – PROFESSORESSA TECNOLOGIE APPLICATE POLITECNICO DI TORINO**

Questa è una cella industriale di tipo cilindrico, un po' tipo quella che si utilizza dentro i pacchi batteria per l'automotive, ma possiamo avere anche formati diversi. Se io devo avere un sistema che lavora di potenza, cercherò una cella che mi permetta una migliore distribuzione del calore.

## **GIULIO VALESINI**

Queste sono le famose celle che sono dentro i pacchi batterie delle auto elettriche?

## **SILVIA BODOARDO – PROFESSORESSA TECNOLOGIE APPLICATE POLITECNICO DI TORINO**

Certamente, abbiamo tante celle, tanti piccoli cilindretti connessi tra di loro.

## **GIULIO VALESINI**

Quanto pesa una batteria?

## **SILVIA BODOARDO – PROFESSORESSA TECNOLOGIE APPLICATE POLITECNICO DI TORINO**

La batteria pesa intorno ai cinquecento chili.

## **GIULIO VALESINI**

Cosa c'è dentro questa batteria?

## **SILVIA BODOARDO – PROFESSORESSA TECNOLOGIE APPLICATE POLITECNICO DI TORINO**

Nel catodo abbiamo i metalli, quelli che ci preoccupano per certi aspetti che contengono nichel, cobalto, manganese.

## **GIULIO VALESINI**

Di solito litio, no ce l'abbiamo, no?

## **SILVIA BODOARDO – PROFESSORESSA TECNOLOGIE APPLICATE POLITECNICO DI TORINO**

Litio sicuramente. Non è detto che questo sarà il futuro per sempre. Tutto quello che c'è dentro la batteria può essere riciclato, ma questo ci costa ancora un po' di fatica, anche perché oggi le celle che sono sul veicolo sono ancora buone, insomma, non sono ancora a fine vita.

## **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Insomma, se si vuole diventare il primo continente a mobilità elettrica del mondo, devi avere a disposizione le batterie che significa poi avere a disposizione le

materie prime che la compongono, cioè nichel, litio, cobalto e rame. Il circolo, di solito, è questo: le case automobilistiche acquistano le batterie da Cina e Korea che non le producono per intero loro; le assemblano, fanno lavorazioni intermedie, acquistano le materie prime raffinate da quei paesi dove la manodopera costa meno che da loro e dove non c'è la tutela dell'ambiente. Ora Report si è messo sulle tracce del nichel che incide per il 10 per cento sulle batterie, quelle più performanti. Il filo di Arianna ci ha portato fino all'Indonesia dove nel 2020 il Governo ha preso una decisione: non si esporta più nichel, facciamo tutto qui dentro, sviluppiamo l'industria, diamo un valore aggiunto anche occupazionale. Poi però all'improvviso qualcosa è andato storto.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Chi vuole il nichel per le batterie deve andare in Indonesia, il più grande paese del sud est asiatico: 280 milioni di abitanti, alcuni vivono negli sfavillanti grattacieli di Giacarta e molti altri in baracche e favelas. A trainare il pil, che ha superato quello italiano, è il settore delle materie prime di cui l'Indonesia è ricchissima: oggi è il primo produttore mondiale di nichel. Per capire come viene estratto e lavorato bisogna volare nella parte orientale del paese a Weda Bay o a Morowali.

Questo è l'IMIP, un gigantesco distretto industriale da 15 miliardi di dollari, nato in partnership con un'azienda cinese, la Tsingshan. Qui si fa tutto, dall'estrazione alla raffinazione, ai semilavorati. Praticamente l'intera industria automobilistica mondiale prende qui parte del suo nichel per le batterie, da Tesla a Stellantis, da Mercedes a Volkswagen, fino ai marchi cinesi come Byd, il principale produttore globale di auto elettriche. Grazie alla massiccia deforestazione dell'area, oggi l'IMIP copre più di 3mila ettari di estensione.

### **ARIE ROMPAS - GREENPEACE INDONESIA**

A settembre 2023 l'area delle operazioni del nichel in Indonesia ha raggiunto quasi un milione di ettari con ben 362 licenze. Per le riserve di nichel ancora da esplorare abbiamo scoperto che verranno disboscati altri 600mila ettari di foresta vergine, una cifra spaventosa. Significa che la lavorazione del nichel, oltre a produrre emissioni molto elevate, distruggerà anche la biodiversità della regione.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Anche a causa della guerra in Ucraina, il nichel dall'Indonesia è diventato molto popolare, anche perché costa meno. A capo dell'Associazione delle industrie minerarie del nichel in Indonesia c'è la segretaria generale Meidy Katrin che a noi non nasconde l'euforia per gli affari che vanno a gonfie vele.

### **MEIDY KATRIN LENGKEY - SEGRETARIA GENERALE ASSOCIAZIONE INDUSTRIA MINERARIA INDONESIA**

Quest'anno abbiamo estratto 178 milioni di tonnellate di minerale grezzo. Abbiamo un'altra compagnia che sta costruendo una nuova fabbrica e un'altra che la sta progettando. L'obiettivo nazionale è 467 milioni di tonnellate. Riesci a immaginartelo? Ma non mi chiedere nulla dell'inquinamento ambientale.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Disboscare qui per avere auto pulite nelle nostre ztl, così l'Indonesia sta diventando una nuova Amazzonia. Centinaia di chiatte stazionano intorno ai porti dei distretti industriali, l'energia per estrarre i minerali delle batterie è tutta a carbone. Nel 2013 l'Indonesia emetteva 164 milioni di tonnellate di Co2 dal solo carbone, con il boom estrattivo, oggi, sono raddoppiati a 303 milioni di tonnellate.

Ogni tonnellata di nichel prodotto in Indonesia emette in media 58 tonnellate di biossido di carbonio equivalente, ben al di sopra della media mondiale.

**GIULIO VALESINI**

È tutto un controsenso, cioè noi stiamo lavorando per costruire macchine, batterie per auto verdi e stiamo inquinando col Co2, con l'uso del carbone in una maniera impressionante.

**MEIDY KATRIN LENGKEY - SEGRETARIA GENERALE ASSOCIAZIONE INDUSTRIA MINERARIA INDONESIA**

È vero. Sembra un controsenso. Le auto verdi prodotte con energia a carbone. Tu vorresti che andassimo a pannelli solari, però immagina che abbiamo 177 linee di produzione che richiedono un sacco di energia. E da noi c'è tanto carbone, quindi usiamo quello, non possiamo mica importare energia.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il risultato è questo: tutto il giorno dagli impianti si alzano impressionanti colonne di fumo, dappertutto l'aria è irrespirabile e gli abitanti si proteggono come possono con le mascherine. All'ospedale pubblico i problemi respiratori sono ormai un'emergenza.

