

prossimamente un tavolo di scambio per ottimizzare i controlli e quindi cercare di avere maggiore visibilità di quello che entra ed esce da un porto grosso ».

La gestione illecita dei rifiuti deve considerarsi associata, in più forme di manifestazione, anche a reati contro il patrimonio: l'impossibilità di controlli sistematici rende del tutto occasionale la scoperta di attività organizzate in questo senso: è stato segnalato, nel gennaio 2014 il sequestro da parte di Guardia di finanza e Agenzia delle dogane, nel porto della Spezia, di cinque tonnellate di motori non bonificati e sette motori provento di furto, destinati alla Libia (l'esportatore-ricettatore provvedeva a smontare in varie parti le auto rubate spedendole via mare fuori del territorio nazionale).

Altra questione emergente, parimenti evidenziata dal procuratore della Repubblica di Genova, è quella della gestione delle risorse e della ripartizione delle competenze nelle aree portuali, che le cennate forme di collaborazione tra diversi soggetti cercano di compensare:

« Per quanto concerne il problema della collaborazione tra autorità doganali e di polizia, si accennava alla richiesta rivolta alle varie autorità di un tavolo di confronto per ottimizzare questi interventi non solo tra l'autorità doganale e la Guardia di finanza, che già collaborano continuativamente, ma anche con altre forze presenti nell'area portuale.

La realtà portuale è una delle più complesse in assoluto non solo per quello che accade, ma anche per come è regolamentata, per il guazzabuglio di competenze di vari organi che si sono stratificate nel tempo, alle quali mai nessuno ha messo mano, che continuano a determinare una serie di aggiustamenti di fatto, in presenza di norme che non attribuiscono chiaramente un potere a qualcuno, ma che trovano poi momenti che dovrebbero essere di collaborazione e coordinamento, ma che alla fine non hanno potere reale ».

Incidentalmente, ad attestare la complessità del contesto portuale e la possibilità di condotte illecite diffuse e scarsamente controllabili, possono richiamarsi l'informazione pervenuta dal Corpo forestale dello Stato circa indagini sulla gestione di rifiuti speciali non pericolosi, in particolare macerie di demolizioni, terre e rocce da scavo, introdotti illegalmente all'interno dell'area portuale di Genova per essere tombati nel corso dei lavori di realizzazione delle banchine portuali: pur non trattandosi di rifiuti da considerare speciali oppure rivelatisi tossici per tracce di elementi nocivi, tuttavia la loro commercializzazione è avvenuta in violazione delle leggi che disciplinano la materia; e l'informazione proveniente dalla Capitaneria di porto, circa il fenomeno dell'abbandono di autoveicoli negli ambiti portuali, spesso in pessimo stato di conservazione, ormai inadatti alla circolazione, talvolta privi di caratteri distintivi e pertanto classificabili giuridicamente quali rifiuti: nel solo 2014 si è dovuto provvedere alla rimozione di ben 178 veicoli.

Il procuratore della Repubblica di Genova ha opportunamente sottolineato il secondo aspetto cruciale, insieme a quello organizzativo: « su questo è fondamentale insistere, anche perché in materia di controllo delle merci in genere c'è bisogno anche di supporti

tecnologici. Il porto di Genova, infatti, a differenza di altri grandi porti europei, ha ad esempio una scarsissima dotazione di portali, quindi da questo punto di vista è auspicabile si facciano passi avanti. Oggi, a quanto riferiscono le forze di polizia, dovrebbero essere sufficientemente controllati i soggetti che transitano nel porto, non così le merci.

L'esportazione di pezzi di auto, di motociclette rubate prevalentemente in Francia attraverso il porto di Genova e verso l'Africa è quotidiana, ma non si possono esaminare questi veicoli uno per uno, perché si bloccherebbe tutta l'attività, non partirebbe più una nave con le forze attuali! Su questo qualche passo avanti si potrebbe fare».

Attualmente, come detto, lo strumento di contrasto avanzato è costituito dall'attività di *intelligence* dell'Agenzia delle dogane, integrata dalla collaborazione sul campo con la Guardia di finanza e la Capitaneria di porto.

La considerazione semplice, per la quale vale il richiamo alle considerazioni del procuratore della Repubblica di Genova, più sopra riportate, è che non è possibile ricercare rifiuti in ogni *container* sulla base di un controllo totale.

Diventa decisivo poter raffinare la selezione preventiva dei controlli. Il che avviene mediante tecniche di analisi di rischio sviluppate e attuate in sede centrale.

Con lo «sdoganamento a mare», in particolare, l'Agenzia delle dogane processa le informazioni con largo anticipo rispetto all'ingresso in porto; e per quanto riguarda l'aspetto — più sensibile nel traffico transfrontaliero — dell'esportazione illecita, il reperimento anticipato e in confronto tra informazioni sui soggetti, il tipo di dichiarazione, le destinazioni, consente di scegliere e cadenzare meglio l'attività di controllo.

L'analisi di rischio è tanto più rapida e precisa (con una conseguente più elevata percentuale di controlli eseguiti e che portano a risultati positivi) quanto più aumentano le informazioni immesse e che vengono processate.

Secondo la valutazione del comandante regionale della Guardia di finanza l'affinamento di questo sistema consente di ottenere i migliori risultati in equilibrio necessario tra fluiti dei traffici (leciti) e contrasto alle attività illecite: «introdurre ulteriori obblighi di bolle di accompagnamento o documenti che possano tracciare in modo particolare non dà certezze, sembra un ulteriore aggravio piuttosto che una soluzione al problema. In realtà, non si tratta di controllare i rifiuti che seguono i percorsi così come destinati, ma quelli raccolti dall'extracomunitario o dal nullafacente nella provincia di Modena o di Bergamo, che va in giro con il motocarro, raccoglie lo sgombero cantine, dopodiché porta il tutto in un capannone o in un magazzino, da cui un camion carica, porta in un altro posto, dove è inserito in un *container*, che viene chiuso e segue il suo percorso. Lì è tutto fuori dal ciclo del controllo. Possono essere previsti degli obblighi per le imprese che operano lo smaltimento. Il controllo «di produzione» su quanto è entrato, quanto è stato scartato, prodotto, bruciato, può essere fatto, ma parliamo di imprese che si sono poste sul mercato in maniera regolare, si sono registrate, hanno adottato e rispettato tutti gli obblighi previsti dalle diverse normative».

L'attenzione si sposta dunque sull'intera « filiera impropria » di gestione dei rifiuti, di cui l'area portuale è il terminale nel territorio nazionale.

