



Rassegna Stampa
Quotidiana

NAPOLI
Venerdì 15 Luglio 2016

gesco 
GRUPPO DI IMPRESE SOCIALI

A cura di Ida Palisi - Ufficio stampa Gesco 081 19555065
ufficio.stampa@gescosociale.it - www.gescosociale.it

Il giallo internazionale**«Rifiuti in Marocco, carte e firme falsificate»**

De Luca denuncia: sabotaggio, mai autorizzati invii. E il Paese maghrebino vieta per legge carichi esteri

Gerardo Ausiello

Un carico di 2500 tonnellate di rifiuti provenienti dall'Italia. E un documento di tre pagine, palesemente falso, che porta la firma del governatore Vincenzo De Luca. La Campania finisce al centro di un giallo internazionale, i cui risvolti rischiano di essere enormi. Tutto per un carico di rifiuti, che ha scatenato la rivolta degli ambientalisti marocchini. Nel mirino è finito il governo guidato da Abdelillah Benkirane, costretto ad approvare d'urgenza una norma che vieta l'importazione di qualsiasi tipo di rifiuti e sospende il carico italiano (perché la decisione non ha effetto retroattivo) in attesa dei risultati delle analisi. L'arduo compito di fare chiarezza sulla provenienza e l'eventuale pericolosità di tali rifiuti spetta ora al ministro dell'Ambiente, Hakima El Haite, che non si esclude possa rimettere il mandato.

D'accordo, ma cosa c'entra la Campania? C'entra eccome, perché nelle scorse ore, sull'asse Italia-Marocco, si era diffusa la voce che i rifiuti «incriminati» provenissero dalla provincia di Napoli e che fossero le famigerate ecoballe, quelle che De Luca si è impegnato a rimuovere. A conferma di questa tesi ecco spuntare il documento di tre pagine con tanto di intestazione: «Il commissario delegato per l'emergenza rifiuti». Piccolo particolare: il commis-

sariamento in Campania è terminato da un pezzo, pur essendo durato quasi vent'anni. Il governatore è così passato al contrattacco, dando mandato all'Avvocatura di sporgere denuncia e riservandosi ogni ulteriore azione legale a tutela della Regione: «Si tratta di atti assolutamente falsi (firma falsa, intestazione falsa, simboli della Regione e della Repubblica italiana falsi) - chiarisce il presidente della giunta - che autorizzerebbero, a mio nome, lo smaltimento in Marocco di rifiuti provenienti dalla Campania».

I documenti contraffatti, diffusi ad arte in Marocco e non solo sul web, costituiscono «elementi destabilizzanti e va accertato, insieme alla provenienza, se si tratti di tentativi di sabotaggio dell'operazione di rimozione e smaltimento delle ecoballe della Campania che è in corso», avverte l'ex sindaco di Salerno. Anche perché non è previsto che le ecoballe vengano smaltite in Paesi diversi da quelli dell'Unione europea: «Siribadiisce ancora una volta, a tutela dello straordinario lavoro in atto, che rap-

presenta una risposta concreta di civiltà e di reale sfida alla camorra, che non esistono autorizzazioni di questo tipo rilasciate dalla Regione Campania, che nessun accordo è stato siglato con il Marocco e che il bando di gara, espressamente, circoscrive l'ambito del recupero e dello smaltimento dei rifiuti a quello comunitario». In questa strana storia sono tanti gli interrogativi a cui si dovrà dare risposta. Innanzitutto chi siano gli artefici della falsificazione e della diffusione dei documenti. Non è escluso, a tal proposito, che i registi di quest'operazione si trovino proprio a Napoli e in Campania. E poi bisognerà far luce sulle ragioni che potrebbero aver spinto qualcuno ad agire in questo modo. Il quadro è incerto ma anche molto delicato. Sì, perché la diffusione di false informazioni, che ha generato un polverone, potrebbe avere conseguenze sugli interventi di rimozione delle ecoballe, rallentandone i tempi o compromettendo la riuscita del piano. Cosa che la Regione punta decisamente a scongiurare. Ma i problemi non riguardano solo la Campania: anche le tante aziende che operano in questo settore in Marocco, infatti, ora temono effetti negativi e imprevedibili.