**SAYA ADRIANI - PRONTO SOCCORSO OSPEDALE MOROWALI**

Tutti i giorni arrivano pazienti con problemi respiratori acuti. Non sono solo anziani ma anche giovani, persino molti bambini.

**GIULIO VALESINI**

C'è una relazione secondo voi tra questi casi di problemi respiratori e l'attività di estrazione delle miniere?

**SAYA ADRIANI - PRONTO SOCCORSO OSPEDALE MOROWALI**

Servirebbe uno studio per valutare l'impatto dell'inquinamento dell'industria sulla salute delle persone, ma finora nessuno l'ha mai fatto.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

E oltre all'aria anche le acque non se la passano meglio. Per raffinare il nichel sono stati avviati ben dieci impianti con il controverso metodo detto HPAL, ossia la lisciviazione acida ad alta pressione. Consiste nel trattare con acido solforico a temperature di 255 gradi e pressione altissima le rocce grezze frantumate. Per ogni tonnellata di nichel lavorata, si producono circa 1,5 tonnellate di rifiuti pericolosi.

**SEPTIAN HARIO SETO - VICEMINISTRO AGLI INVESTIMENTI E ALLE MINIERE**

Vogliamo assicurarci che il mondo abbia abbastanza scorte di nichel, sia per l'acciaio che per i veicoli elettrici. Abbiamo deciso di lavorare il nichel qui e poi venderlo sul mercato: avremo più posti di lavoro, più sviluppo economico, più ricchezza per tutti.

**GIULIO VALESINI**

Noi siamo stati a Morowali e abbiamo filmato una situazione ambientale, un impatto ambientale pesantissimo. Sembra quasi che vi interessi più il business, no, che la tutela della salute dei vostri cittadini.

## **SEPTIAN HARIO SETO - VICEMINISTRO AGLI INVESTIMENTI E ALLE MINIERE**

È vero, abbiamo un problema di inquinamento ma non è vero che non stiamo facendo nulla. Abbiamo dato tempo alle aziende fino alla fine di quest'anno per migliorare la situazione. Chi non è in regola chiuderà l'impianto.

## **GIULIO VALESINI**

Voi, tra l'altro, avete il problema dello smaltimento se non sbaglio di quattro milioni di tonnellate di rifiuti tossici prodotti con l'estrazione del minerale: cosa ci fate con questi rifiuti tossici?

## **SEPTIAN HARIO SETO - VICEMINISTRO AGLI INVESTIMENTI E ALLE MINIERE**

I rifiuti pericolosi vengono seccati e stoccati a terra. Se un'azienda non ha una gestione adeguata del residuo tossico, non gli rilasceremo il permesso per lo stabilimento.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Ma se stoccati a cielo aperto in una zona ad alto rischio di sismi e alluvioni come l'Indonesia, i fanghi tossici possono finire ovunque, specie nelle acque.

## **ARIE ROMPAS - GREENPEACE INDONESIA**

L'uso di questo metodo non è mai stato testato da noi. Si rischia un enorme impatto sull'ambiente. Si è già iniziato a trovare inquinamento proveniente dalle raffinerie sulle coste e anche nei fiumi.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

L'area di deposito a cielo aperto dei rifiuti tossici, solo del colosso IMIP, oggi copre 600 ettari, difficile che pioggia e vento non spargano residui chimici nei corsi d'acqua e nelle falde. Questa zona dieci anni fa era solo un villaggio di pescatori con poche centinaia di abitanti che vivevano grazie alla pesca. Oggi il mare è inaridito, flora e fauna morte. Abbiamo potuto documentare che le acque del mare sono rosse, mentre solo pochi anni fa erano blu cristallino. Quelle dei fiumi, lontane dall'oceano, sono rosso intenso.

## **CAPOVILLAGGIO**

Vedi? È tutto inquinato. È colpa dello smaltimento dalla fabbrica di IMIP. L'impianto è lì. In linea d'aria sarà circa mezzo chilometro. Con le correnti i loro rifiuti arrivano in mare. Qui avevamo una gabbia per prendere i pesci. Tutti i pesci nella gabbia sono morti perché l'acqua è troppo calda e sporca a causa degli scarti industriali che si riversano in questo canale di scolo. Capisci? Tutti morti, morti.

## **GIULIO VALESINI**

Il nichel serve alle grandi case automobilistiche per la transizione ecologica. Per un mondo migliore.

## **CAPOVILLAGGIO**

Non c'è alcun problema, signore. Purché anche noi possiamo godere dei frutti di questa industria del nichel rimanendo nella nostra isola. Questa è casa nostra.

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Questo era il fondale marino qualche anno fa, prima del boom del nichel. La barriera corallina prosperava, e i pesci affollavano le acque. Un ambientalista locale, Habib Nadjar Buduha, è riuscito a filmare la devastazione in fondo al mare, come si presenta oggi, con una coltre di sabbia inquinata e i coralli ormai morti. Abbiamo chiesto conto ai proprietari del complesso IMIP, e del gemello IWIP. Ma si sono negati. Né siamo potuti entrare nel loro hotel di lusso per dirigenti e uomini d'affari. È privato, si accede solo per invito. Allora siamo andati a cercarli a Londra, alla Settimana della borsa dei metalli, in un lussuoso albergo che sembra un castello, usato come set per diverse scene di Harry Potter. Ma stavolta la sparizione non gli è riuscita: abbiamo intercettato un manager del gruppo cinese Tsingshan, l'azionista di maggioranza, poco contento di vederci.

**ANDERSON GUAN - MANAGER TSINGSHAN**

Mi raccomando non citate il mio nome.

**CATALDO CICCOLELLA**

Qui ci sono delle immagini che abbiamo raccolto perché una delle nostre preoccupazioni è che ci sono degli scarti del processo di raffinazione che finiscono nelle acque.

**ANDERSON GUAN - MANAGER TSINGSHAN**

Dove avete fatto questi video?

**GIULIO VALESINI**

Morowali. IMIP.

**ANDERSON GUAN - MANAGER TSINGSHAN**

Le hai fatte tu queste immagini?

**CATALDO CICCOLELLA**

Due settimane fa.

**ANDERSON GUAN - MANAGER TSINGSHAN**

Due settimane fa?

**GIULIO VALESINI**

Cosa è questo?

**ANDERSON GUAN - MANAGER TSINGSHAN**

Dici che è inquinamento? Forse è ...

**CATALDO CICCOLELLA**

L'acqua era calda, stranamente calda.