Le modalità operative in atto nel porto di Genova sono praticate anche nel porto della Spezia, le cui dimensioni e volumi di traffici sono, come si è visto, di assoluta rilevanza.

Anche in quel contesto c'è un clima istituzionale favorevole, di fattiva collaborazione tra Agenzia delle dogane, Guardia di finanza, Carabinieri, Corpo forestale e Capitaneria di porto; ed esiste un protocollo d'intesa con la locale procura della Repubblica, a fini di standardizzazione ed efficace trattazione delle notizie di reato; analoga a quella segnalata per Genova è anche la gestione dei sequestri nei casi di illecita esportazione di rifiuti.

Il direttore dell'Agenzia delle dogane della Spezia ha descritto le modalità operative sia per il caso di importazione che per il caso di esportazione: « per quanto riguarda le procedure di imbarco dei rifiuti sulle navi che approdano al porto di La Spezia, sono stati sensibilizzati tutti gli operatori della filiera, affinché vengano rispettate le previsioni di legge, soprattutto in base ai passaggi delle procedure di imbarco, che hanno inizio dall'accesso negli spazi portuali, attraverso una richiesta preventiva al comandante della Capitaneria, ovvero al capo del compartimento marittimo in cui è ubicato il porto d'imbarco. Una volta accertati i documenti e la regolarità della spedizione e una volta preso atto della dichiarazione del chimico, che è obbligato a certificare e a testare l'analisi dei rifiuti e le caratteristiche chimico-fisiche, avviene l'autorizzazione all'ingresso da parte del comandante della Capitaneria. I rifiuti possono entrare esclusivamente se hanno questa autorizzazione [...] Nel caso invece in cui si parli di sbarco da una nave di questi rifiuti, deve essere prestata analoga richiesta al comandante della Capitaneria ancor prima che le merci arrivino in porto e possano essere sbarcate. Dopo il nullaosta allo sbarco, possono iniziare le vere e proprie operazioni doganali ».

Dall'audizione del comandante della Capitaneria di porto La Spezia si è appreso che nel 2014 è stato autorizzato l'imbarco di 360 container ufficialmente contenenti rifiuti. Sempre nel 2014 è stato dato il nullaosta allo sbarco di 6.200 tonnellate di materiale ferroso, diretto verso il riutilizzo in acciaierie del Nord Italia. Per quanto riguarda l'*export*, la destinazione principale risulta la Repubblica popolare cinese.

Contribuisce alla qualità della prevenzione degli illeciti il fatto che i porti di Genova e della Spezia siano inseriti nel progetto Megaports, frutto di collaborazione italo-statunitense, che prevede livelli elevati di controllo di merci in arrivo nel territorio comunitario e in partenza verso gli Stati Uniti d'America.

Alla Spezia i doganali lavorano insieme ai colleghi statunitensi, con un monitoraggio che comprende anche Genova e Livorno, porti rispetto ai quali La Spezia è baricentrico (oltre ad avere il maggior interscambio con gli Stati Uniti).

Rientra nella specificità delle grandi aree portuali liguri l'attenzione posta alla presenza di sorgenti di radioattività.

L'ARPAL ha segnalato i numerosi controlli radiometrici effettuati nei porti di Genova, La Spezia e Savona.

Il decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 230 (attuazione delle direttive 89/618/Euratom, 90/641/Euratom, 96/29/Euratom, 2006/117/Euratom in materia di radiazioni ionizzanti, 2009/71/Euratom in materia di sicurezza nucleare degli impianti nucleari e 2011/70/Euratom in materia di gestione sicura del combustibile esaurito e dei rifiuti radioattivi derivanti da attività civili) quanto alla ricerca e la prevenzione dell'introduzione o dell'esportazione di sorgenti orfane o comunque di materiale radioattivo, prevede l'intervento dell'«esperto qualificato in radiazioni ionizzanti» su ogni partita di materiale ferroso per il rilievo della presenza di radioattività.

Se si hanno indicazioni di superamento della soglia, interviene un'attività di polizia giudiziaria, e vengono svolte verifiche di concerto tra Capitaneria di porto, Agenzia delle dogane e ARPAL sul reale contenuto delle spedizioni.

Il direttore dell'Agenzia delle dogane ha riferito l'acquisizione di notizia di soli due casi nel 2014: si tratta di fatti episodici sui quali tuttavia è stato elevato il livello di attenzione e vengono sviluppati accertamenti.

Il primo riguardava una sorgente di cobalto 60, individuata a Genova in un container che era stato dichiarato trasportare rottami metallici; ulteriori accertamenti sono stati svolti in coordinamento con gli esperti del Ministero dell'energia statunitense, nell'ambito del già citato rapporto «Megaports». Il tracciamento della spedizione faceva pensare che la sostanza fosse stata inserita nell'area dei Paesi arabi. Il secondo caso riguarda una segnalazione che l'Agenzia delle dogane ha acquisito nell'ambito del dispositivo Eurosur, un regolamento che è entrato in vigore il 2 dicembre 2013 e che ha messo in relazione le forze di polizia dei Paesi dell'Unione europea e le amministrazioni doganali, sul quale il Ministero dell'interno sta coordinando le attività di raccolta informazioni.

In base all'accordo, Megaports, è stata fornita agli operatori dell'Agenzia delle dogane una strumentazione e una formazione utile a verificare l'eventuale presenza nei container di sorgenti orfane radioattive.

Il comandante della Capitaneria di porto della Spezia ha riferito che nel 2012 è stato realizzato un controllo relativo alle importazioni di contenitori che trasportavano al loro interno rottami non ferrosi di provenienza extraeuropea, sbarcati dalla nave «Don Pascuale», proveniente da Malta.

Poiché un contenitore aveva fatto registrare tracce di radioattività comunque non pericolose per la popolazione in generale e per gli operatori del porto, il personale della Capitaneria di porto ha proceduto alla verifica del contenuto dei rimanenti contenitori, assieme a personale appartenente all'ufficio antifrode dell'Agenzia delle dogane. Dalle verifiche è emersa la presenza all'interno dei contenitori di materiali di scarto qualificabili come rifiuti. Dallo svolgimento dell'attività predetta, nel gennaio dell'anno 2013 è scaturita un'informativa di reato alla procura della Repubblica di La Spezia per l'ipotesi di importazione illegale di rifiuti da Paese extracomunitario, a carico di società di intermediazione avente sede ad Hong Kong. I tre container, dapprima sottoposti a sequestro, dopo gli accertamenti, sono stati dissequestrati dalla procura della Repub-

blica di La Spezia. Al contenitore con tracce di radioattività è stato applicato il Piano prefettizio di intervento per la messa in sicurezza in caso di rinvenimento o di sospetto di presenza di sorgenti orfane nel territorio della provincia di La Spezia.

