

CAMERA DEI DEPUTATI

SENATO DELLA REPUBBLICA

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA SULLE ATTIVITÀ ILLECITE
CONNESSE AL CICLO DEI RIFIUTI E SU ILLECITI AMBIENTALI AD ESSE
CORRELATI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

MISSIONE IN LIGURIA

GIOVEDÌ 22 GENNAIO 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ALESSANDRO BRATTI

Audizione del comandante regionale della Guardia di finanza, Rosario Lorusso

La seduta comincia alle 17.30.

PRESIDENTE. Avverto il nostro ospite che della presente audizione sarà redatto un resoconto stenografico che sarà pubblicato sul sito internet della Commissione e che, se lo riterrà opportuno, consentendo la Commissione, i lavori proseguiranno in seduta segreta, invitando comunque a rinviare eventuali interventi di natura riservata alla parte finale della seduta, nel caso avesse qualcosa da dire che ha piacere a tenere riservato o addirittura segreto.

Lei ci ha già fatto pervenire, anche se con delle modifiche, la relazione, quindi le chiederei nell'audizione, anche per facilitare un po' i lavori, di focalizzarsi sugli episodi e sulle questioni che nell'attività che svolge ritiene più importanti. Dopo le rivolgeremo delle domande. Diamo per acquisita tutta la parte introduttiva della divisione, in modo da andare subito, se lei consente, al merito delle questioni che ritiene più importanti affrontate dal suo Corpo.

Do la parola al comandante regionale della Guardia di finanza, il generale Vincenzo Lorusso.

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. Rosario. Dovrebbe

esserci scritto.

PRESIDENTE. Le chiedo umilmente scusa.

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. È per la regolarità degli atti. Essendo finanziari, siamo precisi.

PRESIDENTE. Non è molto elegante. Mi scuso per questo e do la parola a Rosario Lorusso.

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. Vi ringrazio dell'invito. Sono il comandante della regione Liguria da ormai quasi due anni. Ho voluto ripresentare la relazione perché credo che mancassero degli allegati, che nella trasmissione del *file* fossero venute meno delle schede. Sulla procedura non ho nulla in contrario e, anzi, mi sembra abbastanza concreta.

La premessa necessaria è sulle caratteristiche della Liguria, probabilmente già indicate da altre autorità e da altri colleghi. Dal nostro punto di vista, è importante perché, rispetto al resto d'Europa, la posizione della Liguria e la presenza di numerosi porti – tutte e quattro le province hanno porti, soprattutto Genova e La Spezia, ma anche a Savona si sta sviluppando – costituiscono un *humus*, un *habitat*, un territorio particolarmente sensibile alle infiltrazioni criminali, sia perché appunto è porta per l'Europa sia perché è porta per l'estero, il che ci impone una particolare struttura organizzativa e una particolare attenzione, soprattutto nei traffici internazionali.

La precisazione serve a sottolineare l'importanza che nella nostra attività rivestono non solo i reparti territoriali e il GICO per la lotta alla criminalità organizzata, ma i gruppi o sezioni porto, che agiscono appunto all'interno del porto. Vedremo la rilevanza di quanto ho anticipato.

Cogliendo l'indicazione del presidente, richiamerei l'attenzione innanzitutto sull'operazione «Aidid», un po' l'espressione complessiva tipica dell'attività che la Guardia di finanza svolge nell'ambito della regione Liguria.

Quell'operazione è partita dall'analisi di rischio dei nostri militari su tutte le operazioni di importazione ed esportazione, che naturalmente ha come primo obiettivo la tutela degli interessi finanziari ed economici, quindi tutela doganale, tutela dei traffici in genere. Tuttavia, in questa nostra trasversalità, l'attenzione viene anche posta ai traffici che possono avere a che fare con il ciclo dei rifiuti.

Quell'operazione nasce proprio da quest'attività di analisi, che aveva portato il secondo

gruppo a individuare 16 esportazioni irregolari: *container* che contenevano rifiuti speciali, operazioni con caratteristiche comuni, ossia il fatto di essere tutti prodotti nascosti dietro altri prodotti, masserizie o altro, dichiarati per l'esportazione. Tutti i *container* erano stati caricati nelle periferie di grandi centri del nord, tutti destinati verso Paesi dell'Africa (Nigeria, Togo, Burkina Faso, Costa d'Avorio e Ghana).