I sospetti

Da 15 giorni proteste e smentite

Le prime polemiche risalgono a circa tre settimane fa.

Quando scatta il primo allarme dal Marocco, che porta direttamente in Campania. I rifiuti «incriminati», dicono gli ambientalisti marocchini, provengono dalla provincia di Napoli, in particolare da

Il mistero

Il viaggio di 2.500 tonnellate provenienti dall'Italia. Un ministro in bilico

Taverna del Re. Una notizia subito smentita dalla Regione e dal governatore Vincenzo De Luca. Ma la vicenda non finisce qui. Nelle scorse ore, infatti, inizia a circolare il famigerato documento di tre pagine, palesemente falso, con la firma dello stesso De Luca. Documento che autorizzerebbe il trasferimento dei rifiuti campani in Marocco. È a questo punto che Palazzo Santa Lucia passa al contrattacco con un esposto in Procura: «I documenti contraffatti costituiscono elementi destabilizzanti e va accertato, insieme alla provenienza, se si tratti di tentativi di sabotaggio dell'operazione di rimozione e smaltimento delle ecoballe della Campania che è in corso».



I documenti
Gli atti falsificati
che girano
sul web
e in Marocco
con lo stemma
della Regione
Campania

Il caso**Sanità, le nomine del governatore a rischio illegittimità**

I tecnici del ministero bocciano
la nuova legge regionale
Ma la giunta sceglie di andare avanti

Gerardo Ausiello

Le prime nomine della sanità dell'era De Luca sono già a rischio. A farle vacillare è un parere, messo a punto dagli esperti del ministero della Salute, che evidenzia profili di illegittimità costituzionale della legge, approvata tra le polemiche in Consiglio regionale, che modifica appunto i criteri di selezione dei direttori generali delle aziende sanitarie e ospedaliere dando maggiore potere discrezionale al governatore. Stando ai rilievi dei tecnici del ministero, in pratica, le norme sarebbero in contrasto con quanto sancito dalla legge Madia perché una Regione non può rivendicare il diritto di legiferare in materia. Da Palazzo Santa Lucia fanno sapere, invece, di essere convinti della «piena legittimità costituzionale del provvedimento allo stato della legislazione vigente». Il braccio di ferro, insomma, c'è tutto. Si tratta ora di capire come si muoverà il Consiglio dei ministri. Se, cioè, sulla base del parere del ministero della Salute deciderà di impugnare la leg-

ge regionale davanti alla Corte Costituzionale.

Ieri, peraltro, De Luca ha fatto tappa proprio al dicastero della Salute, dove ha incontrato il ministro Beatrice Lorenzin. Al centro del vertice il nodo del riparto del fondo sanitario nazionale (l'ex sindaco di Salerno ha definito, a tal proposito, i governatori del Nord «magliari») ma anche il piano ospedaliero della Campania e il piano di rientro, da cui De Luca spera di uscire nel 2017 per mettere fine al commissariamento della sanità. In attesa delle valutazioni del governo, la giunta regionale è comunque intenzionata ad andare avanti. Le prime nomine hanno riguardato il Cardarelli, l'ospedale più importante del Mezzogiorno, e le Asl Napoli 2 e 3. Alla guida del nosocomio è stato scelto **Ciro Verdoliva**, attuale commissario ad acta dell'Ospedale del Mare. Poco più che 50enne, ingegnere civile, dal 2005 è direttore della struttura che si occupa di Attività tecniche manutentive, Patrimonio e Inventario, mentre da cinque anni è direttore dell'Unità operativa di struttura complessa Acquisizione Beni e Servizi ed Economato del nosocomio. Verdoliva conosce dunque bene il Cardarelli, i suoi problemi e le sue potenzialità e dovrà ora affrontare un compito

arduo: eliminare le famigerate barelle dai corridoi del pronto soccorso. Ai vertici delle Asl Napoli 2 e 3 sono stati promossi gli attuali commissari: Antonio D'Amore e Antonietta Costantini. Ma la lista delle nomine da effettuare nelle prossime ore è lunga. Basti pensare che praticamente tutte le aziende sanitarie e ospedaliere della Campania, fatta eccezione per il Santobono, l'Azienda dei Colli e poche altre, sono commissariate. Se però il governo dovesse decidere di impugnare la legge voluta da De Luca, il processo di rinnovamento della governance che sta caratterizzando la sanità campana potrebbe bloccarsi, o comunque rallentarsi.