Il 10 aprile 2013 il contenitore è stato, quindi, imbarcato sulla motonave CMA CGM Titus e spedito verso il porto di La Valletta, a Malta, con successivo imbarco per *transshipment*, con destinazione finale il porto georgiano di Poti, Paese di provenienza del materiale.

Il NOE dei carabinieri, ha riferito che in un'indagine avviata nel settembre 2013, con la direzione della procura della Repubblica di Genova, sulla gestione dei controlli radiometrici effettuati ai container in importazione nel porto di Genova, è stata accertata l'effettuazione di ispezioni radiologiche false, allo scopo di lucrare sui profitti di tale attività e sulla riduzione delle spese di movimentazione dei container, tramite il rilascio di bollette doganali ideologicamente false, per induzione in errore del funzionario doganale, in quanto basate su tali accertamenti radiometrici materialmente non effettuati. Presso l'associazione degli spedizionieri di Genova, la « Spediporto », su iniziativa del dirigente generale, veniva organizzata un'articolata attività che coinvolgeva la società di servizi controllata Spediservice Srl ed, in particolare, la società di servizi DP Servizi Srl che, con il contributo di uno degli « esperti qualificati », iniziava a monopolizzare il mercato dei controlli radiometrici. Durante l'esecuzione di ulteriori attività veniva predisposto, nel dicembre 2013, un servizio di sorveglianza del NOE dei carabinieri che permetteva di accertare le attività delittuose in corso, con arresto di tre persone in flagranza di reato.

## 5.2. *Il traffico transfrontaliero di rifiuti.*

I porti della regione Liguria rappresentano un punto di smistamento transfrontaliero dei rifiuti, anche quando la regia di tali traffici illeciti si trova in altre parti del territorio nazionale.

Come ha affermato il procuratore della Repubblica di Genova « emerge [...] il compimento di attività illecite quali la esportazione verso Paesi asiatici o africani di rifiuti di ogni tipo (specie materie plastiche, apparecchiature elettroniche e batterie per auto) dei porti esistenti nell'area ligure, e di quello di Genova in particolare. Tali esportazioni, variamente mascherate con l'utilizzo di documentazione falsa, spesso avvengono dopo molteplici e quasi sempre formali passaggi dei rifiuti da una società all'altra, facendo ricorso anche a microimprese o ad imprese riferibili a soggetti di fatto fittizi, e con l'indicazione di destinatari a volte addirittura inesistenti ».

La rilevanza su scala nazionale degli illeciti commessi in quest'area emerge dal dato statistico proveniente dalla banca dati antifrode dell'Agenzia delle dogane, che segnala sequestri di rifiuti da parte della direzione interregionale Liguria – Piemonte – Valle d'Aosta pari al 48,3 per cento del totale nazionale nel periodo gennaio-agosto 2013, cresciuti al 60,2 per cento su base nazionale nel medesimo periodo del 2014.

L'attività dell'Ufficio delle dogane della Spezia ha portato, nel 2014, all'individuazione di esportazioni illecite di rifiuti per oltre 2.874 tonnellate, nella quasi totalità parti di auto.

L'incremento di operatività e il coordinamento con le forze di polizia aveva peraltro già portato a un incremento dalle 196 tonnellate del 2012 alle 1392 del 2013.

Le dimensioni del fenomeno sono del pari attestate da quanto riferito dalla Guardia di finanza; nel corso degli anni dal 2009 al 2014, militari appartenenti al gruppo di La Spezia nell'ambito di servizi finalizzati a individuare traffici illeciti in esportazione, operando congiuntamente con l'Agenzia delle dogane, hanno individuato in container in transito negli spazi doganali del porto della Spezia: 41.770 parti ed accessori usati di veicoli; 21 motocicli risultati radiati; 54 motori usati di auto; 113 auto o motoveicoli usati, classificati come rifiuti pericolosi; 8 auto o motoveicoli di provenienza delittuosa; 194 batterie per auto esauste (oltre a 72 compressori per frigoriferi classificati come rifiuti pericolosi, 28 tonnellate di cascami e avanzi di ghisa, ferro ed acciaio, 25 tonnellate di scarti di piombo).

Coincidono in questi risultati di servizio la crescita del fenomeno e la crescita della risposta istituzionale. Così il procuratore della Repubblica della Spezia: «L'Agenzia delle dogane è molto attiva, molto professionale e molto preparata e agisce quasi sempre di comune accordo con la Guardia di finanza, con il Corpo forestale dello Stato o con l'ARPAL. Segnalano alla procura i container che vogliono essere trasferiti dall'Italia all'estero, normalmente nel Nord Africa. Si tratta di rifiuti che riguardano essenzialmente motori, parti di motori, rottami ferrosi, rottami di alluminio o rottami di ferro. Vengono trasferiti in Nord Africa questi pezzi di motori, spesso in disuso, maleodoranti e in parte pericolosi, perché vengono spediti come sono».

La Capitaneria di porto della Spezia ha riferito di una serie di casi di intervento su violazioni formali relative alla carenza di iscrizione all'Albo dei gestori ambientali per la particolare categoria degli intermediari, per i quali sono state avviate indagini da parte delle procure della Repubblica territorialmente competenti in relazione all'origine del trasporto: si tratta della spedizione di container contenenti in un caso rifiuti, in un altro schiumature di zinco (per 205 tonnellate, destinate a un impianto di recupero in India), in un altro rifiuti di zinco destinati alla Norvegia, gestiti da società aventi sede rispettivamente in Germania, Gran Bretagna e Belgio.

Pur trattandosi di fattispecie «minori», esse segnalano sotto ulteriore profilo la rilevanza dei flussi di materia recuperabile che lascia il territorio nazionale, l'interesse commerciale che società non solo italiane manifestano per questo commercio, la necessità di un controllo adeguato delle filiere, sino ai punti di esportazione.

