

distillazione del carbone che, per vetustà, scarsa manutenzione e non corretta gestione, provocavano fuoriuscite di gas e fumi nocivi, come emerso dagli accertamenti svolti negli anni; per tale motivo le batterie forni sono state sottoposte a sequestro preventivo (cfr. provvedimento del pubblico ministero circa le modalità di sequestro forni).

Il procedimento relativo alle emissioni in atmosfera, 2111/2008/21, si trova nella fase del dibattimento (recentemente la polizia giudiziaria ha operato un'ispezione nello stabilimento per verificare se sono stati eseguiti i previsti lavori sui forni).

La sentenza della Corte di cassazione, sez. III, 25 maggio 2011, rigetta il ricorso contro la conferma in sede di riesame del decreto di sequestro preventivo degli impianti per il trattamento dei reflui industriali della Italiana Coke di Cairo Montenotte (è contestato il reato di cui all'articolo 137, terzo e quinto comma, decreto legislativo n. 152 del 2006; la sentenza svolge considerazioni sulle modalità di prelievo e campionamento e sul pericolo determinato dall'obsolescenza dell'impianto).

Altro tema sul quale sta operando la procura della Repubblica di Savona, che ipotizza la commissione dei reati di cui agli articoli 29-*quattordices*, 256 commi 3 e 4 decreto legislativo 42 del 2004, riguarda la gestione della discarica per rifiuti solidi urbani denominata « Ramognina », gestita dalla Ramognina s.c.r.l., già Lavajet Srl, sita nel comune di Varazze. Si tratta di discarica realizzata sul sito di una vecchia discarica ante decreto del Presidente della Repubblica n. 915 del 1982, per altro attraversata da un corso d'acqua pubblico intubato (rio Arenon), in merito alla quale gli accertamenti eseguiti negli anni hanno spesso evidenziato carenze gestionali (dispersione dei rifiuti nell'ambiente circostante, odori) e fuoriuscite di percolato nell'alveo del predetto corso d'acqua. L'attuale gestore, indagato nell'attuale procedimento ha già beneficiato di assoluzioni da parte del tribunale di Savona, impugnate dalla procura della Repubblica. Il procedimento ora pendente si propone di accertare nuovamente l'idoneità dei titoli autorizzativi rilasciati ad impedire che la discarica provochi inquinamento, il rispetto delle prescrizioni in essa contenute e, comunque, che la gestione attuata sia idonea ad impedire inquinamento, nonché se sono in atto fenomeni di inquinamento dovuti alla discarica.

Le ex aree Metalmetron erano un sito industriale in Savona, non più attivo da molti anni; dopo un lungo periodo di abbandono, nel 2009/2010 sono state interessate da lavori di bonifica al fine di realizzarvi un complesso commerciale.

Gli accertamenti della procura della Repubblica hanno riguardato inizialmente le modalità di bonifica del sito e in particolare la gestione dei rifiuti prodotti con le demolizioni e gli scavi (operati anche dalla ditta Scavoter,); in loco sono stati eseguiti più accessi, con il sequestro di alcune porzioni di aree in cui sono stati rinvenuti rifiuti.

Successivamente l'accertamento si è spostato presso il sito di conferimento dei rifiuti prodotti, corrispondente all'area denominata « Paleta », in Carcare; è una vasta area già oggetto di accertamenti in passato in quanto su di essa era stata rinvenuta la presenza di rifiuti,

su parte della quale oggi si è insediata la Noberasco, che commercia frutta.

Il sito all'epoca risultava gestito dalla ditta Bagnasco, autorizzata all'abbancamento in loco di sole terre e rocce da scavo al fine di riqualificare l'area e permettervi l'insediamento di nuove realtà produttive.

Gli accertamenti permettevano di rilevare che la « riqualificazione » avveniva non solo con terre e rocce da scavo, ma anche con molti rifiuti provenienti dal sito ex Metalmetron (ivi trasportati dalla Scavoter); conseguentemente una grossa porzione della « Paleta » è stata anch'essa sottoposta a sequestro perché gestita come discarica senza autorizzazione.

In merito è stata conferita una consulenza tecnica, all'esito della quale il fascicolo è stato trasferito per competenza alla direzione distrettuale antimafia di Genova in quanto gli esiti della consulenza hanno evidenziato elementi di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006.

Nel febbraio 2014, sono state eseguite misure cautelari nei confronti di cinque persone, di cui tre appartamenti alla locale amministrazione comunale in Pietra Ligure.

Le accuse a carico dei funzionari pubblici e dei privati riguardano sino all'aprile 2012 collusioni nel bando di gara per l'affidamento del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti nel comune di Pietra Ligure, condizionato illecitamente a favore di Aimeri SpA, società già affidataria del servizio dal 1995 con ripetute proroghe; sino a maggio 2013 nel bando per l'affidamento del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti nel comune di Pietra Ligure, con ulteriori accuse di corruzione, a beneficio di ATA SpA.

È stato emesso decreto che dispone il giudizio con udienza fissata avanti il tribunale di Savona il 9 novembre 2015.

Il comandante regionale della Guardia di finanza ha richiamato le attività di accertamento in corso su tre discariche gestite da soggetti di cui sfugge la reale proprietà e il reale controllo.

È certamente distonico che non si sappia — a causa di strutture societarie complesse, con partecipazione di soggetti comunitari ma anche extracomunitari — a chi siano esattamente riconducibili le proprietà delle società che stanno gestendo discariche di comuni. Con le indagini tuttora in corso si intende verificare se la capitalizzazione di quelle imprese sia avvenuta con fondi legittimamente ottenuti, se vi possano essere ipotesi di evasione fiscale o di esterovestizione.

Il fatto che ci si avvalga di strutture societarie e attività finanziarie complesse nel settore delle discariche segnala ancora una volta l'interesse di un'economia anche potenzialmente illecita nel ciclo dei rifiuti liguri.