L'elemento che diventa importante per lo sviluppo delle indagini in quest'occasione è che tutte le operazioni avevano lo stesso agente marittimo, per noi quindi una sorta di punto di riferimento. Si tratta di uno spedizioniere doganale, soggetto che si occupa normalmente di tutte le pratiche relative all'esportazione, ma che fa anche da intermediario nel settore dei trasporti e si occupa di tutta la fase dal trasporto in Italia sino all'arrivo a destinazione, in Africa. La figura è necessaria per l'esistenza di un'operazione doganale, dove è richiesta proprio la presenza di questi agenti, degli spedizionieri, sia per il tecnicismo sia perché previsto dalla norma.

Concentrata l'attenzione su questo soggetto, è intervenuto nell'attività di coordinamento il nucleo di polizia tributaria, il GICO, perché a questo punto diventava un traffico abbastanza ripetitivo, e quindi si è concentrata l'attenzione su questo soggetto. Sono state individuate 17 segnalazioni di operazioni sospette attraverso il nucleo speciale di polizia valutaria, ossia le segnalazioni effettuate dagli intermediari finanziari e dalle banche. Si è visto che in circa sei anni questo soggetto aveva ricevuto 2,5 milioni di euro in bonifici, tutti da cittadini nordafricani presenti e diffusi in tutto il nord Italia.

A questo punto, è stata allargata l'indagine alle operazioni di segnalazioni sospette e ad altri elementi comuni a queste operazioni e siamo arrivati a individuare altre 370 operazioni doganali di quel genere sospette sotto questo profilo. In parallelo, sono continuati i controlli doganali con l'individuazione di altri 4 *container* e 10 rotabili. Queste ultime sono indicate perché è un sistema particolare individuato per esportare i rifiuti. Non sono altro che mezzi a quattro ruote su cui sono caricati altri mezzi a quattro ruote, come delle bisarche, in effetti non essendolo. Erano grossi autocarri sui quali erano caricati altri furgoni e automobili imbottiti di rifiuti speciali.

L'indagine è andata avanti e si è conclusa contestando l'attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti, la falsità ideologica per le bollette doganali e l'aggravante – questo è importante – del reato transnazionale. Ci ha consentito, infatti, di operare sequestri anche in quel senso. C'è, inoltre, la responsabilità amministrativa, l'applicazione della 231 alle società, agli enti e alle persone giuridiche intervenuti in quest'operazione, sostanzialmente conclusa.

Ci sono da approfondire alcuni aspetti relativi alla movimentazione delle somme e alla presenza di alcuni soggetti che potrebbero portare a un'attenzione, che mettiamo in tutte le

nostre indagini, all'infiltrazione della criminalità organizzata. Come vedremo anche più avanti, 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. È tutto guadagno. Potrebbero esserci, quindi, dal nostro punto di vista, non violazioni così dirette e palesi delle norme previste in materia di smaltimento dei rifiuti, ma finanziamenti con fondi provenienti dalla criminalità organizzata.

L'altra caratteristica della nostra azione, in parte già anticipata, è proprio quella della presenza contro il traffico transfrontaliero. I porti, soprattutto Genova e La Spezia, sono una sorta di *hub*, delle porte aperte verso l'Africa. Al di là di quelle operazioni, poi confluite nell'operazione «Aidid», il secondo gruppo di Genova e il gruppo di La Spezia quotidianamente svolgono quest'attività di analisi. Anche in questo caso, negli ultimi 3-4 anni, le esportazioni regolari individuate con questo sistema – ripeto, al di là dell'operazione «Aidid» – sono state oltre 31.

Anche in questo caso, la caratteristica è che la prevalenza dei soggetti denunciati proviene dall'Africa (nigeriani, ghanesi, camerunensi, del Burkina Faso, ivoriani e malesi). Come rifiuto si esporta di tutto, dalle batterie esauste alle pompe, ai compressori del frigo, soprattutto quei materiali per i quali sono previsti cicli di smaltimento particolarmente onerosi, quindi con il vantaggio.