**ANDERSON GUAN - MANAGER TSINGSHAN**

Secondo me non è colpa dei rifiuti tossici ma è qualche scarto che arriva dalle centrali elettriche oppure forse è caduto in mare qualcosa durante il carico o lo scarico nella zona portuale. Ti faccio vedere delle foto dall'hotel privato di IMIP. Da lì il mare è azzurro.

**CATALDO CICCOLELLA**

Un altro problema è lo stoccaggio degli scarti tossici da HPAL. Ora vengono trattenuti con una specie di diga. Ci sono pericoli come inondazioni o terremoti?

#### **ANDERSON GUAN - MANAGER TSINGSHAN**

Il terremoto è normale in Indonesia. Ma sono dieci anni che abbiamo avviato il parco industriale di Morowali e cinque anni quello di Weda Bay. È tutto sicuro, non è successo nulla sinora.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il dirigente dell'azienda lo nega ma le acque dell'oceano sono insolitamente calde, quasi bollenti soprattutto vicino all'impianto di lavorazione dove siamo riusciti ad arrivare con la barca di un pescatore locale.

#### **ARWAL - PESCATORE**

L'acqua è davvero troppo calda a causa degli scarti che arrivano dagli stabilimenti. C'è un canale che porta i residui della fabbrica nel mare. Vedi? È lì. Può provare a mettere la mano dentro l'acqua, ma attento perché è molto calda.

#### **GIULIO VALESINI**

Bollente, eh sì.

#### **ARWAL - PESCATORE**

Anche la notte c'è odore di carbone, al punto che ci sembra di non poter più respirare.

#### **SEPTIAN HARIO SETO - VICEMINISTRO AGLI INVESTIMENTI E ALLE MINIERE**

Guardala così. Morowali, otto anni fa, era solo un'area povera se non riusciamo a sviluppare questa industria, la gente rimarrà povera. Avete visto quante moto ci sono a Morowali?

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

I lavoratori vivono in baracche sporche, affollati in piccole stanze, con servizi igienici che sfociano direttamente nelle fogne a cielo aperto. Gli stabilimenti di lavorazione hanno attratto migliaia di operai da tutta l'Indonesia e anche dalla Cina. La sera, al cambio turno, riempiono la strada che porta dentro il parco Industriale di IMIP.

#### **LAVORATORE IMIP 1**

È tutto contaminato, io ho problemi di respirazione. Ho la tosse. A volte mi sento bruciare il petto e la gola. L'aria dentro la fabbrica è piena di polvere, respiriamo poca aria pulita ormai.

#### **LAVORATORE IMIP 2**

Ci sono stati incidenti seri dentro la fabbrica. Noi chiediamo di continuo più sicurezza ma non ci ascoltano.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Le condizioni lavorative sono pessime. I turni di lavoro arrivano anche a dodici ore al giorno e in fabbrica mancano protezioni e sistemi di sicurezza, nonostante i profitti milionari dell'azienda. Pochi mesi fa l'Indonesia si è commossa per la morte della ventenne Nirwana Selle: molto nota sui social, era una esperta operatrice di



gru di una raffineria di nickel non lontana da IMIP. Morta bruciata viva a causa di un corto circuito elettrico che ha causato un'esplosione. L'impianto non era mantenuto a dovere.

### **LAVORATORE IMIP 3**

Noi lavoratori siamo spiati. Ci sono persone pagate da IMIP per controllarci che scattano foto o video dentro la fabbrica. Ce ne sono anche fuori. Se IMIP sa che parliamo con i giornalisti saremo licenziati.

### **LAVORATORE IMIP 4**

Non possiamo far uscire notizie sugli incidenti. Qualche collega ha pubblicato sui social immagini di incidenti all'interno della fabbrica, sono stati scoperti e puniti. Fanno così invece di migliorare la sicurezza.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il governo indonesiano corteggia le grandi industrie automobilistiche e ha appena fatto una legge per togliere tutele ai lavoratori al fine di attrarre capitali esteri.

### **GIULIO VALESINI**

È vero che Elon Musk vuole venire a investire in Indonesia?

### **SEPTIAN HARIO SETO - VICEMINISTRO AGLI INVESTIMENTI E ALLE MINIERE**

Sì, lo posso confermare, vuole fare investimenti in Indonesia. Ne stiamo parlando da più di un anno e mezzo. Tesla già acquista il nichel da noi attraverso il suo fornitore. Se ora vuole venire ad aprire uno stabilimento tutto suo, ovviamente gli diamo il benvenuto.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Stellantis indica tra i suoi fornitori di nichel due società cinesi, senza dire che la lavorazione avviene qui. E le concorrenti sono ancora più opache sulla filiera.

### **GIULIO VALESINI**

E le aziende tedesche?

### **PIUS GINTING - RICERCATORE E ATTIVISTA**

BMW e Volkswagen hanno stipulato contratti di fornitura di batterie con la coreana Samsung SDI e il gigante cinese delle batterie CATL, che si riforniscono di componenti da GEM, che a sua volta, controlla una società locale che opera nella zona industriale IMIP a Morowali. Anche Mercedes acquista il nichel direttamente da CATL che a sua volta si rifornisce sempre dalla Gem.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

A parlare è Pius Ginting, autore di due rapporti molto dettagliati sulla filiera del nichel per le auto elettriche, pubblicati dalla fondazione Rosa Luxembourg, il pensatoio della sinistra tedesca. I titoli sono eloquenti "La strada verso la rovina" e "Il lato oscuro delle batterie".

### **GIULIO VALESINI**

E Tesla?

### **PIUS GINTING - RICERCATORE E ATTIVISTA**

Anche Tesla acquista le batterie sempre da CATL e dalla coreana LG Energy solution che attraverso una società controllata lavora il nichel proprio presso la zona industriale di Morowali. Insomma, non si scappa. Tutti vengono in Indonesia a rifornirsi di nichel.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Ma il marketing ha già deciso: se guidi un grosso SUV elettrico, con centinaia di chili di minerali estratti, stai combattendo la buona battaglia verde, quasi come fossi un attivista di Fridays for Future.

#### **MEIDY KATRIN LENGKEY - SEGRETARIA GENERALE ASSOCIAZIONE INDUSTRIA MINERARIA INDONESIA**

È la Cina che controlla il 99%, della filiera. È solo grazie a loro se in Indonesia ora c'è questo boom del nichel per le batterie. Sai loro si preoccupano solo di far soldi e non si intromettono nella nostra politica.

#### **GIULIO VALESINI**

Tesla, Volkswagen, Stellantis che comprano il nichel dall'Indonesia per le loro batterie, sanno come viene prodotto? O possono dire: "Noi non sapevamo che in Indonesia inquinano"?

