

INCHIESTA Le rotte delle navi fantasma

«La mia rete delle false griffe»

Le confessioni di un trafficante cinese: «Così faccio affari in Europa e in Italia»

Rita Fatiguso

SHANGHAI. Dal nostro inviato

Xion Ga si materializza sulle note di Yesterday dei Beatles nella hall di un sofisticato cinque stelle di Shanghai.

La sua missione è quella di convincere il cronista, che si finge consulente del suo (vero) spedizioniere doganale corrispondente per l'Italia, Vitaliano Nelli (nome altrettanto finto), della bontà dell'affare che gli ha già prospettato mesi fa con un sintetico scambio di email.

Anche Xion Ga è un nome finto. Ma il business tentacolare è vero e «Il Sole-24 Ore» l'ha descritto in un'inchiesta pub-

BUSINESS INTERNAZIONALE

«Gli scali più comodi sono Napoli, Valencia e Algeciras, ma ora ho bisogno di qualcuno che coordini le attività europee»

blicata il 7 settembre: è la rotta delle navi officina del tessile contraffatto, utile per aggirare quote e dazi all'importazione di merce cinese e garantire in appena 35 giorni l'approdo di magliette, pantaloni e vestiti nei porti e, quindi, nei negozi occidentali. Una sorta di *just in time* globale ma illegale, che fruga tra le pieghe della legalità massimizzando i profitti. Xion Ga non lo sa, ma Vitaliano Nelli non ha alcuna intenzione di aderire all'originale proposta. Fatto sta che abbiamo potuto incontrare Xion nella sua tana, Shanghai, proprio grazie al rapporto professionale che lega i due da molti anni.

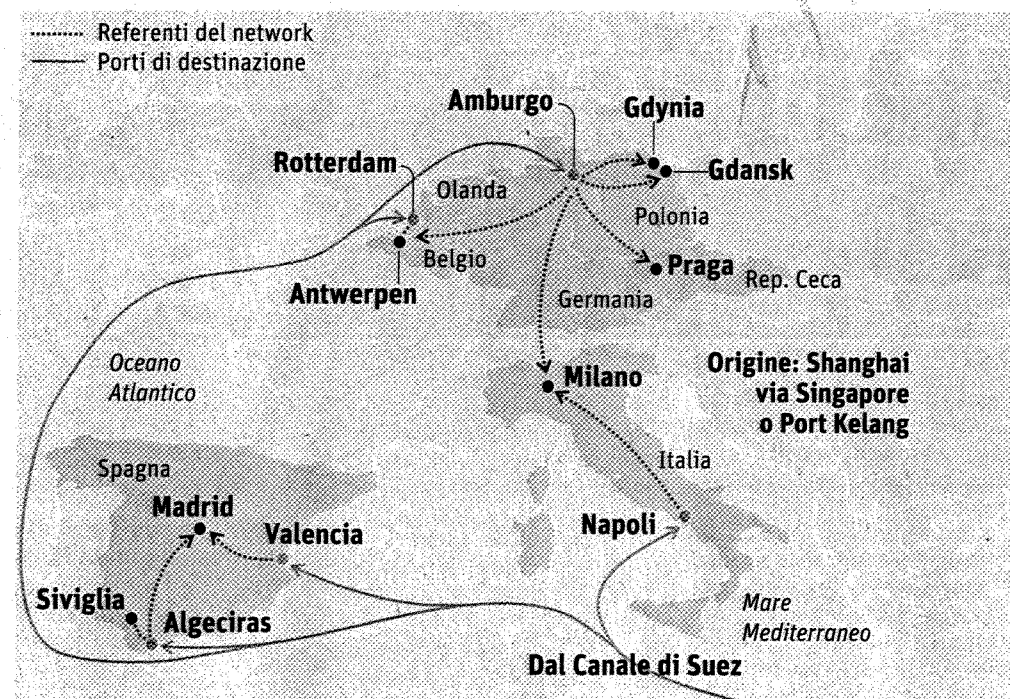
Energetico, tonico, seduto sul bordo del divano di velluto blu, spenti i tre cellulari ben al-

lineati sul tavolino, Xion parla veloce, traccia rotte su fogli di carta a quadretti, schizza formule che parlano di container in arrivo e in partenza, costi e convenienze. Soprattutto, ci chiede di riferire a Nelli che ha assolutamente bisogno di qualcuno in grado di gestire con discrezione ed efficienza la rotta Europa-Cina («to manage smoothly the procedure» dice testualmente). Da Shanghai a Roma/Madrid in viaggio su una lama affilata, in bilico tra legale e illegale, per sua stessa ammissione. Degli affari puliti, l'agente marittimo parla a sprazzi, tornandoci su quasi per riflesso condizionato.