Tornando all'operazione «Aidid», 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 dobbiamo ancora svolgere 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.

PRESIDENTE. La testa dell'organizzazione è qua da noi o fuori?

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. Per il momento, sembrerebbe qua da noi. 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 nostro territorio nazionale ai Paesi nordafricani.

Nella relazione, avevamo inserito un accenno sull'importanza dell'individuazione delle discariche abusive, principalmente individuate attraverso attività dei reparti operativi aeronavali, come le osservazioni a mare con le stazioni operative navali, soprattutto attraverso l'impiego dei nostri elicotteri della sezione aerea che fa capo a Genova e ha una competenza che va al di là del territorio ligure. La stazione aeronavale di Genova, infatti, ha competenza anche su una parte del Piemonte, su una parte dell'Emilia-Romagna e su una parte della Toscana. Secondo la distribuzione delle nostre sezioni aeree, questi territori risultano più raggiungibili da Genova piuttosto che da altri.

Qui c'è una collaborazione abbastanza buona con la regione, con la quale sino all'anno scorso avevamo una convenzione. Adesso, è in corso di rinnovazione, dobbiamo rifirmarla. In questo momento, saremmo «scoperti». Ciò non toglie che l'attività è continuamente svolta.

Riagganciandomi a quello che dicevo, il punto 6 del testo che ho presentato parlava di frodi fiscali e tutela dell'ambiente. Come accennavo, l'attività della Guardia di finanza è principalmente caratterizzata dalla trasversalità, cioè dal perseguimento e dalla tutela di diversi interessi finanziari, economici e di diritto in genere allorché effettuiamo un intervento. Quando ci sono interventi – come in questo momento accade a Savona – su società che gestiscono discariche di comuni, la motivazione, almeno per questi casi, è principalmente fiscale, abbiamo degli obiettivi. In questo momento, l'attenzione del reparto che sta operando è focalizzata sugli aspetti di fiscalità interna e internazionale.

Naturalmente, c'è allo stesso tempo attenzione al rispetto delle norme in materia utilizzo delle discariche e di gestione dei rifiuti e, nel caso specifico, alla proprietà, e quindi ai soggetti che finanziano queste società di diritto privato, ma che stanno gestendo le discariche in provincia di Savona. Si tratta di tre discariche, che ci danno, almeno in partenza, qualche pensiero.

L'ultimo punto riguardava l'inefficienza nella gestione pubblica dei rifiuti. Le indagini sono state due: una sul piano penale e una su delega della Corte dei conti. Quella sul piano penale credo vi sia già ampiamente nota, perché riguarda la discarica di Scarpino, quindi

un'attività svolta in collaborazione con l'ARPAL dalla stazione navale di Genova, durante la quale è stato preso in esame tutto ciò che riguarda il sistema di regimazione delle acque superficiali, la verifica degli impianti di trattamento del percolato della discarica, il trattamento dei rifiuti prima dell'abbancamento, il mancato trattamento dei rifiuti, le verifiche in sede di conferimento di questi rifiuti e, infine, la costituzione delle garanzie fideiussorie previste per la gestione operativa e post-operativa della discarica.

Le indagini si stanno concentrando sulle fideiussioni e sul comportamento sotto il profilo delle gare, e quindi delle procedure seguite per l'individuazione da parte del gestore di questa discarica, che comunque è un soggetto pubblico, perché sono state rilevate alcune irregolarità sia nella gara sia nelle caratteristiche del soggetto prescelto per presentare le fideiussioni.

L'indagine su delega della Corte dei conti riguardava il raggiungimento degli obiettivi di raccolta differenziata previsti dalla normativa comunitaria, nazionale e regionale. È stata sottoposta a indagine e a controllo l'attività di raccolta e riciclaggio dei rifiuti del comune di Recco ed è stato rilevato che gli obiettivi previsti dalla normativa non sono stati raggiunti. Per effetto del mancato raggiungimento degli obiettivi, c'è stato un pagamento da parte del comune in sede di conferimento dei rifiuti in misura pari al 20 per cento, ribaltato sui cittadini come tassa sui rifiuti. La Corte dei conti ha individuato in questo comportamento un danno erariale di 1.252.000 euro, che ha contestato al comune di Recco.