#### **MEIDY KATRIN LENGKEY - SEGRETARIA GENERALE ASSOCIAZIONE INDUSTRIA MINERARIA INDONESIA**

Ma andiamo. Noi non nascondiamo nulla a nessuno, qui c'è la massima trasparenza. Tutti gli investitori occidentali sanno bene come si estrae il nichel qui e come si fanno le lavorazioni successive, i manager sono già stati a controllare. Sanno bene da dove viene quello che arriva nei vostri paesi.

#### **GIULIO VALESINI**

Trova che la posizione occidentale, delle aziende occidentali che, come dire, fanno del verde marketing, un valore aggiunto, è un po' ipocrita?

#### **MEIDY KATRIN LENGKEY - SEGRETARIA GENERALE ASSOCIAZIONE INDUSTRIA MINERARIA INDONESIA**

Il marketing verde lo fate voi e magari qualcuno deve nascondere qualcosa.

#### **GIULIO VALESINI**

Quello che da noi vendono come verde, verde non è.

#### **MEIDY KATRIN LENGKEY - SEGRETARIA GENERALE ASSOCIAZIONE INDUSTRIA MINERARIA INDONESIA**

Sì, sì. L'importante è dire che la valutazione del ciclo di produzione della batteria è verde, non c'è bisogno di rivelare al mercato i dettagli di ogni fase della lavorazione, altrimenti qualcuno dirà che il marchio di quella azienda è sporco. Ma per questo ci sono i team che fanno il marketing. E poi andiamo. Questo è business.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Questa estate il Parlamento Europeo ha approvato un regolamento per le batterie. L'obiettivo è controllare meglio la filiera, ma i produttori potranno scegliersi il controllore e lo pagheranno per certificare che le batterie sono verdi e senza sfruttamento. Il relatore è Achille Variati.

**GIULIO VALESINI**

Il costruttore avrà tutto l'interesse a dire la mia batteria è sostenibile.

**ACHILLE VARIATI - EUROPARLAMENTARE PARTITO DEMOCRATICO**

C'è, ci dovrà essere un'autorità indipendente...

**GIULIO VALESINI**

Ma indipendente, pagata dal costruttore?

**ACHILLE VARIATI - EUROPARLAMENTARE PARTITO DEMOCRATICO**

No.

**GIULIO VALESINI**

Cioè, non sono io che pago il mio certificatore? Che scelgo il certificatore?

**ACHILLE VARIATI - EUROPARLAMENTARE PARTITO DEMOCRATICO**

No, questo sarebbe grave.

**GIULIO VALESINI**

Leggendo il regolamento mi sembra che si accennasse al fatto di enti notificati, cioè pagati dalle aziende che certificano la bontà del processo.

**ACHILLE VARIATI - EUROPARLAMENTARE PARTITO DEMOCRATICO**

Mi auguro che se tu hai prodotto le materie prime critiche in modo sporco, tu non dovresti poter commercializzare le tue batterie in Europa.

**GIULIO VALESINI**

Lei usa correttamente il condizionale.

**ACHILLE VARIATI - EUROPARLAMENTARE PARTITO DEMOCRATICO**

Beh, ho usato il condizionale perché sappiamo quanti siano forti gli interessi.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

C'è poi un dettaglio che dice tutto. Le batterie dovranno dichiarare quanto inquinano in termini di Co2 sul ciclo di vita, ma per ora non c'è alcuna soglia massima. Cioè, posso fare batterie sporche come quelle con nichel indonesiano, lo dichiaro e le vendo comunque. Pur di raggiungere l'obiettivo del 2035 l'UE chiuderà un occhio.

**ACHILLE VARIATI - EUROPARLAMENTARE PARTITO DEMOCRATICO**

Le batterie sono un imperativo nel Green Deal.

**GIULIO VALESINI**

E ma come vengono fatte? Non sono green.

**ACHILLE VARIATI - EUROPARLAMENTARE PARTITO DEMOCRATICO**

Noi non raggiungeremo mai gli obiettivi del Green Deal.

**GIULIO VALESINI**

Il problema è noi li raggiungeremo, magari in Europa, ma a scapito di altre zone del mondo così.

## **ACHILLE VARIATI - EUROPARLAMENTARE PARTITO DEMOCRATICO**

E vabbè lì, è lì la serietà di quella di quelle due diligence è fondamentale.

## **GIULIO VALESINI**

C'è un mondo fuori dall'Europa.

## **ACHILLE VARIATI - EUROPARLAMENTARE PARTITO DEMOCRATICO**

Capisco, capisco.

## **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Il regolamento europeo delle batterie prevede il controllo della filiera. È una bella iniziativa però chi è che controlla? Le stesse aziende che le producono attraverso la certificazione degli enti notificati, cioè enti che pagano loro stessi. Ora, l'esperienza ci dice che non sempre funziona questo metodo anche perché quali sono quegli enti che scontentano chi li paga? E poi i cinesi consentiranno agli ispettori di muoversi liberamente nelle loro aziende o nei paesi dove si riforniscono della materia prima? Insomma, la logica finora è stata quella dell'occhio non vede, cuore non duole. Per abbassare le emissioni di Co2 nel nostro paese le alziamo da un'altra parte del mondo. È una sottile forma di colonialismo, poco importa se poi c'è la deforestazione, c'è la violazione dei diritti umani, c'è la corruzione, poco importa se poi, ogni tanto, brucia vivo qualche operaio. Ecco, ma di tutto questo, le aziende automobilistiche che cosa fanno? Noi abbiamo provato a chiedere e ci hanno risposto BMW, Mercedes, Stellantis e Volkswagen. Non rispondono nel merito ma ci dicono che non comprano direttamente i minerali, e che impongono ai loro fornitori di rispettare le buone pratiche. Tesla invece non ci vuole dare alcun riscontro. Ci spediscono un link dal quale si evince che hanno fatto ispezioni in Indonesia e che stanno prendendo provvedimenti, non dicono però quali e non commentano lo stato dell'ambiente, né quello dei lavoratori. Comunque, tutte le risposte le potete trovare sul nostro sito. Ora quello che è certo è che se l'Europa vuole diventare il primo continente a mobilità completamente elettrica, insomma, deve trovare un modo per reperire le batterie e anche le materie prime. E qual è la soluzione? La soluzione può essere quella o di trovare le materie prime sotto il proprio suolo, oppure importare dall'estero. Però su questo devi passare sotto la Cina che controlla il 90% della filiera. Oppure l'alternativa è comprare le auto dagli Stati Uniti e dalla Cina, le auto elettriche. Poi quelle degli Stati Uniti sempre dal dragone dipendono. Oppure è quello di scavare nel sottosuolo come abbiamo detto e per questo il progetto di Von Der Leyen e anche del nostro ministro Urso è quello di trovare nel nostro sottosuolo almeno il dieci per cento dei minerali critici a cominciare poi di riciclarne il quindici per cento. Però noi, da dove cominciamo a scavare?