La maggioranza deluciana trattiene il fiato, i grillini vanno all'attacco. «Dal ministero della Salute è arrivata una doccia fredda per De Luca e le sue nomine in sanità - è l'affondo di Vincenzo Viglione e Valeria Ciarambino, consiglieri regionali del Movimento 5 Stelle e componenti della commissione Sanità - Avevamo provato con ogni mezzo a bloccare quella legge scandalosa, che riporta la Campania alla spartizione politica delle poltrone in sanità, senza nessun criterio di trasparenza e di merito. Lo abbiamo de-

nunciato in commissione e in Consiglio, scrivendo persino al Presidente della Repubblica». D'accordo le deputate del M5S, Silvia Giordano e Vega Colonnese, che in commissione Affari sociali della Camera hanno rivolto un question time sollevando «profili di illegittimità costituzionale della legge regionale» e chiedendo al governo di «impugnare la norma».

Il reportage

Viaggi in Costiera su binario unico e convogli sfasciati

Da Pompei a Sorrento migliaia di turisti
tra carrozze roventi e blocchi in galleria

Ciriaco M. Viggiano

SORRENTO. Il treno per Napoli parte da Sorrento e si fa strada tra giardini di agrumi e pergolati, campi da tennis e case con piscina. Percorre i ponti a ridosso dei centri abitati di Sant'Agnello, Piano e Meta prima di imboccare il tunnel verso il viadotto di Seiano, un'imponente struttura che si staglia tra i crinali di due colline verdi e offre una vista mozzafiato sull'azzurro del golfo di Napoli. Poi il convoglio riprende il percorso verso Vico Equense, Castellammare e la fermata di via Nocera fino a Pompei.

Raccontato così, anche un viaggio a bordo di un treno della Circumvesuviana può risultare un'esperienza piacevole. Ma la tranquillità lascia il posto al timore se si riflette sui ritardi ormai cronici, sugli scioperi sempre dietro l'angolo, sui raid sistematicamente messi a segno dai teppisti e sul binario unico. Già, perché tra Sorrento e Pompei si viaggia su un cosiddetto «binario semplice»: pochi pendolari sembrano farci caso, ma la linea è molto simile a quella tra Andria e Corato dove due treni si sono scontrati provocando la morte di 23 persone. La differenza la fanno i sistemi di sicurezza che, nel

caso della Circum, sono talmente avanzati da ridurre al minimo le possibilità di un disastro come quello che ha recentemente funestato le Ferrovie del Nord Barese.

Il binario unico. James ha 32 anni ed è uno dei tanti turisti inglesi in vacanza in penisola sorrentina. È in attesa del treno per Napoli insieme alla fidanzata Hrir, quando riflette sulle condizioni dei convogli della Circumvesuviana: «Il fatto che ci sia un binario unico è preoccupante, anche perché molti treni sono obsoleti e affollati fino all'inverosimile. Insomma, il viaggio potrebbe essere senz'altro migliore». In realtà, da Napoli a Torre Annunziata si viaggia sul doppio binario: ogni treno percorre una determinata rotaia a seconda del senso di marcia e questo sistema basta a escludere la possibilità di scontri frontali. È solo da Pompei a Sorrento che i treni percorrono lo stesso binario, con la conseguenza che gli incroci tra convogli avvengono all'interno delle stazioni sotto la supervisione della Dirigenza centrale operativa. «Sono pendolare di lungo corso - racconta Nello, 18enne studente di Meta che per anni si è servito della Circumvesuviana per raggiungere il liceo scientifico di Sorrento - e, quando ho sentito la notizia dell'incidente in Pu-

glia, ho immediatamente pensato al binario unico che abbiamo qui in Costiera. Manon è questo a preoccuparmi perché la velocità dei treni è relativamente bassa e i controlli sono serrati: più del binario unico mi spaventano i vandali che infestano i convogli della Circumvesuviana soprattutto nel periodo estivo».