Questi sono, sostanzialmente, gli aspetti principali. È in corso l'attività di collaborazione con il Corpo forestale dello Stato per le indagini sull'area cosiddetta Stoppani di Genova. Lì siamo di supporto, perché in tutte le indagini svolte in questo settore l'aspetto contabile sia delle transazioni finanziarie sia proprio delle procedure seguite è particolarmente importante ed è quindi particolarmente utile e proficua l'utilizzazione delle professionalità tipiche del Corpo.

Dal punto di vista dell'attività, non possiamo che aggiungere, chiedere, segnalare l'importanza delle misure patrimoniali di contrasto a questo settore. La normativa può essere indubbiamente migliorata, coordinata, ma ciò che si è dimostrato importante, rilevante e con conseguenze positive è sicuramente l'applicazione dei sequestri preventivi e delle altre attività di sequestro effettuati sulle società e sui singoli soggetti denunciati.

Vi ringrazio per l'attenzione e resto a vostra disposizione.

PRESIDENTE. La ringraziamo.

Proprio partendo da queste sue ultime considerazioni, sul territorio regionale c'è una notevolissima frammentazione dei gestori, in molti casi con società miste e consorzi all'interno

dei quali, oltre alla compagine pubblica, ce n'è una privata. In relazione alla presenza complessiva di questi privati nella regione, avete avuto occasione di indagare o fare verifiche su alcune di queste società, sui loro stati patrimoniali – «giuridici» è un termine troppo generico – o, comunque, se siano oggetto di altre indagini, se esitano situazioni da attenzionare? Abbiamo visto qualche nome che, per la nostra esperienza, desta qualche preoccupazione.

Rispetto all'indagine su Scarpino, l'irregolarità delle fidejussioni è ascrivibile al fatto che sono state presentate con modalità non consone alla legislazione vigente o al fatto che non sono state proprio presentate?

Vado allo Scarpino 2: vi è stato un accertamento sull'accantonamento per la gestione *post mortem* di questa discarica? Adesso siamo di fatto, se non succede qualcosa di diverso, a una chiusura della discarica ed è chiaro che ci sono i provvedimenti di copertura, di messa in sicurezza. Con la legislazione attuale bisognerebbe aver accantonato delle cifre, già averle scaricate sulle tariffe dei cittadini e poi procedere. Non dovrebbero esserci ulteriori aggravii sulle tariffe dei cittadini in futuro per questo tipo di operazione.

La vicenda del comune di Recco ha fatto discutere un po' tutta Italia. Se passerà quest'idea, credo due terzi dei sindaci italiani avrebbero qualche problema, che nessuno farà più il sindaco.

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. Si crea la comune di Genova.

PRESIDENTE. A parte la Liguria, può immaginare la situazione in Italia molto a macchia di leopardo. Se dovesse fare giurisprudenza una sentenza definitiva del genere, credo che ci saranno dei problemi a trovare degli amministratori. Abbiamo ormai riscontrato nella regione un dato di fatto: rispetto agli obiettivi di legge, la percentuale di raccolta differenziata è assolutamente non consona ai livelli che si dovrebbero raggiungere. Mi interessa capire queste due questioni soprattutto.

Quanto all'operazione «Aidid», c'è il tema dei veicoli radiati, oggetto di un'indagine specifica. Dalle segnalazioni che abbiamo, o che almeno ho avuto, dai riciclatori e rottamatori «nazionali» si denuncia un grandissimo calo di materiale che entra per la rottamazione regolare dei veicoli, mentre pare ci siano sempre più queste esportazioni, che possono essere regolari, almeno in ambito dell'Unione europea, di veicoli che un cittadino comune vuole vendere, in Germania, in Lettonia o dove gli pare.