## **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Poche settimane fa il ministro del made in Italy Adolfo Urso ha annunciato un ambizioso piano minerario nazionale con decine di siti da rilanciare, sparsi nel centro e nel nord ovest a caccia di sedici minerali critici. Poi bisognerà anche pensare alla lavorazione.

**29/03/2023**

## **ADOLFO URSO - MINISTRO IMPRESE E MADE IN ITALY**

Faremo nei prossimi mesi una nuova mappa dei giacimenti in Italia. Il più grande giacimento in Italia di litio è in un parco naturale in Liguria.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Non è litio ma titanio. Il più grande giacimento d'Europa di cui parla il ministro Urso è qui, in questo angolo di Liguria di straordinaria bellezza, nelle viscere dell'area protetta Unesco del Beigua, tra Genova e Savona. Ai suoi margini si vuole aprire una miniera perché il titanio è una risorsa preziosa per la transizione verde e anche per l'industria della difesa e della comunicazione.

### **GIULIO VALESINI**

Siete seduti sopra una miniera d'oro.

### **DANIELE BUSCHIAZZO - PRESIDENTE PARCO NATURALE REGIONALE DEL BEIGUA**

Io credo che un distretto minerario sia incompatibile con un parco. Anche perché poi sarà necessario, pensare anche allo smaltimento di quello che viene estratto e non è utilizzato come biossido di titanio, quindi...

### **GIULIO VALESINI**

Se io estraggo cento, quanto residuo rimane?

### **DANIELE BUSCHIAZZO - PRESIDENTE PARCO NATURALE REGIONALE DEL BEIGUA**

Novanta dovrebbe essere residuo e dieci biossido di titanio. Il minerale è dentro l'eclogiti e nell'eclogiti c'è l'amianto. Adesso è in forma inerte. Nel momento in cui mi metto a scavare, lo libero.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il progetto europeo per i minerali critici prevede di mettere il bollino di interesse strategico su alcune miniere. Significa che i permessi saranno concessi con leggi speciali, in un paio d'anni al massimo. Non ci sarà modo di opporsi per le popolazioni locali. La famiglia Giacobbe ha lasciato la città per venire ad aprire un allevamento sostenibile qui nel parco e di titanio non vogliono sentir parlare.

### **MANUELA GIACOBBE - ALLEVATRICE**

Abbiamo avuto questa idea delle capre e questo ci è sembrato un posto bellissimo. E in effetti è un posto bellissimo.

### **GIULIO VALESINI**

È la ragion di stato che chiama, no, cioè il titanio, è un minerale strategico, serve al Paese, serve alla transizione ecologica.

### **MANUELA GIACOBBE - ALLEVATRICE**

Ma qua distrugge anche tante cose.

### **GIULIO VALESINI**

Le compensazioni che vi potrebbero arrivare non vi interessano? Cioè, magari...

### **MANUELA GIACOBBE - ALLEVATRICE**

Che compensazioni mi danno?

### **GIULIO VALESINI**

L'azienda che estrae vi dice: "Vi diamo, non so, un ampliamento della stalla, dei soldi..."

**MANUELA GIACOBBE - ALLEVATRICE**

Loro se mi fanno ampliare la stalla che tanto poi il mio formaggio non sarà venduto io cosa me ne faccio dell'ampliamento della stalla?

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Uno studio dell'Università di Genova ha messo in guardia sui possibili danni ambientali causati dalle tecniche di estrazione del titanio contenuto nelle rocce del Beigua. C'è solo una miniera simile al mondo ed è in Cina. Nel 2021 la giunta Toti ha autorizzato il via libera alle ricerche, nella zona a ridosso del parco, alla Compagnia Europea Titanio, una piccola società di Cuneo con appena 10 mila euro di capitale sociale.

**ADA BENEDETTO – CONSIGLIERA DI AMMINISTRAZIONE COMPAGNIA EUROPEA TITANIO**

Si ritiene che ci siano qualcosa come 400 miliardi di risorse lì dentro.

**GIULIO VALESINI**

400 miliardi di euro?

**ADA BENEDETTO – CONSIGLIERA DI AMMINISTRAZIONE COMPAGNIA EUROPEA TITANIO**

Sì.

**GIULIO VALESINI**

Di controvalore economico?

**ADA BENEDETTO – CONSIGLIERA DI AMMINISTRAZIONE COMPAGNIA EUROPEA TITANIO**

Sì.

**GIULIO VALESINI**

Accidenti...

**ADA BENEDETTO – CONSIGLIERA DI AMMINISTRAZIONE COMPAGNIA EUROPEA TITANIO**

Io non so quanto sia il Pil della Liguria, ma penso che sia ben lontano.

**GIULIO VALESINI**

Lei stessa neanche mi sa dire, non lo so come poi si potrebbe fare per estrarre in maniera pulita.

**ADA BENEDETTO – CONSIGLIERA DI AMMINISTRAZIONE COMPAGNIA EUROPEA TITANIO**

Ma capisce che io... Come posso avere le competenze per darle delle soluzioni su un'estrazione in maniera pulita?

**GIULIO VALESINI**

Lo so, però siete voi che chiedete l'autorizzazione, scusi, io a chi devo fare la domanda?

**ADA BENEDETTO – CONSIGLIERA DI AMMINISTRAZIONE COMPAGNIA EUROPEA TITANIO**

A chi eventualmente un domani deciderà di utilizzare questa risorsa. Non a me.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

L'idea è di vendere la licenza a una multinazionale che ha capitali e strumenti per scavare in quest'area. Ma il progetto, ancora prima di partire, è già finito in tribunale ed è in attesa del pronunciamento del Consiglio di Stato.

**GIULIO VALESINI**

Il governo ha detto: "Benissimo, apriamo le miniere". Avete come dire il vento in poppa.

**ADA BENEDETTO – CONSIGLIERA DI AMMINISTRAZIONE COMPAGNIA EUROPEA TITANIO**

Questo potrebbe essere il momento giusto.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Ma il piano del governo prevede decine di siti da rilanciare a caccia di minerali: oltre al titanio Ligure, si cercano zinco, piombo, argento in Lombardia, passando per il litio nel nord del Lazio, il recupero delle miniere sarde e il cobalto e nichel sulle alpi, vicino Torino.

**GIANCLAUDIO TORLIZZI - FONDATORE SOCIETÀ DI CONSULENZA T-COMMODITY**

Se si vuole proseguire lungo la strada dell'elettrificazione, non c'è un'alternativa.