Un esempio significativo dal punto di vista fenomenico se non di diretta rilevanza penale dei fatti è quello portato dal procuratore della Repubblica di Savona a proposito della cava Fazzari: « la cava Fazzari è gestita di fatto dalla moglie di Gullace. Gullace in questo momento è uno dei grandi, di quelli che ancora sono rimasti praticamente intoccabili. Di sicuro è l'unico nel circondario di Savona, ma probabilmente anche nel Ponente ligure. È un tipico

elemento della 'ndrangheta e gestisce questa cava da molti anni. La cava è stata gestita in maniera assolutamente irregolare. C'erano stati degli accertamenti che risalgono a molti anni fa circa il seppellimento di rifiuti tossici. Semplicemente dagli atti sembrerebbe che questo problema dei rifiuti tossici sia stato risolto. Era arrivata una richiesta ministeriale, mi pare proprio dal Ministero della giustizia, che chiedeva notizie su questa cava e che c'era un procedimento che era stato definito. In ogni caso, emergeva che questo problema dei rifiuti sarebbe stato risolto. Ma il problema è tuttora in piedi, perché vi sono due cave adiacenti. Ci sono due famiglie, che sono parenti fra loro — si chiamano entrambe Fazzari — che si fanno la lotta l'una con l'altra. Ancora recentemente il soggetto che si considera la vittima dei due era venuto a fare delle dichiarazioni, ma erano dichiarazioni che riguardavano fatti tipicamente mafiosi. In realtà, sono di 'ndrangheta, ma dire « mafiosi » è più semplice. Sono stati trasmessi a Genova e a Reggio Calabria ».

Anche a seguito di richieste di chiarimento da parte dei componenti della Commissione il senso delle affermazioni del procuratore della Repubblica è stato così integrato: « non c'è mai stata, lì, durante la mia gestione dell'ufficio, una notizia di reato tale che giustificasse un tipo di attività di indagine che avrebbe dovuto comprendere carotaggi e anche attività di tipo tecnico. Così si diceva. Le autorità comunali e l'ARPAL dicevano che [la bonifica] era stata fatta ».

La perdita, o la sensazione di perdita del raccordo necessario tra attività di controllo — che dovrebbero essere continue ed efficaci — e intervento penale — che dovrebbe essere solo successivo ed eventuale — è uno dei presupposti di possibili illegalità.

Il 9 dicembre 2014 il personale del Nucleo operativo ecologico dei carabinieri di Firenze, nell'ambito di una più vasta attività di indagine, coordinata dalla direzione distrettuale antimafia di Genova, in materia di traffico illecito di rifiuti speciali non pericolosi, ha eseguito un'ordinanza applicativa di misure cautelari personali e ha sottoposto a sequestro il cantiere e i macchinari dell'unità operativa situata in Arcola, località Pietralba, della « Società Italiana Riutilizzo Materiali Inerti Srl — SIRMI Srl », nonché un uliveto di due ettari ubicato sempre in località Pietralba.

È stato scoperto un traffico illecito di ingenti quantità di marmettola.

Si tratta di rifiuti costituiti dai residui della lavorazione delle pietre, provenienti da segagioni di marmi e graniti. Commisti alla marmettola si trovano oli utilizzati per lubrificare le lame, oltre agli sfridi che provengono dalle stesse lame.

La marmettola si presenta sotto forma di fanghiglia più o meno densa costituita da acqua, polvere di pietra, residui di lubrificanti, residui di metalli derivanti dall'usura delle lame e residui di flocculanti (sostanze chimiche usate per far precipitare più velocemente la parte solida dalle acque torbide uscenti dal processo di segagione).

I rifiuti provenivano da vari laboratori di lavorazione di pietre in zona di Carrara, peraltro estranei alla vicenda penale.

I movimenti di terreno che avvenivano nel sito di interrimento dei rifiuti erano apparentemente giustificati dalla presenza di un titolo edilizio per lavori di sistemazione del versante al fine di impiantare

un uliveto. Si trattava apparentemente di un normale cantiere per la sistemazione del versante.

Come ha indicato il prefetto della Spezia nella sua audizione « nel territorio spezzino e nella confinante provincia di Massa Carrara esistono vari impianti autorizzati, dove entrano vari rifiuti pericolosi e non pericolosi e dove avvengono trattamenti e miscele. Dagli impianti escono poi materiali trattati, che vengono impiegati per riempimenti e rilevati oppure per risistemare cave o discariche al termine della loro vita operativa. Tale sistema di movimentazione e miscelazione può favorire lo smaltimento illecito di rifiuti, che vengono appunto miscelati con diluizione degli inquinanti e poi impiegati come materie prime per le attività di cui sopra ».

Come ha precisato il pubblico ministero della Spezia che ha svolto inizialmente le indagini, nel medesimo luogo si svolgeva un traffico di rifiuti (la marmettola) va veniva anche abusivamente gestita una discarica di detriti provenienti da demolizioni e altro.

La procura distrettuale di Genova ha esercitato l'azione penale, articolando le accuse in maniera utile a descrivere una realtà particolarmente significativa di gestione illecita di rifiuti, nella quale la debolezza nell'applicazione e nel controllo delle norme regolatrici fa da incentivo all'illegalità.

Se ne è avuto riscontro nell'audizione della direttrice del Dipartimento della Spezia dell'ARPAL, a cui i parlamentari della Commissione hanno chiesto conto delle attività svolte per far fronte a questa imponente realtà illecita. La risposta testuale: « due o tre anni fa avevamo conosciuto un tizio che, quando la legislazione su terre rocce era ancora diversa, aveva fatto un progetto per ripristinare un frutteto e aveva fatto tutta la pratica. Non ne abbiamo più saputo niente. Recentemente siamo andati con il Corpo forestale dello Stato ma non so come è andata [...] Faremo un'indagine più approfondita quando qualcuno ce la commissionerà ».

La carenza di controlli genera illeciti che l'intervento della polizia giudiziaria e magistratura sanzionano quando ormai il danno è fatto.

La richiesta di rinvio a giudizio del febbraio 2015, ipotizza la commissione del delitto di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006 a carico di undici imputati, otto dei quali sottoposti a misura cautelare.