Dalla situazione che avete ben monitorato e segnalato con quest'indagine, avete

segnalazioni da altre parti che ci sia questa tendenza a cancellare i veicoli in maniera regolare dal PRA per poi mandarli via a rottamare? Addirittura, c'è chi dice che poi vengono immatricolati da un'altra parte e poi vengono importati in Italia o nei Paesi che li avevano mandati via.

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. Non essendo sicuro del nulla osta dell'autorità giudiziaria a parlare liberamente dell'argomento, forse sarà opportuno rispondere alla fine a una delle tre domande che mi ha rivolto. Può anche essere un eccesso di preoccupazione.

PRESIDENTE. Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ALBERTO ZOLEZZI. La ringrazio per la relazione. Uno dei problemi in cui si traduce questa gestione un po' particolare dei rifiuti in questa regione è il costo anche totale che i cittadini devono pagare. Risulta essere il costo regionale più alto in tutta Italia nel 2013-2014. Verosimilmente, questo dato peggiorerà visto che sono state chiuse le discariche e il rifiuto è mandato fuori.

I piani per risolvere la situazione delle discariche chiuse e altro vedono coinvolte, a mio parere, le stesse aziende che in qualche modo hanno contribuito a creare quest'emergenza e sono piani molto costosi. Quello per gli impianti a biogas, per esempio, dai dati è un piano per la costruzione di impianti per 100 milioni di euro in tutta la regione, con incentivi intorno ai 30 milioni di euro all'anno.

Mi permetto di suggerire di attenzionare un po' le ditte coinvolte in questi piani. Potrebbe anche succedere che sia un piano anzitutto inefficace nella gestione dei rifiuti. È chiaro che a livello normativo probabilmente è difficile trovare l'*escamotage*, ma l'attenzione a chi ha creato danno e che adesso vuole risolverlo facendosi pagare cifre assolutamente fuori da ogni norma potrebbe essere anche una strada. Si può verificare se abbiano altri illeciti in corso, nel qual caso sarebbe meglio che uscissero dal mercato.

GIUSEPPE COMPAGNONE. Comandante, ho una perplessità. A proposito di questo circuito di merci fatte circolare illegalmente e che magari vanno all'estero, non esiste un meccanismo con cui la Guardia di finanza può effettuare dei controlli, anche puramente contabile, per la movimentazione di denaro, o dei meccanismi cartacei?

In un'azienda che produce televisori, ad esempio, il sistema prevede le quantità, quella destinata alle esportazioni: non esiste un meccanismo di controllo alla base? Secondo lei, si potrebbe affinare un modo per controllare con un sistema di *intelligence* più raffinato? È un discorso che stiamo facendo più volte in questi giorni, ma cercare rifiuti in ogni *container* diventa complicato. A fronte di un grande sforzo, il risultato è sempre relativo: non c'è modo con i vostri sistemi di conoscere prima i meccanismi?

PRESIDENTE. Do ora la parola al generale Lorusso per la replica.

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. Cominciamo dal fondo, se mi consente, e dal senatore Compagnone, che ha posto una bella domanda. Su due piedi, relativamente alla previsione di un sistema di tracciamento dei rifiuti – di questo si tratterebbe – non sono un grande tecnico, non so se esista già, ma parliamo di rifiuti che vogliono essere tracciati, che seguono il percorso tracciato già dalle varie leggi e dai vari regolamenti.

Non apriamo tutti i *container*. Utilizziamo le stesse tecniche di analisi utilizzate per individuare i prodotti di contrabbando, i traffici di stupefacenti, i prodotti che creano o che potrebbero creare qualche problema al bilancio o alla normativa dello Stato, sia essa di sicurezza, di *made in Italy* o altro.

L'analisi di rischio è attualmente abbastanza spinta. Per certi versi, dovrebbe migliorare in linea generale, quindi anche di riflesso per questo tipo di traffico, con lo sdoganamento a mare, una procedura adottata da poco e che dal nostro punto di vista dovrebbe consentirci di accedere a tutte le informazioni processate e lavorate per quest'analisi di rischio diversi giorni prima anziché uno o due. Questo vale per le importazioni. Dovrebbe essere possibile e su questo è in corso una serie di contatti, relazioni di miglioramento dei rapporti tra noi e l'Agenzia delle dogane e dei monopoli proprio per scambiarsi questi dati.