Trent'anni dichiarati, inglese fluente, studi universitari, l'agente conferma tempi e passaggi chiave del business parallelo per far arrivare merce dalla provenienza contraffatta nei negozi europei a prezzi anche cinque-sei volte più alti di quelli di costo, utilizzando ogni mezzo, incluso lavoro a bordo e carte false, per velocizzare gli arrivi e vanificare i controlli.

«Ho una società a parte, con altri soci miei amici — dice porgendo il prezioso biglietto da visita all'uso cinese, tenendolo con entrambe le mani — e con questa possiamo avere mano libera. Non ci sono problemi, possiamo assicurarci. La nave officina viaggia dal porto di Shanghai a quello di Singapore con merce che sbarca *no label*, senza etichetta. Nessuno sa cosa succede a bordo, neanche l'armatore». Chiediamo lumi sul fatto che le fabbriche cinesi, così ci risulta, per esportare devono dichiarare l'origine made in China. «Ho conoscenze importanti tra funzionari del governo locale, anche questo non è un problema», e

Il network europeo di Xion Ga



la risposta di Xion.

«Il mio esportatore è a Whenzou, con lui lavoriamo merce per circa 40 milioni di dollari all'anno. Lui ha un esportatore *brother* che prende la merce in consegna in Italia e poi fa il *resell*, la rivende, cioè, ai clienti finali. Whenzou è il punto di arrivo di tutti i semilavorati delle altre fabbriche tessili, localizzate dallo Zhejiang fino a Shenzhen, a Sud-Est della Cina».

«Nel tratto tra Shanghai e Singapore-Port Kelang in Malesia utilizziamo *second class carrier*, navi di seconda scelta. Quella affittata, ad esempio, è nota, ma subappalta il trasporto a un'altra. Formalmente facciamo questo, ma le navi sono consegna-

te ad altri, la merce scaricata ma non sdoganata viene ricaricata con etichette sicure. Nessun capitano della nave si accorge di questo. Nel porto di passaggio, *transshipment*, cambiamo il *manifest*, cioè la documentazione che descrive la rotta a destino Shanghai-Roma o Madrid. Quello precedente viene distrutto, fatto a pezzi, senza lasciare alcuna traccia. Senza certificato di non manipolazione a bordo, si riparte. In questo senso, Singapore è il porto ideale».

Pouff, la nave sparisce, si volatilizza. Come un fantasma. «Ma la documentazione che accompagna la nuova nave è assolutamente originale — assicura Xion — specie quella di origine Bangladesh, indica in-

fatti vere aziende tessili del Bangladesh. Anche lì possiamo avere questo, non è un problema».

La lezione di contraffazione non finisce qui: «Sulle rotte europee è meglio sdoganare su Amburgo, a Nord. Si perde più tempo in prima battuta, ma le procedure tedesche sono molto rigide e perciò più sicure. La merce ormai perfettamente in regola non aspetta troppo tempo nei container. Dì a Vitaliano, però, che ho bisogno di qualcuno che mi coordini la rete europea. Ho referenti in Polonia, in Spagna, Belgio, Olanda e Germania. I porti più comodi per me sono Napoli, Valencia, Algeciras. Ma in Europa gli ungheresi non parlano con gli spagnoli, gli italiani con i polacchi. Se ho bisogno di un transito speciale sull'Austria, lì ci sono problemi. Come posso fare?»

Questo è il cruccio di Xion Ga, "colletto bianco", classica faccia pulita della Cina rampante che, subodorato l'affare, si è lanciato sulla scia di concorrenti anche più giovani e aggressivi che vantano un fatturato cinque volte il suo. Xion è una tessera di un mosaico in cui ogni pezzo, in sé, è legale e, pertanto, virtualmente a prova di indagini. Finora, almeno.