Si assume che l'attività illecita si sia svolta tra Arcola (in provincia della Spezia), Carrara, e Pomarance, frazione Larderello (in provincia di Pisa) fino al mese di marzo 2014: a vertici e dipendenti della Società Italiana Riutilizzo Materiali Inerti srl – SIRMI Srl e della « Autotrasporti Poggi Giovanni Srl » si contesta di avere in concorso tra loro e al fine di conseguire un ingiusto profitto, allestendo mezzi ed attività continuative organizzate, ceduto, ricevuto, trasportato o comunque abusivamente gestito ingenti quantitativi di rifiuti; in particolare, nonostante la SIRMI Srl fin dal 15 ottobre 2012 (con determina della provincia di Massa Carrara n. 3293) fosse autorizzata soltanto alle operazioni di messa in riserva (R13) dei rifiuti costituiti da « fanghi e polvere da segazione e lavorazione di pietre, marmi ed ardesie » e « fanghi e polvere da segazione, molatura e lavorazione granito » – codici CER 01 04 10

e 01 04 13, effettuavano sistematicamente operazioni di smaltimento dei medesimi rifiuti:

conferendoli illecitamente (per una quantità pari ad almeno metri cubi 22.000) nella discarica non autorizzata realizzata e gestita dalla CMT Srl in località Pietralba di Arcola; e conferendoli all'interno della cava Valle Secolo sita in Comune di Pomarance, frazione Larderello (PI), dove venivano abbancati per essere poi illecitamente utilizzati per le operazioni di ripristino ambientale della cava stessa;

tali operazioni avvenivano mediante l'utilizzo dell'impianto e della struttura aziendale della SIRMI Srl, struttura che, di fatto, nel periodo in esame, veniva piegata al conseguimento del fine illecito di smaltire abusivamente i rifiuti conferiti dai produttori (rifiuti che avrebbero dovuto invece essere conferiti ad un gestore ambientale autorizzato al recupero o allo smaltimento degli stessi), nonché dei mezzi di trasporto e degli autisti della Autotrasporti Poggi Giovanni Srl, adibiti sistematicamente al trasporto dei rifiuti dall'impianto SIRMI ai luoghi di illecito smaltimento.

Nelle articolate imputazioni viene contestata una separata ipotesi di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006 agli stessi imputati, all'amministratore della CMT, formalmente incaricata della realizzazione delle opere di riqualificazione agricolo-ambientale, per la realizzazione di un uliveto in località Pietralba di Arcola, ove in realtà veniva realizzata e gestita una discarica abusiva; ai professionisti incaricati di occuparsi dell'aspetto urbanistico-edilizio e dell'aspetto agronomico delle opere e al proprietario dei terreni dove veniva realizzata e gestita la discarica abusiva; la contestazione è di avere adibito a discarica i terreni, dietro lo schermo della realizzazione di un uliveto; in realtà ricevendo, in via continuativa, da numerosi conferitori ingenti quantitativi di rifiuti che abbancavano sui terreni.

Vengono indicati come rifiuti ricevuti 42.000 metri cubi di fanghi di lavorazione di marmi e graniti e 98.176 metri cubi di rifiuti derivanti da attività di scavo, conferiti da varie aziende edili: con la precisazione che si tratta di « materiale, tutto, non rientrante nella categoria delle terre e rocce da scavo (di cui all'articolo 186 decreto legislativo n. 152 del 2006), in quanto nel cantiere di Pietralba il permesso di costruire n° 215/2009 del 11 ottobre 2011 autorizzava l'impiego di soli metri cubi 28.952 di terre e rocce da scavo, di talché tutti i materiali conferiti prima del rilascio del permesso a costruire, nonché tutto il materiale eccedente la quantità autorizzata costituisce rifiuto (codice CER 17 05 04) ».

Ai fini dell'applicazione del decreto legislativo n. 231 del 2001 per la responsabilità amministrativa delle imprese dipendente da reato, i profitti illeciti vengono ricostruiti e contestati nella misura complessiva di oltre 1.979.000 euro.

La qualificazione del fatto ai sensi dell'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006 consente questa contestazione e ha reso possibili intercettazioni telefoniche, i cui esiti sono indicati nella richiesta di rinvio a giudizio come fonti di prova.

Va però evidenziato che le acquisizioni essenziali a fini investigativi sono derivate dall'integrazione tra mezzi tradizionali di indagine, in particolare dai servizi di appostamento e pedinamento di mezzi di trasporto effettuati dalla polizia giudiziaria, con il supporto del mezzo tecnico dell'uso di apparecchiature GPS.

Nell'ambito delle proprie attività la Commissione ha anche accertato — allo stato — l'insussistenza di illeciti specificamente qualificabili, ovvero di fenomeni di illegalità, in alcuni casi, riferiti da soggetti auditi o segnalati da componenti la Commissione.

Si tratta peraltro di vicende che si ritiene utile evidenziare, al fine di mantenere su di esse la necessaria attenzione nella prospettiva di acquisizione eventuale di elementi più precisi o nuovi in futuro.

Il procuratore della Repubblica di Genova ha riferito di indagini in corso, senza al momento evidenze utili da riferire per quanto riguarda l'area « ex FIT » di Sestri Levante; il procedimento penale che nasce da un esposto di un gruppo di cittadini o una forza politica, è centrato soprattutto sulla presunta nocività del materiale di risulta della distruzione della fabbrica FIT nell'area oggi adibita a parco pubblico; il procuratore ha dichiarato che sono in corso indagini da parte di organi specializzati, tecnici e di polizia giudiziaria.

Sempre nel territorio di Sestri Levante è stata segnalata la situazione della miniera di Libiola, con la possibile presenza di rifiuti, anche speciali.

Il comandante del NOE della Liguria ha riferito dell'effettuazione di controlli ai quali ha partecipato anche personale del reparto specializzato: hanno riguardato sia la discarica di Sestri Levante, situata a poche centinaia di metri dalla Libiola, nonché alla colorazione del Rio Gromolo, attribuita, in realtà, al fatto che la miniera di Libiola, dalla quale si estraeva una sostanza a base di rame, provocava la colorazione verdastra delle acque.

Il procuratore della Repubblica di Genova, sede alla quale a seguito della revisione della geografia giudiziaria è stata accorpata la procura di Chiavari, ha comunicato l'esistenza di un procedimento iscritto nel giugno 2010 nel registro dei fatti non costituenti reato a seguito di una segnalazione inviata da un cittadino in relazione ad un possibile rischio ambientale nel bacino del torrente Gromolo, archiviato; e un procedimento, iscritto nel giugno 2010, per violazione degli articoli 647 del codice penale e 19 della legge n. 979 del 1982 a carico di ignoti, archiviato con provvedimento del giudice per le indagini preliminari di Chiavari in data 5 novembre 2010.

Non sono state avviate altre indagini in proposito in tempi più recenti.

L'ipotesi di affondamento di rifiuti tossici nel Golfo della Spezia, collocata nel contesto delle cosiddette « navi dei veleni » — di cui questa Commissione si è occupata nella XVI Legislatura — è stata affrontata in epoca recente a seguito dell'allarme sollevato da organi di informazione.

Il tema è stato oggetto di diverse indagini giudiziarie, in particolare di una complessa attività investigativa coordinata dalla procura della Repubblica di Reggio Calabria, nella quale svolse un ruolo fondamentale il capitano di fregata Natale De Grazia, deceduto il 13 dicembre 1995 per arresto cardiocircolatorio mentre si stava recando

alla Spezia per indagini per conto della predetta procura. Le perizie hanno dimostrato che l'ufficiale aveva ingerito sostanze tossiche.

