

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

# Ecomafie

## Troppi indagati anche nei colossi dei rifiuti

JOLANDA BUFALINI  
jbufalini@unita.it

**C**ondanna per Manlio Cerroni. 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 Cerroni, 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 Pellaggi, dirigente del ministero dell'Ambiente. A Monza la Giancarlo Sangalli & Co. avrebbe dato una mazzetta 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 gestione 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 rifuggono 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 capovolgersi 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.

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