Cosa spinge a prendere rischi così alti? «Bisogna osare. La Cina corre, anche nella mia azienda si assume gente sempre più giovane capace di lavorare tantissimo sfidando i fusi orari, rispondendo a decine di email nel cuore della notte. Io ho solo questo — dice Xion sfiorando con il dito indice la tempia destra — e i miei contatti, rapporti personali, le mie *guanxi* che valgono oro. Voglio farli fruttare. Che male c'è?»

I dati dell'Agenzia delle Dogane Porti, i sequestri raddoppiano

Antonio Criscione
ROMA

Un uomo osserva su un megascanner il contenuto di un container passato ai raggi X. Il container è a 700 chilometri di distanza, ma l'operazione avviene in tempo reale. Si appoggia al bastone e commenta con il suo vicino: «Un carico di pellami, nascondiglio ideale per la droga». «Già — commenta l'altro — magari sono conciate, così anche i cani vanno in tilt. Applichiamo un filtro per vedere meglio la composizione del carico».

Il carico è sospetto. Viene dato l'ordine di aprire il container e di controllarne il contenuto. E, subito dopo, su un altro schermo si visualizza un rigido carico di frigoriferi, vengono individuate una decina di clandestini.

Non è un telefilm della serie Csi. Si tratta della dimostrazione dal vivo di come opera il sistema Matrix dell'agenzia delle Dogane, ovvero uno degli elementi di punta che ha permesso di portare alla luce, nei primi sei mesi di quest'anno più di 15 milioni di prodotti contraffatti (superandogli 11 milioni dell'intero 2005). Il sistema Matrix è stato illustrato ieri a Roma in una conferenza stampa dal sottosegretario Alfiero Grandi e dal direttore delle dogane, Andrea Guaiana.

Ogni anno i 28 scanner situati nei porti (24) e negli interporti (4) italiani mandano alla sala Matrix le immagini di diverse migliaia di container passati ai raggi X, fatte le dovute proporzioni, come si fa per le valigie negli aeroporti. Ma il sistema Matrix si forma da sé: i dati immessi ogni giorno vanno a formare un database che rende il sistema capace di migliorarsi grazie agli stessi dati acquisiti. Quarantamila le scansioni effettuate nel 2005 e con la prospettiva di arrivare a 42mila quest'anno e a 50mila l'anno prossimo (su circa 4 milioni di unità in transito). Anche perché si conta di ottene-

re dalla prossima Finanziaria i fondi per acquistare altri 4 o 6 scanner. E non è detto che il sistema, con i miglioramenti introdotti dalle Dogane, non possa essere anche in futuro reddito anche direttamente, quando anche le pubbliche amministrazioni potranno effettivamente brevettare i propri programmi.

Dei circa 9500 dipendenti delle Dogane, mille sono al lavoro per controllare le merci trasportate, altri 500 sono addetti alle accise. Matrix affianca altri controlli effettuati dall'Agenzia. Spesso sono proprio le incoerenze nei dati documentali a far partire la scansione ai raggi X. E le irregolarità registrate fanno aprire i container per vedere se una "macchia" di colore (dopo l'elaborazione del sistema, visto che le immagini ai raggi X sono

AI RAGGI X

Grazie al sistema elettronico di controllo Matrix nel primo semestre 2006 bloccati 15 milioni di prodotti. Altri sei scanner in arrivo

in bianco e nero) nasconde una truffa. O più di una.

«Il sistema italiano — precisa Guaiana — avviato prima dell'11 settembre 2001, con due scanner presenti in 5 porti (e peraltro controllati non solo in loco, ma in contemporanea dal centro), rende l'Italia uno dei Paesi con più valichi in regola con la disciplina di sicurezza statunitense, varata appunto dopo i tragici eventi del 2001». E per Grandi «il sistema va rafforzato in modo da estenderlo ad altri porti e interporti e anche alle ferrovie. Senza contare che serve un sistema europeo di valutazione dei rischi, per evitare che la "severità" italiana non serva solo a fare ingrandire altri porti».

L'INCHIESTA



Le navi fantasma delle false griffe. Questo il titolo dell'inchiesta del 7 settembre basata su uno scambio di email con le quali l'agente marittimo cinese proponeva un nuovo business al suo spedizioniere italiano di fiducia.