La trasmissione televisiva *Presa diretta* su RAI3 del 10 febbraio 2014 ha riportato all'attenzione del grande pubblico quelle vicende, ipotizzando interrimenti di rifiuti in occasione della costruzione di banchine portuali e rilanciando l'allarme per l'affondamento di navi cariche di rifiuti tossici e radioattivi anche al largo della Spezia.

Osserva in maniera doverosamente critica il prefetto della Spezia che «la trasmissione ha determinato preoccupazione nell'opinione pubblica, anche perché, non facendo alcun riferimento alle attività svolte nell'ambito delle bonifiche e alle procedure di monitoraggio oggi in vigore, poteva ingenerare l'errata convinzione che gli smaltimenti criminosi e i traffici illeciti siano ancora in atto, nel permanente disinteresse degli enti e delle amministrazioni preposte al controllo».

Il 13 febbraio 2014 la prefettura ha convocato una riunione per condividere le conoscenze sulla situazione, in particolare sull'attività di monitoraggio in corso, per accertare l'eventuale esistenza di pericoli per la salute pubblica e l'ambiente; alla riunione hanno partecipato il sindaco della Spezia, il comandante della Capitaneria di porto, il direttore dell'ARPAL, il segretario generale dell'Autorità portuale e il rappresentante del Dipartimento ambiente della provincia.

Come riferisce il prefetto, «gli intervenuti hanno confermato che su tutta l'area, già ricompresa nel perimetro del SIN, permane un controllo sistematico, in particolare sulle acque superficiali di falda sottostanti le discariche, così come sui sedimenti dei fondali marini. Allo stesso modo, costante ed esteso è il controllo sulla radioattività nell'ambito del porto commerciale, dove i rilevamenti non hanno evidenziato pericoli per la pubblica incolumità».

Le attività di accertamento, svolte in forma coordinata da prefettura, di ARPAL, Reparto ambientale marino del corpo delle capitanerie di porto, Capitaneria di porto della Spezia, Vigili del fuoco della direzione della Liguria e del comando provinciale della Spezia, non hanno evidenziato alcuno scostamento dai valori di fondo della radioattività, né altre anomalie.

A sua volta il pubblico ministero della procura della Spezia che si è occupato di nuove indagini in materia ha precisato di avere ricevuto esposti rivelatisi generici e privi di supporto indiziario utilmente sviluppabile: «sulla base di [...] fonti giornalistiche, che a loro volta facevano riferimento a fonti spesso anonime o confidenziali, venivano denunciati fatti anche di una certa rilevanza, ad esempio l'affondamento di navi cariche di rifiuti piuttosto che l'interrimento all'interno del porto di La Spezia di fusti con scorie radioattive e quant'altro. Ovviamente la procura ha cercato di fare delle indagini, per riuscire a individuare in maniera più concreta chi ha visto cosa, perché, sulla base di affermazioni molto generiche, diventa difficile poter ipotizzare qualsiasi tipo di procedimento penale. Tuttavia, lo sforzo investigativo è stato vano. Anche attraverso la stessa associazione che aveva presentato l'esposto, ci siamo fatti portare quelli che loro ritenevano essere testimoni oculari di questi fatti. In realtà, non c'erano testimoni ed era tutto un sentito dire». La procura della Repubblica ha dunque chiesto l'archiviazione.

5. La specificità delle grandi aree portuali.

5.1 Considerazioni generali.

La posizione della Liguria, che ha alle spalle la regione padano-alpina, le grandi città e le realtà produttive del Nord, la presenza di due dei porti più grandi d'Italia – Genova e La Spezia – e di un terzo porto commerciale, Savona-Vado, ne fa un territorio particolarmente sensibile ai traffici internazionali di natura illecita, che in materia di rifiuti assumono modalità specifiche.

Questi i dati di fonte Assoportri per l'anno 2013

PORTO	A	B	C				A+B+C	E	F
	Rinfuse liquide (x1.000 tonn)	Rinfuse solide (x1.000 tonn)	Merci varie				TOTALE (x1.000 tonn)	TEU'S	Passeggeri
			In contenitori (x1.000 tonn)	Ro-Ro (x1.000 tonn)	Altre merci varie (x1.000 tonn)	Totale (x1.000 tonn)			
Savona-Vado	6.447,504	3.366,614	702,260	2.033,513	892,460	3.628,233	13.442,351	77.859	1.286.371
Genova	16.860,560	4.009,270	19.387,170	7.759,319	507,424	27.653,913	48.523,743	1.988,013	2.899.193
La Spezia	808,483	1.428,024	12.857,052	--	452,753	13.309,805	15.546,312	1.300,432	213.858

Genova e La Spezia nel 2013 hanno movimentato oltre 64 milioni di tonnellate di merci e circa 3.300.000 container; i dati del 2014 mostrano un aumento delle dimensioni dei traffici commerciali.

Questi i dati di fonte Assoportri per l'anno 2014

PORTO	A	B	C				A+B+C	E	F
	Rinfuse liquide (x1.000 tonn)	Rinfuse solide (x1.000 tonn)	Merci varie				TOTALE (x1.000 tonn)	TEU'S	Passeggeri
			In contenitori (x1.000 tonn)	Ro-Ro (x1.000 tonn)	Altre merci varie (x1.000 tonn)	Totale (x1.000 tonn)			
Savona-Vado	5.905,132	2.209,371	826,58	2.231,166	914,75	3.972,486	12.066,989	81.755	1.389.915
Genova	16.945,436	3.786,607	21.642,622	8.010,875	582,030	30.235,527	50.967,570	2.172,944	2.744.968
La Spezia	842,113	1.405,742	13.180,723	--	318,649	13.499,372	15.747,227	1.303,017	483.564

Per quanto riguarda Genova, i dati forniti in audizione dal comandante della Capitaneria di porto lo confermano come il porto più grande d'Italia in termini sia di traffici che di ampiezza: vi arrivano circa 6.000 navi all'anno, oltre due milioni centomila sono i container movimentati nel 2014, il totale del traffico delle merci è

stato pari a quasi cinquantuno milioni di tonnellate, il totale del movimento di passeggeri a oltre 2.740.000.

Il porto di Genova è dunque il maggiore porto industriale e commerciale italiano e uno fra i più attivi di tutta Europa.