Operazioni di maggiore consistenza si collocano nel medesimo filone: così è a dirsi del sequestro ad opera della Guardia di finanza nel mese di dicembre 2011, nel porto di Genova, di cinquanta container destinati in Cina, che al loro interno contenevano occultati, complessivamente, 1.034.850 chilogrammi di cascame e avanzi di materiale plastico; le attività di indagine hanno consentito di acclarare l'indebito utilizzo della licenza AQSIQ per la Cina (General Administration of Quality Supervision Inspection and Quarantine), quale garanzia per permettere l'ingresso nel paese asiatico del predetto materiale, spedito da una società di Cernusco sul Naviglio

(MI), il cui rappresentante legale è stato denunciato per il delitto di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006; nel settembre 2012 è stato intercettato da parte dell'Ufficio antifrode della dogana e del Corpo forestale dello Stato, con il supporto dell'ARPAL nell'ambito di controlli di spedizioni marittime, in transito dalla Grecia verso l'Africa subsahariana, un ingente carico (circa ventidue tonnellate) di rifiuti pericolosi, dichiarati quali « parti di autovetture usate », ma in realtà costituiti da telai di autovetture demolite, motori e differenziali non bonificati; nell'agosto 2013, in indagine coordinata dalla direzione distrettuale antimafia di Milano con Ufficio antifrode della dogana e Capitaneria di porto della Spezia, e il supporto tecnico dell'ARPAL, è stato scoperto un traffico di rifiuti verso la Repubblica popolare cinese, con sequestro di quattrocento tonnellate di rifiuti all'interno degli spazi portuali.

La merce era stata dichiarata come rifiuto (non pericoloso) classificato con un codice corrispondente a materiale per il quale la Cina ammette l'ingresso (unicamente cascami di fili, rottami di motori elettrici): in realtà nel container sono stati rinvenuti rottami metallici vari, elettrodomestici usati, parti di biciclette e parti rilevanti di un distributore di benzina.

L'Agenzia delle dogane della Spezia e la Capitaneria di porto della Spezia hanno segnalato un'importante operazione che, nel febbraio 2013, a seguito di una mirata attività di polizia giudiziaria, in collaborazione anche con l'ARPAL, ha portato al sequestro di quindici contenitori con circa 475 tonnellate di rifiuti, anche di tipo pericoloso, destinati a un impianto di recupero con sede in Cina, dolosamente documentati quali rifiuti elettrici non pericolosi. A seguito di tale accertamento, è stata trasmessa notizia di reato alla procura della Repubblica di La Spezia per la violazione dell'articolo 483 del codice penale, nonché degli articoli 256, 258, 259, 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006, per attività di gestione e traffico illecito di rifiuti, nonché falsità commessa da privato nella predisposizione del certificato di analisi dei rifiuti stessi. Il materiale, di cui è stata vietata l'esportazione, è stato trasferito a carico dello speditore per la successiva distruzione presso impianti autorizzati in provincia di Bergamo. Il fascicolo è stato trasmesso per competenza alla direzione distrettuale antimafia di Milano.

Nell'aprile 2014, sulla base di un accordo di collaborazione nazionale fra l'Agenzia delle dogane e il Corpo forestale dello Stato, veniva bloccata presso il porto della Spezia l'esportazione di circa venticinque tonnellate di merci dichiarate quali autoriscambi destinati al Marocco; in seguito ad analisi dei rischi, e successiva scansione con apparecchiatura radiogena, veniva disposta una verifica ispettiva dalla quale emergeva che si trattava in realtà di rifiuti provenienti da demolizione non regolare di autoveicoli, quali motori usati e differenziali non bonificati da filtri e olii esausti (rifiuti pericolosi) e impianti frenanti usati con pastiglie (rifiuti non pericolosi).

Un'altra attività di rilievo — significativa per l'esame del fenomeno del traffico transfrontaliero di rifiuti e per evidenziare la possibile alta qualità e necessaria integrazione delle attività di contrasto — risale al gennaio 2015: indagini dell'Agenzia delle dogane e del Corpo forestale dello Stato, coordinate dalla direzione distrettuale antimafia di Roma

sono scaturite da un controllo valutario, operato dalla Dogana di Roma Fiumicino nei confronti di un cittadino siriano, in ingresso sul territorio nazionale, che aveva omesso di dichiarare ventottomila euro in contanti, destinati all'acquisto di parti di auto da esportare in Turchia. La direzione centrale antifrode dell'Agenzia delle dogane è risalita ad alcuni soggetti operanti nella zona dell'Agro Pontino, risultanti abituali esportatori di parti di autovetture derivanti da operazioni di demolizione; gli investigatori individuavano un container che stava per essere esportato in Siria, contenente, secondo la dichiarazione doganale, parti di auto già bonificate. Si accertava invece — a seguito dei controlli eseguiti da ARPAL, trattarsi di motori e assali percolanti oli esausti e di parti di autoveicoli. Accertato il reato, grazie a una serie di immediati sopralluoghi è stata individuata un'area di 5.500 metri quadrati nel circondario di Latina, da cui è partita la spedizione illecita, utilizzata ufficialmente per autoriparazioni ma di fatto adibita in modo clandestino e sistematico ad attività di demolizione di veicoli in assenza di autorizzazioni.

La procura della Repubblica di Roma ha delegato una serie di perquisizioni domiciliari che hanno fatto scoprire documentazione relativa altre tre spedizioni illecite di rifiuti pericolosi in corso dai porti di Genova e di Trieste, per complessive trenta tonnellate di materiali, che sono state impedito.

La direzione distrettuale antimafia di Roma ha di recente concluso le indagini relative a un traffico transfrontaliero di rifiuti con esportazione di parti di veicoli e in particolare motori di autocarri dal porto della Spezia, mediante la falsa dichiarazione in bolletta doganale che si trattasse di « parti di ricambio di autoveicoli »; a seguito di accertamenti avviati all'inizio del 2014, sono stati indagati per la violazione degli articoli 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006, 259 decreto legislativo n. 152 del 2006 e 483 codice penale due italiani — il titolare dell'azienda che faceva da collettore, a Cisterna di Latina dei rifiuti pericolosi, lo spedizioniere con sede in Livorno — e un cittadino egiziano esportatore.

L'operazione « Aidid » — denominazione assunta da un'articolata indagine della procura Distrettuale di Genova — ha portato alla luce una vasta attività illecita transnazionale ed è partita dall'analisi di rischio su operazioni di importazione ed esportazione. Nessuno dei soggetti indagati nell'operazione « Aidid » era formalmente un raccoglitore di rifiuti.

Il Nucleo di polizia tributaria della Guardia di finanza di Genova — GICO, unitamente al II Gruppo Guardia di finanza di Genova, in collaborazione con l'Agenzia delle dogane, nel corso di indagini delegate dalla procura della Repubblica di Genova ha individuato, nel periodo intercorrente tra il dicembre 2012 e il novembre 2013, 16 esportazioni irregolari, con conseguente sequestro di significativi quantitativi di rifiuti classificati come speciali.