I tunnel. Nel tratto a binario unico tra Sorrento e Pompei, i treni devono percorrere più di una galleria. A cominciare da quella tra Meta e Seiano, proseguendo con quella di Vico Equense per finire a Pozzano, la più lunga della linea per Napoli. Ed è qui che, a giugno 2014, un Metrostar rimase bloccato per più di un'ora e mezza a causa di un'avarìa cui si sommò un improvviso black-out. Risultato? Centinaia di pendolari e di turisti diretti in penisola sorrentina furono costretti ad abbandonare il convoglio in fretta e furia per guadagnare l'uscita e contattare familiari e agenti di viaggio. «Fu un incubo - racconta uno dei passeggeri rimasti intrappolati al buio e senza aria condizionata - In quel treno non si respirava, non riuscivamo a comunicare con l'esterno e temevamo che sopraggiungesse un altro treno». In realtà, uno scontro tra convogli sullo stesso binario è altamente improbabile. A escluderlo sono i sistemi di sicurezza di cui l'Eav si è dotato già

nel 1979, quando un incidente frontale all'altezza di Cercola (quindi sulla linea di Sarno) costò la vita a 14 persone e provocò 70 feriti. Altrove il binario unico si snoda su ponti a strapiombo sui centri abitati, come nel caso di Sant'Agnello, o su sottili strisce di terra che si fanno largo tra gli alberi, come a Castellammare. «Ma la paura non è legata tanto al binario unico - spiega Giuseppe, 39enne guida turistica - ma al fatto che si viaggi su treni obsoleti in cui i finestrini non si chiudono e d'inverno cade la pioggia. È per questo che preferisco viaggiare in auto».

I sistemi di sicurezza. Eppure sul tratto «a binario semplice» tra Sorrento e Pompei la circolazione avviene in regime di blocco elettrico automatico: la linea è suddivisa in sezioni delimitate da segnali che servono a distanziare i treni. «Se un convoglio si trova in una sezione occupata perché sul binario è presente un altro mezzo - spiega un macchinista - scatta il segnale rosso di «via impedita». Questo esclude la possibilità di incidenti». Si tratta di un sistema adottato già alla fine degli anni Settanta. Prima di quel momento si circolava col sistema del blocco telefonico, proprio come lungo il tratto tra Andria e Corato dove pochi giorni fa si è verificato il disastro ferroviario. Al blocco elettrico automatico si aggiungono l'Atp, che arre-

sta il treno in caso di anomalie sulla linea, e il cosiddetto «uomo morto»: i macchinisti devono azionare una specie di joystick ogni 30 secondi; in caso contrario, il convoglio va in emergenza e si blocca. Per molti passeggeri, però, non basta: «Come potrebbero mai darci sicurezza questi treni da terzo mondo? - chiedono provocatoriamente Dina e Pina, riabilitatrici psichiatriche di ritorno a Pompei dopo una giornata di lavoro a Sorrento - Quando si viaggia su certi mezzi, non si può far altro che affidarsi al Signore».

I teppisti

Carrozze devastate: gli impianti compromessi da assalti delle gang di minorenni

Ercolano

Via graffiti e scritte dai muri

Al via ieri mattina i lavori di pulizia e manutenzione nella stazione della circumvesuviana di Ercolano Scavi, frequentatissima dai turisti. Sono state rimossi graffiti e scritte. Il presidente dell'ente autonomo Volturno, Umberto De Gregorio ha detto: «Piccoli passi che però danno un segnale: abbiamo, per la verità un progetto un po' più ambizioso a costo zero, con sponsor, che consiste nel rivestire le pareti della stazione con pellicole trasparenti e disegnate. Pareti pulibili con una spugna».