Si sviluppa, partendo da Levante verso Ponente, dal bacino delle Grazie (l'area ove sorgono i cantieri e le officine delle riparazioni navali), fino ai moderni terminal per la movimentazione delle merci varie poco distanti dalla Lanterna, antistante la zona di Sampierdarena.

Lo scalo — che ha il suo naturale completamento verso Ponente con il porto petroli di Multedo, vicino a Pegli, e con il terminal container di Prà-Voltri — comprende al suo interno, lungo i circa sei chilometri di strada sopraelevata che definiscono anche visivamente il *waterfront*, l'area del rinnovato Porto Antico, destinato prioritariamente al traffico dei passeggeri (crocieristico e di linea); nel tratto di costa compreso tra Cornigliano e Sestri Ponente alcuni moli sono riservati ai cantieri di costruzioni di nuove navi da parte di Fincantieri.

Lo scalo genovese occupa circa cinquecento ettari di superficie a terra e altrettanti sullo specchio acqueo. Le opere marittime su cui si basa si estendono per quarantasette chilometri di lunghezza, di cui trenta chilometri per i soli pontili operativi; la profondità dei fondali varia dai nove ai quindici metri.

Per quanto riguarda La Spezia, l'audizione del comandante della Capitaneria di porto ha dato conto della particolare situazione geografica e logistica, tale per cui quel porto, grazie a una posizione strategica, è divenuto uno dei più importanti del Mediterraneo ed è il secondo porto container in Italia per l'accesso diretto ai mercati di produzione e consumo del Nord Italia, con collegamenti settimanali verso tutti i continenti. Esso si sviluppa all'interno dell'omonimo golfo, protetto da una diga foranea di 2.200 metri circa.

I dati infrastrutturali del porto più significativi riguardano: circa 5 chilometri di banchine, oltre mezzo milione di metri quadrati di aree operative disponibili, uno sviluppo viario di circa 3,5 chilometri e un tracciato ferroviario di 17 chilometri.

Nel 2014 sono stati movimentati 7.000 treni in arrivo e in partenza, con un incremento del 10 per cento rispetto al 2013. I container movimentati per ferrovia sono stati il 35 per cento, un dato che non ha eguali in Italia.

Nel porto della Spezia coesistono cantieri navali, approdi turistici, impianti di pesca, traffico passeggeri, zone militari e terminal portuali, più precisamente due terminal container. Il primo è il « La Spezia container terminal » (LSCT) del gruppo Contship Italia, tra i terminal container più importanti e all'avanguardia d'Europa, che riceve navi full container da oltre 15.000 teu.

Il secondo è il Terminal del golfo del gruppo Tarros, che riceve navi di piccole e medie dimensioni, provenienti per lo più da porti del Mediterraneo. C'è il terminal ENEL, che riceve il carbone fossile per l'alimentazione della locale centrale termoelettrica e, più di rado, olio combustibile denso per il deposito di stoccaggio costiero.

Ci sono due terminal petroliferi: Arcola Petrolifera, che riceve prodotti petroliferi stoccati nello stabilimento di Arcola, nell'entro-

terra; e il POL NATO, che rifornisce la rete nazionale militare del combustibile per aeromobili.

Ci sono poi un terminal deposito costiero per gas metano (GNL), l'unico *onshore* attualmente esistente in Italia, e un terminal *multi-purpose* per *general cargo*, rinfuse, container, con navi di piccolo o medio tonnellaggio, e più recentemente anche per passeggeri, traffico quest'ultimo che sta avendo un importante sviluppo: nell'anno 2014 i passeggeri sono saliti a oltre 425.000, con 186 scali di diverse compagnie di navigazione. Le proiezioni indicano che il traffico passeggeri potrà superare i 500.000 passeggeri annui.

La specificità portuale riguarda sia alcuni aspetti del ciclo dei rifiuti, sia l'emergente questione del traffico transfrontaliero di rifiuti.

Nell'ordinario i rifiuti portuali possono essere individuati in tre categorie: rifiuti prodotti dalle navi, che vengono conferiti a impianti portuali, i rifiuti prodotti in porto dalle attività cantieristiche e di riparazione navale (particolarmente importante perché c'è una cantieristica significativa nel porto di Genova) e i rifiuti movimentati.

Per quanto riguarda i reflui delle navi, nonché per la specificità di *food waste*, *sludge* e *bilge water*, rifiuti delle cucine, acque di sentina e fanghi vi sono raccolte e soggetti autorizzati in relazione ai quali dalla documentazione acquisita e dalle informazioni fornite dalle autorità di controllo in sede di audizione non emergono criticità a situazioni illecite.

In forza dell'articolo 265, secondo comma, decreto legislativo n. 152 del 2006 «in attesa delle specifiche norme regolamentari e tecniche in materia di trasporto dei rifiuti, di cui all'articolo 195, comma 2, lettera l), e fermo restando quanto previsto dal decreto legislativo 24 giugno 2003, n. 182 in materia di rifiuti prodotti dalle navi e residui di carico, i rifiuti sono assimilati alle merci per quanto concerne il regime normativo in materia di trasporti via mare e la disciplina delle operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e maneggio in aree portuali. In particolare i rifiuti pericolosi sono assimilati alle merci pericolose».

Non esistono dunque norme di tutela ambientale che disciplinino specificamente il trasporto di rifiuti via mare: essi vengono quindi assimilati alle merci per quanto concerne il regime normativo in materia di trasporto via mare. Un rifiuto pericoloso è assimilato al trasporto di merce pericolosa: dal punto di vista documentale questo rappresenta un limite agli accertamenti che specificamente si possono indirizzare su questo tipo di trasporti; situazione che — come si dirà oltre — la collaborazione tra Capitaneria di porto e Agenzia delle dogane tende a superare.

Nel porto di Genova, sul totale di 1.988.013 contenitori movimentati nel 2013, sono stati dichiarati come merci pericolose 36.840 contenitori (come *import* poco meno di 16.000 e come *export* poco meno di 21.000), quindi nell'ordine dell'1,85 per cento; di essi i contenitori dichiarati come contenenti rifiuti sono stati 88, pari allo 0,23 per cento sono stati dichiarati come merci pericolose 37.048 contenitori, pari all'1,71 per cento, di essi 95 dichiaratamente contenenti rifiuti, pari allo 0,38 per cento delle merci pericolose.

A questa identificazione formale come rifiuti non corrisponde la reale entità del traffico di rifiuti, sul quale sono intervenuti gli

accertamenti e le indagini che rivelano il cennato emergente fenomeno del traffico transfrontaliero via mare.