Le operazioni illecite presentavano aspetti comuni e in particolare:

i prodotti ritenuti illeciti e, successivamente, sottoposti a sequestro — di cui non esisteva traccia nei documenti doganali — oltre ad essere di analoga natura, sono stati quasi sempre rinvenuti,

all'interno dei container, artatamente celati dietro merce di copertura costituita da masserizie, abbigliamento, elettrodomestici usati e altro;

tutti i container sono stati caricati — prima di essere condotti nel porto di Genova — in zone periferiche od in aree industriali e artigianali ubicate in province del nord Italia, quali Reggio Emilia, Modena, Udine, Bergamo, Bologna, Brescia e Treviso;

i mittenti sono risultati, nella quasi totalità dei casi, cittadini di Paesi africani, residenti in Italia, i quali spedivano i container nei loro paesi di origine e in particolare in Nigeria, Togo, Burkina Faso, Costa d'Avorio e Ghana;

per ciascuna delle 16 spedizioni illecite individuate, gli adempimenti di natura doganale sono stati commissionati dalla medesima società esercente l'attività di agente marittimo e di intermediario dei trasporti su ruote e rotaie.

Sono stati sviluppati elementi d'interesse in ordine a segnalazioni per operazioni sospette, ai sensi della normativa antiriciclaggio a carico di un soggetto che dall'anno 2006 all'anno 2012, è stato destinatario di un numero considerevole di vaglia *online* per un importo complessivo di circa 2.500.000 euro, da parte di cittadini di origine africana, residenti prevalentemente in regioni del Nord in Italia.

L'ulteriore analisi delle segnalazioni di operazioni sospette, ha consentito, inoltre, di individuare una serie di cittadini di Paesi africani, residenti in Italia, che tra il 2010 e il 2013 hanno effettuato, presso il Voltri Terminal Europa — VTE del Porto di Genova, ben 370 operazioni doganali, mediante l'emissione di 190 bollette doganali di esportazione.

L'attività di indagine ha permesso di individuare 4 container e 10 rotabili, composti da più automezzi, destinati all'esportazione dal porto di Genova.

Le successive verifiche doganali eseguite hanno permesso di rinvenire, celati al loro interno, ingenti quantitativi di rifiuti speciali. Ulteriori 6 container sono in attesa di essere sottoposti a visita doganale, presso i magazzini di Genova-Rivarolo.

L'attività illecita veniva posta in essere attraverso l'utilizzo di due diverse metodologie:

la prima legata al riempimento e successiva spedizione di container contenenti rifiuti speciali, artatamente celati dietro merce di copertura;

la seconda legata al trasporto di veicoli dismessi, radiati dal pubblico registro automobilistico in quanto destinati all'esportazione, all'interno dei quali venivano occultati i rifiuti speciali.

Il ciclo dei rifiuti e tutte le attività a esso connesse sono per la criminalità organizzata ad alta redditività, perché non sono sostenuti tutti i costi relativi alle procedure previste per lo smaltimento. Potrebbero esserci, quindi, non violazioni così dirette e palesi delle

norme previste in materia di smaltimento dei rifiuti, ma finanziamenti con fondi provenienti dalla criminalità organizzata.

Il comandante regionale della Guardia di finanza, in relazione all'operazione « Aidid » ha sottolineato gli aspetti di illecito organizzato e di possibile collegamento con flussi finanziari in Paesi a rischio: « si trattava di una vera e propria organizzazione. Ognuno di questi soggetti aveva un compito particolare. C'era l'agente marittimo per le operazioni, anche se poi in realtà sembrerebbe che non sia l'agente marittimo, ma un suo stretto collaboratore. Su questo punto vanno ancora svolti precisi accertamenti. Nelle singole province, c'era l'addetto alla raccolta dei prodotti da smaltire. C'era poi il commerciante all'ingrosso, colui che raccoglieva piccoli passaggi. Qui c'è molta manodopera nordafricana. La testa dell'organizzazione per il momento, sembrerebbe in Italia. Peraltro, aspetto connesso è che, a fianco a questo traffico, si ritiene che le grosse somme oggetto di segnalazioni di operazioni sospette siano riconducibili a un sistema di *hawala*, utilizzato per trasferire somme nei Paesi in cui la banca è vietata, quindi soprattutto in Nord Africa. Il sistema prevede il versamento di una somma a un soggetto in Italia o altro Paese, che riceve la somma di denaro, viene rilasciato un codice, una sorta di ricevuta, con cui si va in Nigeria, Congo o quale che sia il Paese, dove un altro soggetto elargisce la somma versata in Italia senza che questa sia materialmente spostata. Esistono poi dei rapporti di compensazione tra l'*hawala* territoriale e quello in Nord Africa. In questo caso, però, le operazioni diventano più complesse. Mentre qui sono spostate somme relativamente piccole, le compensazioni avvengono in maniera un po' più articolata e complessa.

Il sistema organizzativo investe più aspetti: non solo il traffico, ma anche lo spostamento di valuta, in questo caso dal territorio nazionale ai Paesi nordafricani ».

Si conferma, in definitiva, la realtà di una vera e propria filiera di rottamazioni improprie, così sintetizzata dal comandante regionale della Guardia di finanza: « quanto ai veicoli radiati, nelle rotabili il meccanismo utilizzato era quello di esportare automezzi non come radiati o come rifiuti, ma come automezzi funzionanti, marcianti, perché così non soggiacciono alla normativa in materia di rifiuti. Quello che hanno accertato, invece, i funzionari dell'ARPAL in queste indagini è che, oltre che essere stati imbottiti di rifiuti che andavano verso i Paesi nordafricani, gli stessi automezzi sono stati considerati come rifiuti, perché non avevano assolutamente le caratteristiche per essere considerati marcianti, utilizzabili. Questo è uno degli elementi che finisce nelle analisi di rischio quando ci sono le esportazioni di automezzi o analoghi. L'impressione, per quanto riguarda almeno la Liguria, è che sicuramente c'è un flusso di mezzi verso l'estero, non tanto di rientro, ma più come automezzi marcianti a tutti gli effetti, proprio per superare i vincoli e le norme in materia di smaltimento dei rifiuti ».

Negli ultimi quattro anni, le esportazioni regolari individuate con questo sistema sono state altre trentuno.

Anche in questo caso, la caratteristica è che la prevalenza dei soggetti denunciati proviene da Paesi africani: come rifiuto si esporta di tutto, dalle batterie esauste alle pompe, ai compressori dei

frigoriferi, materiali per i quali sono previste operazioni di smaltimento lecito particolarmente onerose.

