

## ITALIA

IN CAMPANIA, CALABRIA, A ROMA E AL NORD SEI INCHIESTE HANNO COINVOLTO FUNZIONARI E PRIVATI DELLA GESTIONE DELLO SMALTIMENTO

JOLANDA BUFALINI  
jbufalini@unita.it

# Ecomafie

## Troppi indagati anche nei colossi dei rifiuti

**C**ondanna per Manlio Ceroni. Un anno di carcere a causa del gasificatore di Malagrotta, otto mesi per Francesco Rando, suo storico collaboratore. Il prossimo appuntamento con la giustizia dell'avvocato è il 5 giugno, per l'inchiesta derivante dal lavoro di cucitura che il procuratore capo di Roma Pignatone ha fatto delle tante indagini che coinvolgono le società di Ceroni, fino a delineare un vero sistema volto a perpetuare monopolio e profitti.

Ma se l'obiettivo si allarga a grandangolo sulla penisola, si può ben dire che mentre a Roma si discute Sagunto è espugnata: la Euroambiente di Venezia, patron Stefano Gavioli, è sotto processo per bancarotta fraudolenta a Napoli dal 2013. Un'inchiesta della Dda di Milano ha portato in custodia cautelare i vertici della Daneco, l'accusa è traffico di rifiuti in Calabria nell'ambito di un appalto da 243 milioni, insieme a Luigi Pelaggi, dirigente del ministero dell'Ambiente. A Monza la Giancarlo Sangalli & Co. avrebbe dato una maz-

zetta da di 50.000 euro (su 300.000 promesse) a due politici di Cologno Monzese per un appalto da 28 milioni. Una tempesta giudiziaria si è abbattuta sulla sangalli anche a Ferentino e Frosinone. Nel febbraio 2014 in manette è finito Giovanni Battista Pizzinboni della Biancamano Spa di Savona, per il reato di turbativa d'asta in un appalto da 90 milioni ad Andria. Nel maggio 2013 sono stati arrestati i fratelli De Vizia, della De Vizia Transfer, impresa specializzata in porta a porta, per illeciti nella raccolta dei rifiuti a Ponza. I De Vizia lavorano anche in Veneto, a Gaeta, a Cagliari.

L'amministratore delegato di Ama, Daniele Fortini, se la prende con le ecomafie: «Quelli che ci fanno tanti soldi con i rifiuti sono mafia, camorra, ndrangheta e sacra corona unita. L'impresa sana coi rifiuti, se gestisce bene senza truffare, può stare in piedi ma dal punto di vista dell'arricchimento, in questo Paese si è arricchito coi rifiuti chi ha fatto porcherie». Ma la situazione, stando alle inchieste della magistratura, non è per niente trasparente nemmeno con i colossi della gestio-

ne dei rifiuti. Anche da questo l'esigenza di un ciclo integrato che rompa con il modello che scarica sul pubblico i costi, quelli della raccolta e delle pulizie delle città, e lascia che a sfruttare la gallina delle uova d'oro siano i privati. Anche perché non è un problema dei privati, anche quando il loro guadagno è legittimo, trovare soluzioni strategiche per la riduzione o l'utilizzo ambientale dei rifiuti non riciclabili. Il vero problema è che spesso anche i politici rifugono dalle scelte per non urtare la sindrome nimby. Comunque è tempo di bilanci e il bilancio non è buono: dalla Sicilia, alla Campania al Lazio, il sistema di smaltimento dei rifiuti è fragile e ha aperto varchi enormi alle mafie e alla corruzione.

I camion che partono da Napoli o da Roma, per esempio, per portare i rifiuti nel nord Europa o nel Nord Italia, inquinano con l'emissione di Co2 e con il consumo di pneumatici. Da Roma partono 50.000 tonnellate di rifiuti organici al giorno verso la Lombardia, l'Emilia Romagna e il Veneto. Ogni camion contiene dalle 25 alle 30 tonnellate, consumano un litro di carburante ogni 5 chilometri. Dalla Campania partono 300.000 tonnellate (600.000 sono bruciate dal termovalorizzatore di Acerra), a Napoli si spendono 350 euro a tonnellata per la differenziata e altri 150 per spedirla al Nord. Sono costi enormi, economici e ambientali. E i costi ambientali, il consumo di CO2 è quantificabile. Spiega Daniele Fortini: «Con la direttiva UE 20-20-20 i paesi che riducono il consumo di CO2 hanno delle norme di vantaggio per l'accesso ai finanziamenti ambientali». Qualche tempo fa c'è stata una discussione, su questo punto, fra Italia e Germania. La Volkswagen si è adeguata alle direttive e ha chiesto di accedere alle norme premiali. La Fiat, invece, essendo rimasta al palo, non poteva ottenere facilitazioni. Ora che è in discussione la nuova normativa europea, con criteri più stringenti sul controllo del consumo di carburante, potrebbe capovolgere la situazione, con la Fiat che produce utilitarie in vantaggio rispetto alle case produttrici tedesche. Comunque, anche le Regioni che esportano rifiuti e le aziende municipalizzate, sarebbero premiate se mandassero meno camion in giro per l'Europa. Ma, per ridurre questi viaggi dello spreco ci vorrebbero impianti. E ci vuole informazione e partecipazione dei cittadini, sugli impianti e sui costi. Nelle metropoli come Napoli, Palermo o Roma, per esempio, i costi della raccolta porta a porta rispetto al bidoncino per l'organico sono enormi. I cittadini devono sapere che quei soldi, nei bilanci comunali, potrebbero essere spesi in servizi sociali o asili nido. Spiega Fortini che, nella fragilità, c'è una qualche fortuna, che può aiutare nella transizione a un sistema «che trasformi i rifiuti in prodotti». E per paradosso un aiuto viene anche dalla crisi, che ha ridotto la produzione: in Italia dal 2008 si produce l'11 per cento in meno di rifiuti. Mentre gli impianti del Nord Europa, soprattutto in Scandinavia, sono in «overcapacity». Questo dà alle regioni esportatrici di monnezza un paio d'anni di tranquillità.