Le autorità che forniscono la prima attività di contrasto a questo tipo di illeciti in ambito portuale sono la Capitaneria di porto e l'Agenzia delle dogane; gli operatori di queste autorità agiscono sia in ambito amministrativo, sia come ufficiali e agenti di polizia giudiziaria.

Nella realtà ligure la collaborazione tra queste autorità e le polizie giudiziarie a competenza generale, nonché le procure della Repubblica è effettiva ed efficace e si basa in primo luogo, per i *first responders* in area portuale e doganale (Capitaneria di porto e Agenzia delle dogane) sullo scambio di dati.

Il trasporto di rifiuti che si effettua tra più Stati all'interno dell'Unione europea, sia in entrata che in uscita, trova disciplina nel regolamento CE n. 1013/2006 e nella decisione C(2001) 107/Def. dell'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), come emendata, sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti destinati ad operazioni di recupero.

Il regolamento CE n. 1013/2006 è stato adottato con il fine di allineare i sistemi nazionali con il regime comunitario e per conformare la normativa europea al disposto della Convenzione di Basilea del 22 marzo 1989, redatta al fine di prevedere un sistema di controllo sulle spedizioni transfrontaliere di rifiuti – e del successivo loro smaltimento – nonché per tutelare la salute umana e prevenire l'inquinamento dell'ambiente. Il regolamento detta procedure e direttive per il controllo delle spedizioni dei rifiuti in relazione all'origine, alla destinazione, alla tipologia dei rifiuti spediti ed alle modalità di trattamento che i rifiuti ricevono nel paese di destinazione. Nello specifico, l'articolo 34 del regolamento 1013/2006 vieta espressamente l'esportazione dall'Unione europea di rifiuti destinati allo smaltimento – ad eccezione delle spedizioni per smaltimento di rifiuti verso paesi EFTA contraenti della Convenzione di Basilea – mentre consente, a certe condizioni, la spedizione di rifiuti destinati al riciclo anche verso paesi non appartenenti all'OCSE.

Tali condizioni, vengono esplicitate nel regolamento CE 1418/2007, come modificato, con cui il legislatore comunitario ha disciplinato l'esportazione di alcuni rifiuti, destinati al recupero, verso determinati paesi ai quali non si applica la decisione C(2001) 107/Def. dell'OCSE.

In tal senso, qualora il paese di destinazione (non OCSE) non vieti l'ingresso di tali rifiuti sul proprio territorio e, contestualmente, non richieda l'applicazione di particolari procedure di notifica preventiva, la spedizione di rifiuti finalizzata al recupero può effettuarsi a condizione che lo speditore, tra l'altro, sottoscriva con il destinatario un contratto, previsto dall'articolo 18 del regolamento CE 1013/2006, da cui si evinca l'obbligo di riprendere i rifiuti in caso la spedizione non possa essere completata ovvero sia stata effettuata in maniera illegale.

Per quanto riguarda la concreta operatività in materia dell'Agenzia delle dogane, una volta entrata la merce negli spazi doganali, si procede a un'analisi dei rischi, sia a livello locale sia centralizzata.

Dal circuito doganale di controllo scaturiscono diversi canali: un canale si ferma soltanto al controllo automatizzato; un secondo canale è di tipo documentale; un terzo canale è un controllo scanner, attraverso apparecchiature radiogene; l'ultimo canale, che è quello più incisivo, è la verifica fisica della merce.

All'iniziativa dei funzionari di dogana si possono associare segnalazioni da parte di altri enti, ma rimane ferma la competenza della dogana è deputata al controllo delle merci negli spazi doganali, eventualmente con la presenza di funzionari dell'organo segnalante.

Qualora risultino anomalie all'atto della verifica, la dogana, richiede l'intervento dell'ARPAL, per provvedere a una verifica congiunta.

All'ARPAL è richiesta una relazione sulla tipologia di merce ovvero sulla tipologia di rifiuto. Qualora si tratti di una spedizione illecita di rifiuti, la dogana trasmette la relativa notizia di reato, depositando la relazione tecnica dell'ARPAL.

Un rapporto istituzionale di collaborazione è quello tra Agenzia delle dogane e Guardia di finanza. In forza della previsione degli articoli 21 e 63 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, il II gruppo della Guardia di finanza di Genova svolge, nell'ambito del porto di Genova, una costante attività di « analisi dei rischi » e successivi controlli fisici dei containers selezionati, in collaborazione con gli Uffici delle dogane di Genova 1 e Genova 2, finalizzati a monitorare i trasporti in arrivo e/o in partenza, connotati da più elevati indici di pericolosità. Tra i settori d'interesse rientra anche quello rappresentato dagli illeciti traffici internazionali di rifiuti.

Per quanto attiene gli aspetti di specifica competenza dell'autorità marittima, il decreto ministeriale 31 ottobre 1991, n. 459, che reca norme sul trasporto marittimo dei rifiuti in colli, prevede l'obbligo in capo al soggetto che richiede l'autorizzazione all'imbarco di rifiuti di presentare specifica istanza, corredata di opportuna documentazione (classificazione di non pericolosità dei rifiuti sottoscritta da un chimico iscritto all'albo professionale). Nel caso in cui emergesse la pericolosità dei rifiuti per cui è chiesto l'imbarco, la normativa di riferimento si rinviene nel decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2005, n. 134 e nel decreto dirigenziale 7 aprile 2014 n. 303.

La volontà del legislatore di attribuire un ruolo specifico al Corpo delle capitanerie di porto in materia di salvaguardia dell'ambiente marino si rinviene nella legge 8 luglio 1986, n. 349, istitutiva del Ministero dell'ambiente, che all'articolo 8, quarto comma, prevede che il Ministero si avvalga delle capitanerie di porto per la vigilanza, la prevenzione e la repressione di attività svolte a danno dell'ambiente. La legge 28 gennaio 1994, n. 94, in materia di riordino della legislazione portuale, ha confermato all'articolo 3 il rapporto di collaborazione tra il Ministero dell'ambiente e il comando generale del Corpo delle capitanerie costituito con detta legge. Gli articoli 135 e 195 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 assegnano al Corpo funzioni di sorveglianza e accertamento degli illeciti nella gestione degli scarichi idrici e dei rifiuti. Altre norme specifiche prevedono compiti in materia ambientale per le capitanerie di porto: l'articolo 19, settimo comma, della legge n. 394 del 1991 attribuisce alle