Altra questione è quella della diffusività di questi comportamenti illeciti, messo in evidenza, oltre che nei porti maggiori, dalla stessa ARPAL, che riferisce come il supporto tecnico fornito all'Agenzia delle dogane nel porto di Savona ha consentito di accertare episodi di tentata esportazione di rifiuti (pneumatici, frigoriferi e compressori, batterie).

Un altro caso rilevante di contrasto al traffico transfrontaliero di rifiuti dal porto di Genova si è concretato nella cosiddetta «operazione Freon», con attività di indagine condotta dal Corpo forestale dello Stato, ed esiti giudiziari consolidati dal passaggio in giudicato della sentenza del tribunale di Torino del 31 maggio – 30 luglio 2013, a carico di una pluralità di imputati, italiani e stranieri (provenienti da Nigeria, Costa d'Avorio, Marocco ma stabilmente insediati in Italia): undici imputati sono stati condannati per il delitto di cui all'articolo 260 del decreto legislativo n. 152 del 2006 e altri reati contravvenzionali.

Lo schema illecito prevedeva il prelievo di RAEE presso isole ecologiche a aziende del torinese, la messa a disposizione di terreni, anche di piccole dimensioni, da parte di una pluralità di soggetti per lo stoccaggio dei rifiuti, e la spedizione degli stessi in Nigeria e Costa d'Avorio; la quantità di rifiuti oggetto di traffico illecito transnazionale è stata accertata in oltre 103 tonnellate.

L'indagine aveva preso avvio alla fine del 2008 con il monitoraggio di un'area in viale Falchera, alla periferia di Torino: la capacità investigativa risiede, come in casi analoghi, nel saper risalire da violazioni «minori», a una realtà illecita ampia e articolata.

In questo caso la prima identificazione dei soggetti che si muovevano nell'area è stata associata al riscontro, presso l'Agenzia delle dogane di Genova, della loro veste di esportatori di container verso Paesi africani. A seguire gli investigatori avevano proceduto alla videosorveglianza dell'area di viale Falchera accertando un intenso movimento di RAEE, poi caricati su container; sia i mezzi utilizzati in loco che i container sono stati anche tracciati mediante sistemi GPS, rivelando la spola dalle isole ecologiche della zona, e il trasporto verso il porto di Genova.

Il sequestro nel porto di Genova di container contenenti rifiuti – televisori, elettrodomestici, parti di veicoli – falsamente dichiarati come materiali «for use» ha confermato l'esistenza del traffico illecito. Non è stato possibile, per evidenti limiti investigativi internazionali, accertare chi fossero i destinatari all'estero dei rifiuti; peraltro, nel corso dell'esame dibattimentale, un imputato ivoriano ha confermato di avere ricevuto fondi da un destinatario in Costa d'Avorio, per occuparsi della raccolta di quei rifiuti in Italia.

In sintesi, dunque, come si legge in sentenza, «il sistema instaurato in viale Falchera, oltre a consentire un traffico di rifiuti verso l'estero, favoriva un sistema di 'smaltimento' parallelo dei RAEE da parte di produttori, rivenditori, installatori, distributori, che, per non sostenere costi di smaltimento, o anche solo di trasporto in appositi centri di raccolta, consegnavano i loro RAEE a soggetti disposti a ritirarli, i quali li avrebbero destinati all'area di viale

Falchera; il traffico transfrontaliero di rifiuti presupponeva dunque un sistema di raccolta, stoccaggio e trasporto che aveva come centro l'area di viale Falchera, punto di arrivo e partenza dei RAEE reperiti nel territorio».

Il caso è esemplare sia per la natura e strutturazione dell'attività illecita, sia per la conferma del retroterra criminale-ambientale dei porti liguri, sia per la qualità positiva dell'attività di indagine, che, come detto, è stata in grado di collegare tra loro illeciti minori, in vista di una più ampia ricostruzione, assistita da attività di accertamento di tipo documentale, di osservazione diretta, di natura tecnologica.

L'attività della Commissione ha consentito di mettere in luce non solo l'esistenza e rilevanza del fenomeno e l'attività di contrasto allo stesso ma anche talune criticità che i rappresentanti istituzionali auditi hanno segnalato.

La risposta preventiva e sanzionatoria posta in essere nei porti di Genova e La Spezia è, nonostante il sottodimensionamento di risorse umane e strumentali, particolarmente incisiva e tale — come la Commissione, sulla base delle acquisizioni sinora effettuate, ritiene valga per la quasi totalità dei porti italiani — da dissuadere progressivamente i trafficanti internazionali dall'utilizzare i porti italiani come terminali interni per questo tipo di illeciti.

Con prudenza istituzionale ma con altrettanta chiarezza, i dirigenti dell'Agenzia delle dogane auditi dalla Commissione, pur evidenziando l'esistenza di regole doganali comuni e di canali di comunicazione con le corrispondenti dogane degli Stati membri, hanno fatto rilevare che il territorio dell'Unione Europea ha numerosissime « porte » di ingresso e uscita (porti, aeroporti, valichi terrestri), presso i quali la quantità e la qualità effettiva dei controlli sono differenziate e talora di livello significativamente inferiore a quelle italiane, inducendo gli operatori criminali a trasferire in altri Paesi e porti le loro attività illecite transfrontaliere.

Peraltro, nella relazione presentata alla Commissione in vista dell'audizione svoltasi il 4 novembre 2014, il direttore dell'Agenzia delle dogane affermava testualmente: « le attività investigative e di *intelligence* doganale finora condotte portano a ritenere che il decremento dei flussi nazionali e l'aumento di quelli in uscita dalla Slovenia per le medesime destinazioni (Cina) prima utilizzate al momento dell'esportazione dall'Italia siano collegate, per la presenza di soggetti con partita IVA italiana che, dopo essere stati controllati con contestazione di irregolarità ambientali, hanno spostato la loro attività presso il porto di Capodistria (Koper) ».

Altra criticità segnalata in materia dal direttore dell'Agenzia delle dogane riguarda la collaborazione con talune autorità estere: « dall'analisi di tutti i settori merceologici sta emergendo l'assoluta rilevanza della prospezione estera delle analisi e delle indagini. Non è cosa che si può fare guardando soltanto al territorio nazionale [...] la delocalizzazione industriale e produttiva porta a ragionare in termini di filiera aziendale, con qualcosa che è a 6.000 chilometri dal territorio italiano. Pertanto, ragionare in termini di ultimo miglio, focalizzandosi sull'esportatore italiano o di territorio nazionale, non serve a comprendere le dimensioni. La prospezione estera crea anche delle difficoltà. Per quanto la Convenzione di Basilea preveda la

collaborazione tra le autorità di controllo dei Paesi di partenza e di destinazione dei rifiuti, non è facile colloquiare con l'autorità malese e con l'autorità cinese, anche per la differenza di regimi ».