**GIULIO VALESINI**

Bisogna fare leggi speciali?

**GIANCLAUDIO TORLIZZI - FONDATORE SOCIETÀ DI CONSULENZA T-COMMODITY**

Assolutamente sì, sì, sì.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Gianclaudio Torlizzi, della Luiss, ha scritto, a inizio anno, uno studio che è finito su tutte le scrivanie che contano, compreso il ministero della Difesa di cui è consulente e quello dello Sviluppo economico. Titolo: "Perché l'Italia ha bisogno di un piano minerario nazionale".

**GIANCLAUDIO TORLIZZI - FONDATORE SOCIETÀ DI CONSULENZA T-COMMODITY**

C'è proprio un termine di militarizzazione delle materie prime, come arma geostrategica nei confronti di chi quella materia prima non ce l'ha.

**GIULIO VALESINI**

Chi ha mano le risorse minerarie in questo momento, probabilmente, ha in mano il pallino del gioco. Chi ce l'ha in mano?

**GIANCLAUDIO TORLIZZI - FONDATORE SOCIETÀ DI CONSULENZA T-COMMODITY**

La Cina, controlla circa il 90% della filiera legata, legata al green perché è un processo altamente inquinante.

### **GIULIO VALESINI**

Quindi adesso la Cina sta tenendo i prezzi bassi per sbaragliare la concorrenza. Domani, quando sarà monopolista, alzerà i prezzi e ci strozza.

### **GIANCLAUDIO TORLIZZI - FONDATORE SOCIETÀ DI CONSULENZA T-COMMODITY**

Questo è lo scenario più probabile.

### **CATALDO CICCOLELLA**

Pensa ci sia davvero un potenziale di rinascita dell'industria mineraria italiana?

### **ADAM FAN - PRESIDENTE BORSA METALLI SHANGHAI**

A livello mondiale ci sono aree come l'Africa e l'Australia che sono economicamente più convenienti. Voi italiani siete molto più bravi con le Lamborghini, le Ferrari o l'opera.

### **CATALDO CICCOLELLA**

Insomma, non riusciremo ad avere batterie con minerali europei?

### **ADAM FAN - PRESIDENTE BORSA METALLI SHANGHAI**

Non ce la potete fare da soli, non ne avete abbastanza. Ma forse tra dieci o vent'anni, quando i veicoli elettrici saranno un prodotto di massa, avrete una certa autonomia con il riciclo, come sta accadendo oggi per il piombo.

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Allora, il presidente della borsa dei metalli di Shanghai ci prende in giro. Voi pensate a fare quello che sapete fare meglio, le auto da corsa e le opere liriche, al resto pensiamo noi. Almeno fino a quando non saremo in grado di riciclare le loro materie prime finite nelle batterie. Invece per quello che riguarda il titanio che dovrebbe essere estratto dalle viscere del parco Unesco ligure, insomma, il progetto di Urso rischia di impantanarsi nelle pastoie giudiziarie. È finito in tribunale, perché la popolazione non vuole neppure cominciare a scavare nelle zone limitrofe al parco. E nell'occhio del ciclone è finito anche Elon Musk e la Tesla, insomma, per la sua rivoluzione verde, criticato per il modo con cui si approvvigiona delle materie prime ma anche per la gestione della sua prima Gigafactory, che è stata posizionata nella zona, in una delle zone più moderne della Germania, questo perché ha comportato una deforestazione del posto e anche una compromissione della falda acquifera.

### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il mega impianto di Elon Musk è nella regione di Brandeburgo, a 35 chilometri da Berlino. È il primo stabilimento di produzione di Tesla in Europa. Si fanno le famose auto ma anche le batterie al litio. È stato inaugurato in grande stile a marzo dell'anno scorso con Elon Musk che improvvisava balletti mentre consegnava personalmente le prime trenta Tesla appena sfornate. Per far posto ai 227mila metri quadri dello stabilimento sono stati abbattuti trecento ettari di foresta. La Gigafactory è stata costruita dentro un'area di protezione dell'acqua potabile del Land e ora è associata all'impovertimento delle acque e a sospetti di inquinamento delle falde.



**GIULIO VALESINI**

Quali sono gli effetti negativi della presenza di Tesla, qua sul territorio?

**STEFFEN SCHORCHT -ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA VNLB**

Questa è tra le regioni più secche della Germania. Questa situazione è stata aggravata da Tesla.

**GIULIO VALESINI**

Ma il problema dell'acqua è che ce n'è poca o loro, l'impianto di Tesla, rischia di inquinare o sta inquinando le falde acquifere?

**STEFFEN SCHORCHT - ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA VNLB**

Tesla vincola per contratto una quantità d'acqua pari a quella di una piccola città di 40mila abitanti e l'acqua che Tesla vincola non è più disponibile per altri progetti come scuole o costruzione di abitazioni o altri insediamenti. Allo stesso tempo, Tesla sta mettendo in pericolo le falde acquifere perché utilizza molte sostanze chimiche nella produzione.

**GIULIO VALESINI**

Perché siete preoccupati per l'acqua?

**STEPHANY – ABITANTE BRANDEBURGO**

Non sappiamo quali incidenti avvengano nello stabilimento e in che modo le sostanze pericolose finiscano in acqua. Temo che qui diventi come in America, dove posso bere solo acqua in bottiglia e non più dal rubinetto.

**GIULIO VALESINI**

Ma Tesla cosa vi ha detto sugli incidenti?

**STEPHANY – ABITANTE BRANDEBURGO**

Hanno detto di aver rimosso le sostanze chimiche e che nulla è finito nelle acque sotterranee. Ma possiamo verificarlo personalmente? Certo che no.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

In questa stazione viene trattata l'acqua delle falde per renderla potabile. Nel Land di Brandeburgo lo scorso anno per la prima volta nella storia della Germania, l'autorità ha razionato l'acqua per i nuovi residenti.

**ANDRÉ BÄHLER - PRESIDENTE WSE AUTORITÀ DELL'ACQUA BRANDEBURGO**

Da circa dieci anni si registra un calo della ricarica delle acque sotterranee. Ciò significa che la ricarica delle falde acquifere, che utilizziamo per produrre acqua potabile, è sempre minore. Allo stesso tempo, la domanda è in aumento. In pratica stiamo vivendo a debito, a spese delle persone che avranno bisogno dell'acqua in futuro.

**GIULIO VALESINI**

Da contratto, quanta acqua l'anno voi date a Tesla?