capitanerie di porto la sorveglianza nelle aree marine protette; l'articolo 7 della legge n. 239 del 1998 ribadisce che per la sorveglianza delle aree marine protette e per le attività di cui agli articoli 11 e 12 della legge n. 979 del 1982 le capitanerie di porto operano sulla base di direttive del Ministero dell'ambiente; il decreto legislativo 182 del 2003 (di attuazione della direttiva 2000/59/CE) attribuisce alle capitanerie di porto il potere di ispezione e polizia in materia di raccolta dei rifiuti delle navi e dei residui del carico, allo scopo di prevenirne l'immissione in mare; l'articolo 12 del decreto legislativo 6 novembre 2007, n. 202 (di attuazione della direttiva 2005/35/CE relativa all'inquinamento provocato dalle navi e conseguenti sanzioni) attribuisce al Corpo delle capitanerie di porto-Guardia costiera i controlli e l'accertamento delle violazioni in materia; analogo potere è attribuito dal decreto legislativo 9 novembre 2007, n. 205 (di attuazione della direttiva 2005/33/CE che modifica la direttiva 1999/32/CE in relazione al tenore di zolfo dei combustibili per uso marittimo).

Ad attestare, al di là del dato formale, l'impegno ambientale di questa struttura sta la registrazione EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) della Capitaneria di porto – Guardia costiera di Genova, rinnovata dalla sezione EMAS Italia del comitato per l'Ecolabel e l'Ecoaudit sino al marzo 2017.

Per quanto riguarda il controllo del traffico dei rifiuti via mare, l'autorità marittima autorizza l'imbarco, il trasporto e lo sbarco di tutti i rifiuti che viaggiano via mare; ciò in relazione alla sicurezza della navigazione ed alla protezione dell'ambiente marino. Il provvedimento autorizzativo tiene conto di tutti gli aspetti tecnico-normativi, tra cui le prescritte certificazioni della nave e in particolare l'idoneità al trasporto di merci pericolose allorché i rifiuti siano classificati come tali dalle disposizioni internazionali in materia.

Nella concreta situazione dei porti liguri, gli elementi raccolti dalla Commissione hanno evidenziato le dimensioni – rilevanti e in crescita – del fenomeno del traffico transfrontaliero di rifiuti, quale emerge dalle attività di contrasto.

Un vero e proprio fenomeno di *dumping* ambientale, a opera di soggetti stranieri spesso con la correttezza di intermediari italiani porta a eludere le norme italiane sui rifiuti organizzandone – sia da parte di realtà criminali strutturate, sia da parte di singoli operatori economici di piccola dimensione o addirittura privati – il trasferimento all'estero, verso soggetti i quali, ricevuto il rifiuto in Paesi caratterizzati da disciplina più permissiva o privi di capacità di controllo in materia di tutela ambientale, sono la sede utile dove svolgere attività di estrazione di utilità residua dal rifiuto mediante trattamenti altamente inquinanti e/o con l'esito finale dell'abbandono incontrollato.

Ma l'impatto negativo di questo fenomeno si estende al circuito economico nazionale, al quale viene sottratta l'utilità di grandi quantità di materie che sarebbero destinabile al riciclo.

L'attività dell'ufficio delle dogane di Genova, nell'ambito delle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti, è incentrata in massima parte sul traffico transfrontaliero soprattutto in partenza verso destinazioni estere.

L'attività svolta nel corso dell'anno 2014 è stata caratterizzata, rispetto ai periodi precedenti e in particolare rispetto all'anno 2013, da un deciso aumento del numero di contenitori in esportazione aventi al loro interno rifiuti non dichiarati e conseguentemente non accompagnati dalla necessaria documentazione prevista dal regolamento CE 1013/2006 e in violazione delle norme di cui al Reg. CE 1418/2007 e al decreto legislativo n. 152 del 2006.

I rifiuti rinvenuti a seguito dei controlli operati dall'Ufficio delle dogane di Genova, erano destinati in massima parte a Paesi dell'Africa quali Nigeria, Ghana, Senegal, Benin, Egitto, Camerun, Burkina Faso, Tunisia, Togo o all'Oriente e in particolare a Repubblica popolare cinese e India.

Sono stati sottoposti a fermo nel 2014 oltre 420.000 chilogrammi di cascami di plastica, oltre 270.000 di cascami di gomma ed oltre 220.000 chilogrammi di altri rifiuti quali: parti di auto/moto/camion, batterie e compressori per autoveicoli, bombole a gas, RAEE, pneumatici fuori uso, indumenti, per un totale di oltre 900.000 chilogrammi, rispetto ad un ammontare di circa 340.000 chilogrammi nel 2013.

Si tratta per la maggior parte di rifiuti non pericolosi che però non sono stati trattati o sono stati irregolarmente trattati dal punto di vista ambientale.

Va detto che, tranne in casi particolari (quali i rifiuti solidi urbani), non esiste una voce doganale specifica per i rifiuti che consenta una individuazione delle spedizioni. Di conseguenza, l'attività dell'Ufficio si è incentrata sui cascami e avanzi, nonché sulle masserizie personali (la merce come da ultimo dichiarata conteneva spesso rottami di autoveicoli, batterie e compressori per autoveicoli, bombole a gas, RAEE ecc.).

Per quanto attiene alle esportazioni di rifiuti verso la Repubblica popolare cinese al momento del controllo vengono richieste le licenze obbligatorie imposte dalle autorità cinesi, ovvero la licenza AQSIQ e la licenza SEPA, nonché il certificato CCIC, come da interlocuzione delle stesse autorità con la Commissione Europea in applicazione del disposto di cui all'articolo 37 del regolamento CE 1013/2006.

L'ufficio delle dogane di Genova – come gli altri uffici della regione – in materia di contrasto al traffico di rifiuti collabora costantemente con l'ARPAL nonché con il NOE dei carabinieri, il Corpo forestale dello Stato, la Guardia di finanza, la Capitaneria di porto.

Va sottolineato come l'efficacia dell'attività di contrasto in questo settore discenda anche da queste forme di collaborazione, venutesi spontaneamente a creare in un contesto specifico quale quello portuale, le quali producono una prima risposta di qualità, in termini di materiale intervento sul traffico illecito ma anche di efficacia nella redazione degli atti di indagine, a partire dalla notizia di reato.

Le comunicazioni di notizie di reato che vengono presentate presso la procura della Repubblica comprendono anche le segnalazioni sulla responsabilità amministrativa per illeciti dipendenti da reato a carico delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica di cui al decreto legislativo n. 231 del 2001.