Si potrebbero forse reperire informazioni anche su certi traffici in esportazione in misura anticipata, in maniera da scegliere e cadenzare meglio l'attività di controllo. Non l'ho detto, ma nell'attività «Aidid» devono essere aperti ancora sei *container*, che si ritiene contengano rifiuti esportati in maniera illegale. L'operazione di apertura e qualificazione di quel prodotto come rifiuto speciale richiede una serie di interventi di operatori manuali, perché bisogna aprirlo, scaricarlo, avere il funzionario doganale e il funzionario dell'ARPAL per l'attestazione di quello come rifiuto speciale. Credo che questa potrebbe essere una via.

Come stiamo sperimentando sull'esportazione, l'analisi di rischio diventa più rapida e

precisa perché aumentano le informazioni immesse e che vengono processate. La percentuale di controlli eseguiti e che portano a risultati positivi è abbastanza alta. Non le nascondo che è lo stesso timore che ho per i traffici di sostanze stupefacenti. L'anno scorso, abbiamo sequestrato 600 chili di cocaina, ma francamente, se dovesse chiedermi quanta ne è passata, non saprei risponderle. Voglio illudermi che non ne sia passata. Purtroppo, l'esperienza dice altro.

Il sistema di analisi è lo stesso individuato anche per il traffico delle sostanze stupefacenti, dove è ancora più raffinato, perché si colpiscono anche *container* ufficialmente vuoti, per cui viene a mancare tutta la parte del contenuto, del destinatario, della provenienza, tutte le informazioni necessarie per qualunque carico, dalle masserizie a una qualsiasi altra merce. Sono vuoti, quindi tornano indietro per essere depositati in un porto o nell'altro sono parecchi. Purtuttavia, con cadenza quasi trisettimanale, qualche volta bisettimanale, è puntualmente individuato il *container* con il borsone di cocaina all'interno, naturalmente non dichiarato e non ufficiale.

Non so se sono riuscito a dare una risposta. In questo momento, non ho una chiave, una soluzione. Introdurre ulteriori obblighi di bolle di accompagnamento o documenti che possano tracciare in modo particolare non mi dà certezza, mi 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 cartine, 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.

Per carità, 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. Mi preoccupa un po' meno.

Nessuno dei soggetti dell'operazione «Aidid» era formalmente un raccogliitore di rifiuti autorizzato a gestire, neanche quello che meridionalmente chiamiamo «sfasciacarrozze», un deposito di rottami. Sono soggetti posti completamente al di fuori.

L'indagine è stata possibile e sono stati individuati perché la qualificazione del reato ci ha aperto la possibilità dell'utilizzo di tutti gli strumenti previsti dal codice di procedura penale per svolgere un'indagine come se fosse criminalità organizzata, quindi siamo andati ben al di là

di un accertamento meramente formale o di un semplice appostamento. C'è stata un'intera attività tecnica di accesso a banche dati, che di norma non sarebbe possibile se non ipotizzassimo il 260 e via dicendo.

Vado a ritroso. La ringrazio per il suggerimento. I controlli specifici su questa materia, a meno che non ci siano segnalati o richiesti dall'autorità prefettizia quando si ha un *fumus* o dei sospetti, un'attività finalizzata al settore, alla tutela delle normative in materia non è pianificata. Abbiamo, invece, e lì sicuramente è possibile agire, le attività a tutela delle cosiddette spese pubbliche o in materia di appalti. Quest'anno la nostra attività è organizzata per piani. Abbiamo il piano per appalti pubblici, il piano per le spese e per gli incentivi. Colgo il suggerimento e darò indicazione ai reparti di considerare nella pianificazione dell'attività, quantomeno per quest'anno, ove non già fatto, ma ripeto che sarebbe il risultato di un'analisi complessiva che poi ha portato a individuare quel soggetto.