La app

Con Sam ogni smart fa videosorveglianza

Collegarsi con la sala operativa con un solo clic sul telefonino: gli agenti individueranno il passeggero in pericolo e registreranno la scena che si svolge davanti alla fotocamera. È la novità per la sicurezza dei passeggeri presentata dall'Eav, e che sarà attiva entro il 31 ottobre. L'app si chiama «Sam» e permette ai passeggeri di inviare con un semplice tocco sullo schermo una richiesta di aiuto: gli uomini della sicurezza sapranno subito dove si trova il passeggero che quindi non dovrà dare indicazioni al telefono se si trova in pericolo o ha di fronte a sé un aggressore o un vandalo. Le immagini riprese dalla fotocamera del cellulare, che si attiva automaticamente, avranno anche registrate dal server dell'Eav. L'app sarà utile anche in caso di emergenza medica. E c'è anche un'app per il personale dell'Eav, «Vera»

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'allarme

I trasporti nella bufera



I dispositivi

Tre sistemi di controllo sui transiti dei convogli per evitare incidenti come è successo in Puglia



I rischi

Ma tra frane e tratti in centri abitati i pericoli per i ferrovieri sono dietro ogni angolo



Gli scambi

I treni possono incrociarsi soltanto nelle stazioni: alta tensione, attenti al minimo errore



I passeggeri

James e la fidanzata: «Terribile la situazione in Italia, metrò troppo affollate, è pericoloso»

Arriva Sam, l'app sicurezza per i passeggeri

Si chiama "Sam", è una app scaricabile da ottobre che consente ai passeggeri di Cumana, Circumflegrea, Circumvesuviana di inviare un allarme con un solo click sul telefonino. E mentre l'Eav presenta il sistema rivoluzionario per la sicurezza, la linea per Sorrento della Circum va in tilt.

Ieri mattina forti i ritardi, dai venti ai trenta minuti, non annunciati dai megafoni. Banchine affollate con i viaggiatori in attesa sotto il sole. La novità resta la nuova tecnologia presentata ieri, per combattere i numerosi episodi di vandalismo, le aggressioni e i furti, sempre più numerose nelle stazioni e a bordo treno.

Gli agenti della sala operativa di sicurezza saranno collegati in tempo reale e registreranno la scena, in caso di aggressione o furti, individuando facilmente il passeggero in pericolo attraverso la fotocamera del telefonino del passeggero.

Le immagini riprese dalla fotocamera del cellulare, che si attiva automaticamente, saranno anche registrate dal server dell'Eav e saranno a disposizione anche se il telefono viene rubato. L'app sarà utile anche in caso di emergenza medica. «In primo piano - spiega Umberto De Gregorio, presidente di

Eav - c'è la sicurezza. La nuova app è come una "pistola virtuale" nelle mani dei passeggeri che potranno difendersi, ricevendo subito assistenza e si aggiunge alle centinaia di telecamere sparse nel sistema di trasporto Eav e al personale di controllo».

Esiste anche una app per il personale dell'Eav che negli ultimi mesi ha lamentato la difficoltà di lavorare in sicurezza: si chiama "Vera", ogni addetto avrà una telecamera e un microfono per trasmettere il segnale alla centrale operativa, in modo da visualizzare le immagini e registrarle. In più le stazioni a rischio vandalismo saranno adottate da una scuola vicina, grazie ad una collaborazione con l'associazione Maestri di strada di Cesare Moreno.

(tiz.co)

LO STUDIO SULLA QUALITÀ DELL'ARIA

Il Cnr: "Ad Acerra il traffico inquina più dell'inceneritore"

RAFFAELE SARDO

AD Acerra il termovalorizzatore inquina meno del traffico e del riscaldamento. A queste conclusioni è giunto uno studio condotto dall'Istituto sistemi agricoli e forestali mediterranei (Isafom) del Cnr e presentato ieri mattina a Roma alla presenza del ministro dell'ambiente Gian Luca Galletti.

La ricerca descrive per la prima volta lo stato dell'aria nel territorio di Acerra e più in generale della Campania valutando l'impatto del termovalorizzatore sulla qualità dell'aria. Il rapporto indica che "le emissioni da traffico rappresentano il fattore di maggior pressione, in particolare a sud di Acerra, nell'area metropolitana di Napoli e in corrispondenza della fitta rete stradale che attraversa il dominio locale. Importanti sono pure le emissioni da riscaldamento, del porto di Napoli e di alcune industrie".

Lo studio sostiene che il contributo del termovalorizzatore all'inquinamento dell'aria è "trascurabile", perché produce emissioni "ampiamente al di sotto dei limiti di legge".