Una situazione particolare è stata resa nota dal procuratore della Repubblica di Genova: « in passato, in tali casi, il sequestro preventivo sistematico dei container e delle merci in essi contenute, operato di iniziativa dalle stesse autorità doganali, comportava quasi sempre ingenti costi per la gestione (trasporto, custodia, ed eventuale caratterizzazione e smaltimento) di tali merci; costi che, anticipati dall'erario restavano sovente a carico dello stesso per la difficoltà o impossibilità di recuperarli dagli autori dei reati, quasi sempre irreperibili o residenti all'estero ».

Al fine di contenere le spese di custodia giudiziale e gli effetti logistici negativi a seguito di sequestro di crescenti quantitativi di rifiuti, è stato concordato tra procura della Repubblica di Genova e Agenzia delle dogane un disciplinare di servizio in materia di esportazione illecita di tale merce, divenuto linea guida per le polizie giudiziarie il 22 novembre 2013.

È stato concordato di non procedere al sequestro dei rifiuti, né ai sensi dell'articolo 321 codice di procedura penale (quale sequestro preventivo), né ai sensi dell'articolo 354 codice di procedura penale (quale sequestro probatorio), comunicando al dichiarante doganale della merce la non conformità alla normativa di settore, la definitiva non svincolabilità della stessa e l'invito a provvedere alla ripresa, al recupero ovvero allo smaltimento dei rifiuti ai sensi dell'articolo 24 del regolamento CE 1013/2006.

Come ha osservato il direttore reggente dell'Agenzia delle dogane, sono anche responsabilizzati il terminalista/depositario della merce, nonché il vettore (agenzia di navigazione) nel caso di mancato ritiro dei rifiuti da parte dello speditore, con ciò determinando un'assunzione di responsabilità da parte della filiera economica che si è occupata della spedizione.

Questa prassi formalizzata comporta in ogni caso l'effettuazione di completi rilievi fotografici a fini probatori penali, nonché l'eventuale effettuazione di valutazioni da parte di organi tecnici, restando esclusi da tali modalità operative tutti quei casi in cui i rifiuti si rivelino, all'atto dell'accertamento, particolarmente pericolosi (radioattivi, esplodenti, ecc.) ovvero la loro natura richieda l'intervento di organi specializzati, quali i vigili del fuoco, l'ENEA, ecc., procedendosi in tali casi a sequestro preventivo.

Il procuratore della Repubblica di Genova ritiene positiva la sperimentazione di questo disciplinare: « i risultati fin qui raggiunti, anche in termini di contenimento (o almeno di non allargamento ulteriore) di questi illeciti, sembrano molto positivi. In particolare, con l'adozione di tale disciplinare ora [è] cura degli uffici doganali — che di regola non effettuano alcun sequestro — sia nel caso in cui la violazione derivi da falsità documentali, sia nel caso in cui si riscontri una falsa dichiarazione di specie (ad esempio, prodotti dichiarati beni o materie prime secondarie e invece riconosciuti come rifiuti in sede di verifica), segnalare alla procura, unitamente alla comunicazione di notizia di reato, l'attuazione del disciplinare con la localizzazione dei carichi all'interno di recinti o depositi e con l'individuazione del terminalista o del magazziniere portuale detentore degli stessi. Con la medesima comunicazione viene segnalato che il terminalista o il magazziniere portuale, pur non coinvolto direttamente nelle attività

illecite, in qualità di detentore ha assunto gli oneri e le responsabilità di cui all'articolo 188 del decreto legislativo n. 152 del 2006, salvo naturalmente il suo eventuale diritto di rivalsa nei confronti dei soggetti interessati ».

Analogo disciplinare è stato concordato, come si dirà oltre, anche alla Spezia.

Un altro rilevante terreno di risposta all'incremento del traffico transfrontaliero di rifiuti, è quello della attività preventiva di *intelligence* da parte dell'Agenzia delle dogane.

Il direttore interregionale dell'Agenzia delle dogane di Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta ha esteso l'ambito di esame delle attività illecite a quanto accade al di fuori delle aree portuali e della regione Liguria, sia in ambito nazionale che internazionale, indicandolo come programma di azione: « rafforzare l'attività di *intelligence* in collaborazione con il Servizio centrale, quindi migliorare l'attività informativa, cercare di capire quello che sta succedendo, periodicamente ritornare sui confini comunitari per valutare il flusso di merci via Monte Bianco, via Brennero, via Ventimiglia, quindi tornare seppure a spot sui confini comunitari per capire le dinamiche in quelle zone. Per quanto riguarda la linea di comunicazione con la Cina, esistendo un accordo di collaborazione con i due porti principali a livello regionale, Tianjin e Ningbo, promuovere ulteriormente la collaborazione con la Cina ».

La rilevanza della materia induce a una rivalutazione delle risorse a disposizione delle attività di contrasto, questione emersa durante l'audizione del procuratore della Repubblica di Genova: « la quantità di questi procedimenti è andata crescendo e si passa dal singolo caso dello straniero che magari spedisce a se stesso ma all'estero un certo tipo di merce (batterie esauste, pezzi di auto e moto, copertoni, materie plastiche), lo spedisce a se stesso evidentemente non essendo dall'altra parte, perché parliamo normalmente di Paesi africani od orientali come destinazione dei carichi, a un traffico più organizzato.

La frequenza di questi accertamenti, oltre che porre una serie di problemi pratici che si è cercato di affrontare con questo disciplinare, ha fatto sorgere un interesse per questo fenomeno che viene scoperto del tutto occasionalmente e che, pur trattandosi di una scoperta occasionale, comincia ad avere una quantità di casi significativi.

Lascia quindi perplessi il fatto che, se veramente si potesse fare un controllo sistematico sulle merci in entrata e in uscita, le cifre sarebbero ben altre.

Più in generale, per quanto riguarda tutta la movimentazione soprattutto portuale e soprattutto del porto di Genova, oggi c'è la pratica impossibilità di controllare qualunque tipo di merce in entrata e in uscita, tanto che ci sono stati problemi per merci inquinate o con la presenza di sorgenti radiogene in entrata, così come vi è la certezza di aver intercettato carichi di altre sostanze in uscita, sempre come piccola spia, anche a livello non di spedizioni organizzate, ma banalmente di autovetture, di mezzi che entrano ed escono con i traghetti che fanno la spola tra Genova e i Paesi dell'Africa o del Medio Oriente.

Questo è un problema che la procura della Repubblica ha già posto all'attenzione degli organi di sicurezza e che dovrebbe vedere