**ANDRÉ BÄHLER - PRESIDENTE WSE AUTORITÀ DELL'ACQUA BRANDEBURGO**

Abbiamo concordato con Tesla un limite massimo di 1,8 milioni di metri cubi all'anno. Si tratta di una percentuale significativamente superiore al dieci per cento del totale erogato.

**GIULIO VALESINI**

Voi avete iniziato a razionare l'acqua, è corretto? Per i cittadini?

**ANDRÉ BÄHLER - PRESIDENTE WSE AUTORITÀ DELL'ACQUA  
BRANDEBURGO**

Sì.

**13/08/2021**

**GIORNALISTA**

Alcuni critici dicono che c'è un problema idrico per la regione.

**ELON MUSK**

Questa regione ha tanta acqua, guardatevi intorno.

**GIORNALISTA**

La gente del posto dice che non c'è acqua per...

**ELON MUSK**

No, è completamente sbagliato. Qua c'è acqua ovunque. Vi pare un deserto qua?

**GIORNALISTA**

Grazie.

**ELON MUSK**

È ridicolo.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

L'ufficio statale per l'ambiente ha registrato ventisei incidenti ambientali dall'apertura della fabbrica, fra cui incendi e perdite di gasolio e vernici. La preoccupazione delle associazioni ambientaliste è cresciuta da quando Tesla ha presentato un progetto di ampliamento della fabbrica che porterà la produzione ad un milione di macchine l'anno e oltre 20mila dipendenti assunti.

**ANDRÉ BÄHLER - PRESIDENTE WSE AUTORITÀ DELL'ACQUA  
BRANDEBURGO**

Veniamo a conoscenza di incidenti solo dopo il fatto. Possiamo andare sul sito, effettuare le nostre misurazioni e rilevare le cose. Solo che se si tratta di acque sotterranee ormai è troppo tardi.

**GIULIO VALESINI**

Voi come autorità dell'acqua siete contrari all'idea di un ampliamento di Tesla?

**ANDRÉ BÄHLER - PRESIDENTE WSE AUTORITÀ DELL'ACQUA  
BRANDEBURGO**

Sì, ma non saremmo comunque noi a fermare lo sviluppo di Tesla.

**GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

A dare il semaforo verde sarà l'Agenzia statale per l'ambiente che però vuole prima esaminare le critiche in un'audizione con le altre autorità coinvolte. Gli ambientalisti contestano i documenti presentati dall'azienda americana. Centinaia di pagine oscurate e dati tenuti nascosti per non rivelare segreti industriali.

#### **STEFFEN SCHORCHT - ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTA VNLB**

Sono stati oscurati i nomi di molte sostanze chimiche e ci sono stati anche problemi con l'esame delle obiezioni. Non sono state consegnate in tempo.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Jörg Steinbach è il ministro dell'Economia del Land di Brandeburgo. A marzo è volato negli Stati Uniti per portare personalmente una lettera di sostegno al progetto di ampliamento di Tesla. Ha fatto visita agli stabilimenti di Elon Musk ad Austin con addosso una maglietta di Tesla, come ha mostrato con orgoglio sul suo profilo X.

#### **JÖRG STEINBACH - MINISTRO ECONOMIA - LAND BRANDEBURGO**

Si tratta di una grande storia di successo economico per noi. Oggi abbiamo tra gli 11mila e i 12mila dipendenti.

#### **GIULIO VALESINI**

Vi siete apertamente schierati a favore di Tesla. E questo è stato visto da molti come un atteggiamento un po' troppo sottomesso nei confronti di Tesla e di Elon Musk. Ha fatto un errore a indossare la maglietta di Tesla lei che è un ministro e ha una funziona pubblica, non so...

#### **JÖRG STEINBACH - MINISTRO ECONOMIA - LAND BRANDEBURGO**

Non so se si sia trattato di un errore, perché in realtà sostengo solo ciò che ritengo giusto. Sono il ministro dell'economia, sto cercando di far crescere l'economia del Brandeburgo.

#### **GIULIO VALESINI**

Noi abbiamo intervistato il presidente dell'autorità delle acque e diceva nel vostro territorio, per la prima volta nella storia della Germania, si è arrivati a razionalizzare l'acqua.

#### **JÖRG STEINBACH - MINISTRO ECONOMIA - LAND BRANDEBURGO**

Sì, è quello che ha fatto l'autorità ma non ha alcun motivo per farlo.

#### **GIULIO VALESINI**

Sul piano presentato da Tesla sull'ampliamento, ci sono centinaia di pagine mancanti, sono piene di omissis, di dati cancellati in nome della riservatezza industriale.

#### **JÖRG STEINBACH - MINISTRO ECONOMIA - LAND BRANDEBURGO**

Abbiamo un'autorità altamente competente che conosce i dati completi e la copia che è stata oscurata. La decisione finale sull'autorizzazione sarà presa sulla base di tutte le conoscenze disponibili, in conformità con la legge.

#### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Insomma, Elon Musk sta aprendo Gigafactory in tutto il mondo. Una l'ha aperta anche in Cina che controlla la filiera dell'elettrico, l'abbiamo visto, ma è un paese

fuori controllo dal punto di vista etico e ambientale. Anche perché per raggiungere gli obiettivi del New Green Deal l'abbiamo delegata ad inquinare per noi al riparo dalla nostra coscienza. La Cina è responsabile del 29% delle emissioni dei gas serra globali nel 2022, l'Europa del 6,6%. Insomma, produce auto elettriche utilizzando centrali a carbone. A qualche migliaio di chilometri da Bruxelles c'è un altro paese che sta pagando l'obiettivo dell'Europa di diventare il primo continente elettrico al mondo. La colpa di questa popolazione, l'unica colpa di questa popolazione è quella di vivere su una miniera di cobalto.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

La zona di Kolwezi, in Congo, è ricca di cobalto, altro minerale per le batterie ma invece che una benedizione si è trasformato in una sventura per le popolazioni locali. È una denuncia di Amnesty International. La miniera si deve espandere costi quel che costi e così inghiotte aree abitate e la gente viene sfollata, anche con la forza.

#### **KANINI MASKA - ABITANTE KOLWEZI**

La nostra fonte d'acqua. Il nostro bestiame. Le scuole, dove i nostri figli ricevevano un'istruzione. Il nostro ospedale. Il nostro mercato. Lo stadio dove i nostri figli andavano a giocare. Le nostre chiese. Abbiamo perso tutto.

#### **CANDY OFIME - AMNESTY INTERNATIONAL**

La domanda di minerali cresce e si deve allargare la miniera. È per questo che dal 2016 la gente del posto è stata sfrattata senza preavviso e senza poter negoziare. Chi si è rifiutato è stato allontanato con la violenza. Persino una bambina di due anni ustionata dai militari mandati dalle società minerarie.