Un problema segnalato dai magistrati inquirenti della Spezia quanto ai traffici transfrontalieri, è il criterio di competenza territoriale che induce la procura « portuale » a svolgere solo gli atti urgenti — iscrizione della notizia di reato, eventuale sequestro e relativa convalida — con successiva trasmissione per competenza alla procura del circondario in cui il trasporto è iniziato.

Se questo consente indagini efficaci trattandosi presumibilmente di individuare soggetti che operano in quel territorio, impedisce tuttavia alla procura « portuale » di avere un quadro delle realtà criminali implicate nel traffico transfrontaliero.

Altra criticità è sicuramente legata alla mancanza di accesso da parte dell'Agenzia delle dogane e della Capitaneria di porto allo SDI, la banca dati delle notizie di reato del Ministero dell'interno.

Le notizie di reato accertate dall'Agenzia delle dogane e dalla Capitaneria di porto non vi sono inserite e non possono essere lette dalle forze di polizia che vi hanno accesso e viceversa.

La possibilità di consultazione della banca dati in uso comune alle forze di polizia consentirebbe una più efficace analisi dei rischi sia da parte dell'Agenzia delle dogane che delle forze di polizia che attualmente utilizzano tale strumento. Analoghe considerazioni valgono per la Capitaneria di porto.

La rinuncia all'integrazione della comunicazione tra forze di polizia tradizionali e le due autorità che svolgono l'attività di contrasto all'illegalità transfrontaliera in ambito portuale, priva sia le prime che le seconde di dati conoscitivi fondamentali: si pensi alla possibilità di analisi di rischio conseguente all'individuazione tra gli importatori o esportatori di soggetti gravati da pregiudizi di polizia; ovvero all'incisività di un controllo territoriale da parte delle forze di polizia di soggetti segnalati in ambito portuale come importatori o esportatori irregolari.

La Commissione ritiene che possa contribuire a superare questa evidente criticità l'attuazione (ed eventuale estensione alle attività d'istituto dell'Agenzia delle dogane) dell'articolo 8-bis della legge 24 luglio 2008, n. 125 (« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92, recante misure urgenti in materia di sicurezza pubblica »), che all'articolo 8-bis prevede la possibilità di accesso degli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria appartenenti al Corpo delle capitanerie di porto al Centro elaborazione dati del Ministero dell'interno.

#### *6. La situazione della provincia di Imperia.*

La situazione della provincia di Imperia si presenta complessa, per quanto riguarda l'impiantistica, l'organizzazione della *governance* di sistema, l'emergenza di vicende illecite.

Una compiuta descrizione dell'evoluzione subita dal sistema locale è stata fornita in sede di audizione dal presidente della provincia:

« La prima emergenza in questa provincia, che ha creato grandi preoccupazioni a tutti, agli amministratori e ai cittadini, è riferita

all'ottobre del 2010, quando erano operanti nella nostra provincia due discariche storiche. La prima è la cosiddetta discarica di Ponticelli, che è a pochi chilometri da Imperia, prima del vicino paese di San Lorenzo. La seconda è la discarica di Collette Ozotto con i suoi lotti successivi (all'epoca, il Lotto 5). Nel 2010 l'autonomia provinciale era garantita da queste due discariche. Nel mese di aprile del 2010 la procura della Repubblica aveva dato esecuzione a un'ordinanza emessa dal giudice delle indagini preliminari del tribunale di Imperia, con la quale era stato disposto il sequestro dell'area della discarica Ponticelli. Per anni la discarica di Ponticelli è stata quella più gravata dai rifiuti della nostra provincia. I comuni che conferivano a Ponticelli erano circa 37, mentre i comuni della provincia sono 67.

A seguito di questa ordinanza, si è creata l'emergenza, perché il problema era smaltire i rifiuti fuori dalla provincia. Si sono avuti vari incontri con la regione Liguria, sempre improntati alla massima disponibilità da parte del presidente e dell'allora assessore Briano. I comuni avevano potuto conferire nella cosiddetta discarica di Boscaccio di Vado, quella grande discarica che si vede a monte delle ciminiere della Tirreno Power. Questo, però, aveva comportato un aumento dei costi. Era veramente avvilente vedere l'Autostrada dei fiori percorsa quotidianamente da mezzi carichi di rifiuti.

Si è trattato allora di intervenire con una programmazione che sostanzialmente era già stata tracciata. La programmazione regionale, alla quale si era adeguata la provincia di Imperia, prevedeva di avere delle discariche di servizio, in attesa di un sistema centrale di smaltimento attraverso tecnologie meglio viste.

Il problema delle discariche in Liguria sostanzialmente è immutato da decenni.

Uscendo la provincia di Imperia da un commissariamento relativo al sistema delle discariche, si trattava di individuare i siti e di attuare poi una programmazione che avesse l'obiettivo di eliminare le discariche e di creare un sistema tecnologico avanzato. Questo sistema non prevedeva il termovalorizzatore, perché nella nostra regione non ci sono termovalorizzatori e probabilmente non ce ne possono essere. Si trattava di approntare questo sito, che poi è stato individuato.

Tutti i passaggi alla fine hanno portato a chiudere definitivamente la discarica di Ponticelli. Questa discarica è stata interamente bonificata, con un sistema di *capping*.

Se qualcuno non indica il sito, è difficile vederlo, perché è un sito piantumato a neanche cinque chilometri dal mare.

Questa discarica, che per anni era stata motivo di ricorsi, dissidi, comitati e ovviamente di lagnanze da parte degli abitanti delle frazioni vicine del comune di Imperia e dell'adiacente comune di San Lorenzo, è stata bonificata e, quindi, tutti i rifiuti si sono concentrati nel sito di Collette Ozotto. È prossima la saturazione di questo sito ».

La descrizione della situazione della provincia di Imperia, salvo quanto ulteriormente si dirà su talune illiceità oggetto di procedimenti giudiziari, già così descritta è sintomatica della circolarità negativa che ha caratterizzato la Regione: l'intervento giudiziario sulla discarica di Collette Ozotto, gestita da Idroedil Srl ha portato al punto di epicrisi il sistema.

L'interlocuzione della Commissione ha portato alla luce lo spettro delle criticità: un contesto non orientato alla riduzione del rifiuto da conferire in discarica; una debolezza delle funzioni amministrative di verifica e controllo; una inadeguata *governance* di sistema; una frammentazione notevole di aziende di gestione.