INTERVISTA A DANIELE FORTINI

## «A Roma basta con i monopoli dei privati»

J.B.  
ROMA

**D**aniele Fortini è stato ai vertici dell'Asia, a Napoli e presidente di Federambiente, ha scritto un libro, «Rifiuti» (XL), nel quale ha messo a fuoco le molte cause della disastrosa emergenza vissuta a Napoli. Al vertice di Ama, l'azienda capitolina dei rifiuti, il suo compenso è di 79.000 euro, molto inferiore a quello dei suoi dirigenti e di numerosi quadri dell'Azienda, soprattutto di quelli arrivati con l'infornata di Alemanno, da Panzironi a Andriani. Annuncia semplificazioni e la riduzione del numero dei manager.

**A Roma siamo passati dall'entusiasmo per la chiusura di Malagrotta all'emergenza, i cassonetti straboccano. Cosa sta succedendo?**

«La chiusura di Malagrotta è stata un colpo d'ala. Negli ultimi tre decenni il ciclo dei rifiuti urbani ha alimentato la discarica di Malagrotta sulla base di un patto scellerato (geniale per il privato), fondato sui bassi costi e l'intangibilità del monopolista. E non è finita, perché la costruzione di 4 Tmb (i due della Colari più i due di Ama che sono stati anch'essi costruiti da un'impresa del gruppo Ceroni), non ci ha affrancato dai privati né dato miglioramenti economici e ambientali. Ora il binomio bassi costi - monopolio privato non regge più».

**Roma deve servirsi ancora dell'azienda di Ceroni?**

«L'ingombro dell'interesse monopolistico c'è ancora, il 50% dei rifiuti indifferenziati va negli impianti della Colari. È urgente affrancarsi da questo condizionamento. Se i turni nei Tmb sono gestiti in ragione del conto economico privato, i cassonetti a Roma restano pieni. È una logica da capovolgere, se Roma ha bisogno che gli impianti funzionino di domenica, gli impianti devono funzionare».

**Intanto c'è il problema dell'interdittiva che vi impedisce di pagare Ceroni. Come la risolverete?**

«Dobbiamo affrontare una fase transitoria. Dei tre impianti di Malagrotta a Ama ne servono due, perché il gasificatore è inutile. La gestione della discarica dopo la sua chiusura è, ovviamente, a carico di Colari. A noi interessano i due Tmb più, in questa fase, il tritovagliatore».

**Vuole comprare gli impianti di Ceroni?**

«Riteniamo importante che a gestirli sia Ama. Apprezziamo e sosteniamo l'iniziativa che rende possibile la requisizione degli impianti annunciata dal ministro Galletti. Roma Capitale, attraverso Ama, deve essere padrona di tutte le fasi del ciclo integrato, pulizia e decoro devono essere di alto profilo. Se ci sarà una sinergia con Acea, ben venga. Ci pensi il ministro, perché se quegli impianti dovessero andare a privati, a parte le inefficienze, andremmo incontro a rischi molto più pesanti».

**Lei vorrebbe lo Stato imprenditore?**

«Lo Stato dovrebbe fare da regolatore, attraverso buone leggi. Ma nella "monnezza" ci sono molti soldi e ci vuole poco a trovarsi in casa un ospite indesiderato, un riciclatore di denaro sporco».

**Come immagina l'operazione di strategia industriale, economica, ambientale che prospetta?**

«Roma ha raggiunto il 40% di differenziata, a regime 800.000 tonnellate su un milione e 800mila. È impressionante: in Italia sono 11 milioni le tonnellate di differenziata, Roma con un quinto della popolazione contribuisce per un decimo. Ma basta che si rompa una linea e il sistema entra in crisi. Tmb e tritovagliatura sono frullatori di rifiuti. Bisogna passare a un sistema a due assi: recupero della frazione organica e impiego ambientale dei rifiuti non riciclabili. La pianificazione regionale deve individuare le aree (con il contributo di Roma) per realizzare gli impianti. Noi stiamo già lavorando al progetto di un eco-distretto».

**Fra le materie da recuperare ci sono i combustibili?**

«Combustibile per le centrali non da incenerire ma da usare in sostituzione dei combustibili fossili. Il Css (combustibile solido secondario, ndr) è un prodotto, non un rifiuto».

**Quanto costa il cambiamento strategico?**

«La strategia si definisce con i decisori politici a Roma ma non solo. Dobbiamo accedere al mercato del credito, perché sono necessarie ingenti risorse finanziarie per questo global revamping e per avere una cittadinanza informata e partecipativa. Bisogna creare un equilibrio fra i costi di raccolta e i ricavi di sistema, il porta a porta è costosissimo, bisogna guardarne la diffusione».

**Ci sono problemi interni all'azienda comunale?**

«Abbiamo alle spalle 10 anni di difetti tipici della pubblica amministrazione, di difesa delle rendite di posizione. Io rispetto i diritti dei lavoratori, ma se a Roma il tasso di malattia è del 9% e a Napoli del 5, quando l'età media a Napoli è di 58 anni e a Roma è di 45, c'è qualcosa che non va, nel management, non nei sindacati».

### IL CASO INQUINAMENTO

Tanti i camion che portano rifiuti nel Nord Europa. Per ridurre questi viaggi dello spreco servono impianti



L'area Tmb, Trattamento Meccanico Biologico di Malagrotta FOTO LAPRESSE