#### **KANINI MASKA - ABITANTE KOLWEZI**

Ci siamo chiesti se fosse una guerra o qualcos'altro. I soldati erano con i fucili e noi, appena arrivati dai campi, avevamo tanta paura mentre li vedevamo bruciare le nostre case.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Kolwezi è una cittadina di circa 500mila abitanti ma è situata interamente sopra un'area mineraria. Ora è a rischio di una deportazione quasi completa, nuove case saranno demolite.

#### **JOSEPH KITENGE - ABITANTE KOLWEZI**

Hanno bruciato la mia casa e le mie cose. E ora non ci danno alcun risarcimento. Io combatterò per averlo, ma mia figlia soffre terribilmente per le violenze subite e nulla potrà ripagare quanto è avvenuto.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Oltre al danno anche la beffa. Le multinazionali hanno promesso delle compensazioni, salvo poi elargire pochi spicci. Da questa miniera attinge al cobalto Elon Musk che ha stretto un accordo anche in Bolivia per accaparrarsi il litio, altro elemento fondamentale per la batteria.

#### **DA REPORT DEL 19/3/2018**

#### **INGEGNERE SUDAMERICANO**

Il litio è sciolto nell'acqua. Con delle reazioni chimiche dobbiamo prima ottenere il carbonato di litio; venite, vi faccio vedere. Ecco, nelle batterie si usa questo. Questo è un sacco di mezza tonnellata, 500 kg.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Se il litio è il petrolio, LA nuova penisola arabica è il Sudamerica. Qui siamo nel Salar di Atacama, un lago salato a 2.500 metri di altezza nel nord del Cile, una delle zone più aride del pianeta. Qui hanno gli stabilimenti i principali produttori di litio del mondo: l'americana Albemarle e la cilena SQM, con cui recentemente il patron di Tesla, Elon Musk ha stretto un accordo.

#### **JUDITH CRUZ MORALES – COMMISSIONE TERRA E ACQUA DI PEINE**

Questo è il mio villaggio; lì c'è la miniera di Albemarle e al nord ci sta SQM, il verde che vedete è grazie all'acqua sotterranea. Noi siamo agricoltori e allevatori, ma l'acqua comincia a scarseggiare: la usano nelle miniere. Così distruggeranno il Salar, ci sono voluti milioni di anni per formarsi.

#### **JUDITH CRUZ MORALES, COMMISSIONE TERRA E ACQUA DI PEINE**

Stiamo entrando nella miniera di SQM, tutti i tubi che vedete portano l'acqua verso la miniera.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Il litio si estrae mischiando il sale con l'acqua e facendola poi evaporare al sole. Per questo si usano immense quantità di liquidi.

#### **ALONSO BARROS – AVVOCATO COMUNITÀ DI PEINE**

Il Salar è un lago sotto un tappo di sale; da qui SQM pare che stia estraendo 1.700 litri al secondo di salamoia. E poi c'è l'acqua dolce. In questa zona SQM ha 5 pozzi per 230 litri al secondo. Una barriera idraulica che sta facendo abbassare il livello dell'acqua seccando tutte queste lagune. Il rischio è che venga distrutta la biodiversità. Nell'anno 2006, quando si autorizzò un aumento dell'estrazione, morì un'intera generazione di fenicotteri, guarda queste immagini, queste sono le uova, distrutte.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

SQM fu privatizzata ai tempi di Pinochet. Negli anni Novanta finisce sotto il controllo di Julio Ponche Lerou, genero del dittatore, uno degli uomini più ricchi del Sudamerica. Ha firmato un contratto in esclusiva per lo sfruttamento del litio nel Salar di Atacama fino al 2030 in cambio del 5 per cento delle vendite di un costo di concessione di 10mila dollari. In cambio avrebbe guadagnato 100mila dollari l'anno.

#### **MAURICIO DAZA – AVVOCATO PARTE CIVILE PROCESSO SQM**

Per garantirsi lo sfruttamento del Salar SQM ha finanziato illegalmente per decenni gran parte dei partiti di destra e di sinistra in Cile. Stiamo parlando esplicitamente di corruzione. Nonostante ciò, lo Stato ha firmato recentemente un nuovo contratto con SQM, che prevede royalties più alte, ma anche un importante aumento della quantità di litio estratto, fino a 180mila tonnellate l'anno.

#### **GIULIO VALESINI FUORI CAMPO**

Centottantamila tonnellate di litio hanno un valore di mercato 2,8 miliardi di dollari. Il rinnovo del contratto tra Stato e SQM ha diviso il paese. È finita con scontri di piazza. Se il litio è il nuovo petrolio ecco che nascono i nuovi sceicchi. La Bolivia, che attualmente è il paese più povero del Sudamerica, è la nuova Arabia Saudita. Sulle Ande, a 3.600 metri di altezza, dopo 100 km di strade sterrate, si raggiunge il Salar de Uyuni, una delle meraviglie del mondo: un lago salato di 10mila km quadrati.

Un'altra meraviglia della natura sfregiata a beneficio dell'altra parte del mondo.

### **GIULIO VALESINI**

Lo sa che qualcuno lo considera un effetto collaterale minore in un percorso verso un mondo migliore, verso un mondo più pulito, più giusto?

### **CANDY OFIME - AMNESTY INTERNATIONAL**

Tutti i diritti umani sono interconnessi, non possiamo avere un ambiente pulito, sano e sostenibile nel nord globale a scapito di altri diritti umani. Le aziende occidentali devono fare una verifica del rispetto dei diritti umani dei loro fornitori.

### **SIGFRIDO RANUCCI IN STUDIO**

Tra i fornitori congolese di cobalto a Tesla c'è Kamoto, Kamoto è controllata dal gruppo Glencore, multinazionale che ha realizzato degli extraprofitti miliardari sulle materie prime. Kamoto paga gli operai 3,5 dollari al giorno in più gli dà anche un litro e mezzo di acqua. Ecco, alla faccia della generosità. Abbiamo capito che l'estrazione delle materie è legata alla violazione dei diritti dell'uomo. Ma anche dell'ambiente, alla deforestazione, alla contaminazione di acqua e aria, alla sottrazione di beni senza il consenso della popolazione, allo sgombrare dei villaggi. Anche, insomma, a provocare la morte di operai che a volte bruciano vivi. L'Europa riesce a sopportare questo peso pur di raggiungere il suo obiettivo di diventare il primo continente al mondo elettrificato, oppure riuscirà a sostenere questo peso quando cominceranno a scavare le miniere nel nostro paese, nel nostro continente? Oppure è il caso di rivedere i nostri stili di vita e anche il nostro modello di trasporti?