Sul punto così si è espresso l'Assessore all'ambiente della provincia di Imperia, evidenziando, tra l'altro, un ruolo attivo che l'istituzione provinciale ha mantenuto nel corso del tempo; si tratta di un elemento che — al di là della valutazione sull'efficacia complessiva e finale degli interventi della provincia, segnala il valore di prossimità al governo delle comunità locali che la provincia, come istituzione ha storicamente avuto:

« La regione Liguria, come tutte le regioni italiane, era divisa in ambiti ottimali territoriali, che nella nostra regione erano e sono individuati nei territori delle attuali province. Per ogni atto di pianificazione, per ogni proposta di deliberazione e per ogni qualsivoglia comunicazione che riguarda atti pianificatori di indirizzo politico, l'amministrazione provinciale ha sempre convocato le amministrazioni comunali e ha sempre presentato delle proposte di delibera, che sono state votate dai signori sindaci delle amministrazioni comunali sempre in modo condiviso, ossia all'unanimità. In tutti questi anni l'amministrazione provinciale non ha mai ricevuto nessun tipo di ricorso amministrativo né da parte di comuni né da parte di associazioni ambientaliste rispetto all'impostazione che è stata data al futuro della gestione dei rifiuti nella provincia.

Per quanto riguarda il discorso della differenziata, quando io sono diventato assessore era stato appena approvato un piano provinciale sulla differenziata, che naturalmente dava e dà gli indirizzi ai comuni, che poi fanno le gare di appalto. Si era fatta una scelta di prossimità, ma nessuno vietava la possibilità di fare il porta a porta. Comunque i comuni che hanno fatto gare di appalto e modificato il servizio in essere nel frattempo hanno raggiunto percentuali di differenziata altissime. Il comune di Santo Stefano al Mare è passato dal 3 per cento al 50 per cento nell'arco di un anno e mezzo. Questo vale anche per il comune di Taggia. Alcuni comuni, ad esempio il comune di Imperia, purtroppo hanno patito — questo bisogna dirlo — perché, nel rispetto delle indicazioni della regione Liguria, nel cercare di eliminare la frammentazione del servizio, è stata fatta una gara d'appalto per lo spazzamento e la raccolta con l'unione di 36 comuni. Il primo anno e mezzo è stato molto sofferente per quanto attiene all'inse-diamento di questa azienda. La differenziata è un po' aumentata, ma non sicuramente nelle proporzioni desiderate.

Il comune di Ventimiglia dal 2011 alla primavera scorsa è stato amministrato da una terna commissariale, in quanto commissariato per infiltrazioni mafiose. A riguardo non è stato fatto nulla. La nuova amministrazione sta cercando di preparare dei progetti e di fare uno studio per attivare il porta a porta, ma naturalmente i percorsi necessitano dei tempi tecnici che, ahimè, nel nostro Paese sono piuttosto lunghi. Tuttavia, l'intenzione dell'amministrazione è quella.

Sanremo è un comune che, pur avendo dimostrato sensibilità ambientale, perché più di una volta in sede di conferenza dei sindaci ha rappresentato la problematica della discarica, messo alla prova non

è mai riuscito ad aumentare la percentuale della differenziata. Questo è il quadro di tipo generale sulla differenziata.

La provincia ha cercato innanzitutto di elargire i contributi che la regione Liguria assegna con dei progetti. Alcuni piccoli comuni hanno lavorato bene: ad esempio, il comune di Seborga, il comune di Dolceacqua e il comune di Camporosso, piccoli comuni che con le compostiere comunali hanno aumentato moltissimo la differenziata.

Con un protocollo di intesa firmato da tutti i sindaci della provincia, è stata introdotta una penalità per i comuni che non raggiungono le percentuali previste in quel protocollo, che sono quelle previste dalla legge: « penalità » e non « sanzioni », perché questi fondi dovevano servire in parte a premiare i comuni virtuosi che hanno lavorato bene. Una piccola parte andava ai comuni che ospitano la discarica, quindi al comune di Taggia e al comune di Sanremo. L'altra parte doveva essere rimessa in circolo, ossia l'ATO avrebbe valutato dei progetti promossi da quei comuni che non avevano rispettato quel *trend* di differenziata, per incentivare a fare quei progetti e, quindi, ad agire.

La provincia ha fatto quanto possibile per arrivare alla scadenza della scelta finale del piano provinciale dei rifiuti, che è un impianto altamente ecologico, non di smaltimento ma di recupero, in modo che arrivasse la minor quantità possibile di rifiuto indifferenziato. [...]

Sono state fatte delle proposte alle amministrazioni comunali e soprattutto all'amministrazione di Taggia, che si è fatta sempre parte diligente, per cercare di portare avanti la soluzione finale, che era la più compatibile con l'ambiente.

Questa soluzione è stata votata addirittura all'unanimità. Penso che sia un caso importante dal punto di vista politico, perché di solito i comuni ai quali viene chiesto di ospitare i rifiuti di altri comuni si oppongono. Questo è il quadro generale.

L'unica osservazione ricevuta veniva dal comune di Imperia, perché si era prevista la possibilità di due siti: uno a Collette Ozotto o uno a Rio Sgorreto. Il comune di Imperia aveva rappresentato delle criticità. In sede di consiglio provinciale queste osservazioni sono state accolte e mandate in regione Liguria, la quale ha fatto la valutazione di impatto ambientale. C'è stata la definizione puntuale, come previsto dalla norma.

Si è pensato di fare qualcosa di pubblico, soprattutto per quanto atteneva la proprietà delle aree del Lotto 6. Sono state espropriate — l'esproprio è costato un euro al metro quadrato — e fatta la gara.

Invece, la procedura per l'impianto unico è pressoché definita. C'è una questione di correttezza istituzionale, visto che nel mese di giugno sono cambiate delle amministrazioni e visto che l'amministrazione provinciale tra un mese spirerà e questo ente verrà governato totalmente dai comuni ».

Secondo quanto riferito alla Commissione, l'evoluzione prevista è verso un impianto che vuole massimizzare il recupero di materiale e non di energia, secondo le richieste pervenute dal comune di Taggia destinato a ospitarlo.

Alle osservazioni della Commissione sui quantitativi di rifiuti che si prevede di trattare, il dirigente del settore ambiente della provincia di Imperia ha replicato:

« È stato chiesto come mai questo impianto di recupero prevede di mantenere lo stesso quantitativo. Prevede di mantenere lo stesso