Credo di potermi agganciare alla prima delle domande del presidente sui controlli dei vari soggetti privati che operano. In effetti, non in maniera sistematica, nel senso che non è fatto per quello, ma le parlavo prima di Savona, dove ci sono tre discariche (Vado, Savona e Varazze) gestite da tre soggetti di cui in questo momento non saprei dirle la reale proprietà, perché c'è dietro un giro di società che passa per il Lussemburgo e le Isole Vergini. Stando alle carte, non saprei dire a chi siano esattamente riconducibili le proprietà delle società che stanno gestendo discariche di comuni.

Dal punto di vista formale, non ho difficoltà a pensare che la gara, che sarà oggetto di verifiche, possa essere stata regolare. Le società sono italiane, assolutamente residenti, ma c'è un'ombra sulla proprietà che può portare a contestazioni di carattere fiscale per mera evasione fiscale, schermi previsti per quel motivo. In questo momento, dovremmo verificar se la capitalizzazione di quelle imprese sia avvenuta con fondi legittimamente ottenuti o di provenienza illecita.

Quando viene scelto quel tipo di società, quando ci sono questi tipi di attività, l'aspetto proprietario è controllato proprio perché siamo consapevoli che l'attività in questo settore è particolarmente redditizia, si presta a essere oggetto di notevoli guadagni e può essere utilizzata come veicolo di riciclaggio di fondi provenienti più o meno dalle forme più complesse di criminalità, dalla semplice evasione sino alla criminalità di stampo mafioso camorristico, 'ndranghetistico e via dicendo.

PRESIDENTE. Mi scusi se mi permetto – magari l'avete già fatto – ma sarebbe anche interessante capire se questi gestori abbiano accantonato le cifre per la gestione *post mortem*

degli impianti. Il rischio, come abbiamo visto in altre situazioni, a Brindisi e in altre parti d'Italia, è che alla fine la discarica vada a esaurimento e che tutto rimanga sul collo del pubblico, dopodiché si chiede un sito di interesse nazionale o i soldi allo Stato. Questo sarebbe, secondo me, è un elemento abbastanza importante.

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. La ringrazio...

PRESIDENTE. Forse l'avete già fatto.

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. Diciamo che l'attività è agli inizi, siamo nella fase iniziale. È un'attività complessa. Verificherò se nel piano di verifica, scusandomi per il gioco di parole, sia stato previsto anche quest'aspetto. Ritengo che di norma si guardi non tanto per la finalità alla quale faceva riferimento lei, ma perché comunque, se è un accantonamento, vuol dire che ha prodotto un costo, e quindi ha inciso in maniera negativa sui risultati. È, comunque una di quelle poste sulle quali va l'attenzione dei verificatori. Non è mai una posta di piccola entità, ma ha un certo valore.

Normalmente, è connessa anche a ulteriori costi, a fideiussioni, che possono essere posti in alternativa come accantonamento o a garanzia dell'accantonamento. Sono aspetti contabili che, a prescindere dalla finalità ultima, hanno un riflesso sull'aspetto fiscale e sicuramente sono oggetto di attenzione. Prendo atto della richiesta. Sarà mia cura controllare che sia stato indicato nei verbali di verifica e seguirne l'esito per vedere che cosa mi dicono da questo punto di vista.

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. Ripeto che l'impressione, per quanto riguarda almeno la Liguria, è che sicuramente c'è un flusso di mezzi verso l'estero, non tanto di rientro, per le nostre evidenze, ma più come automezzi marcianti a tutti gli effetti, proprio per superare i vincoli e le norme in materia di smaltimento dei rifiuti.

Vengo all'ultima parte.

PRESIDENTE. Dispongo la disattivazione dell'impianto audio video.

(La Commissione prosegue in seduta segreta indi prosegue in seduta pubblica)

PRESIDENTE. La ringraziamo davvero per tutte le notizie che ci ha fornito. Se avremo bisogno, la disturberemo ancora per eventuali richieste per la nostra attività.

ROSARIO LORUSSO, *Comandante regionale della Guardia di finanza*. Sono assolutamente a disposizione. Ha la mia piena disponibilità.

PRESIDENTE. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 18.22.