«Il male dei mali non sono i termovalorizzatori, ma le discariche», ha commentato il ministro dell'Ambiente Gian Luca Galletti intervenendo alla presentazione dello studio

Isafom-Cnr.

A Galletti nell'occasione è stato chiesto anche se teme per la città di Roma «una crisi dei rifiuti come quella di Napoli? «Mi auguro - ha risposto il ministro - che ci sia la responsabilità da parte del nuovo sindaco di fare tutto

il necessario perché non si arrivi a una crisi di rifiuti come quella di Napoli». Cosa che ha provocato la reazione di Luigi de Magistris: «Il ministro Galletti teme emergenza rifiuti a Roma facendo un paragone con Napoli. È doveroso precisare che la crisi dei rifiuti a Na-

sente al convegno romano, ha parlato di impegni non mantenuti: «Le istituzioni hanno disatteso gli impegni assunti con la popolazione per bilanciare il livello di inquinamento del territorio. Per Acerra occorre ancora oggi fare un bilancio ambientale, ricordo quando qualche presidente della Regione diceva che con il termovalorizzatore sul territorio il livello di inquinamento sarebbe diminuito. Ad Acerra è stato disatteso l'accordo di programma del 2009, firmato da ministero e Regione, che prevedeva bonifiche, rimo-

zione di rifiuti, fornitura a prezzi economici dell'energia elettrica. Anzi oggi, con le continue autorizzazioni alle industrie sul territorio, ritengo che sia stato aggiunto altro carico ambientale». Sullo studio, però, c'è una voce fuori dal coro, ed è quella del vescovo di Acerra, monsignor Antonio Di Donna. Il presule, con una lettera pubblicata sul sito della diocesi, contesta il metodo adottato per la presentazione dello studio stesso. «Dispiace dirlo - ha scritto Di Donna - ma lo studio del Cnr, rimane ancora uno studio "di parte": da chi è stato finanziato? Con quale partecipazione di esperti provenienti dalla cittadinanza di Acerra? Ancora una volta il modo di affrontare il problema non convince».

Il sindaco Lettieri: "Le istituzioni hanno disatteso gli impegni con la gente". Il vescovo Di Donna "Ricerca di parte, non convince"

ACERRA **STUDIO DEL CNR**

L'inceneritore non inquina Le auto e il porto invece sì

Gli studiosi: traffico, riscaldamenti e industrie emettono diossine

NAPOLI Contrordine compagni ad Acerra inquinano il porto di Napoli e l'aeroporto, non il termovalorizzatore. Potrebbe sembrare un paradosso, soprattutto perché è un paese non certo affacciato sul golfo, ma è il risultato della prima indagine «di contesto» redatta dal Cnr e presentata ieri, nell'ambito di un convegno organizzato dal Nimby forum, alla presenza del ministro dell'Ambiente, Gianluca Galletti. In estrema sintesi, nel territorio di Acerra il traffico e il riscaldamento sono le cause di maggiore inquinamento dell'aria mentre il contributo del termovalorizzatore è «trascurabile», perché produce emissioni «ampiamente al di sotto dei limiti di legge».

Lo studio condotto dal Cnr spinge il livello di analisi sull'impatto ambientale del termovalorizzatore di Acerra ben oltre quanto prescritto in sede di Aia (autorizzazione integrata ambientale). Si tratta del

primo studio di questo genere nell'area: la ricerca descrive in maniera esaustiva la qualità dell'aria locale, contestualizzando quanto incide il termovalorizzatore e, nel contempo, quanto impattano le altre fonti di emissioni presenti nel medesimo territorio (trasporti, riscaldamento, edifici, industrie). Per il Cnr «le emissioni da traffico rappresentano il fattore di maggior pressione, in particolare a sud di Acerra, nell'area metropolitana di Napoli e in corrispondenza della fitta rete stradale. Importanti sono pure le emissioni da riscaldamento, del porto di Napoli e di alcune industrie, mentre molto contenuto è il contributo dovuto alle emissioni del termovalorizzatore».

I dati rilevanti riguardano: il biossido di azoto, lo studio indica zone di superamento del limite annuale di protezione della salute dovuto in maniera dominante alle emissioni da traffico: il contributo massimo

del termovalorizzatore di Acerra è inferiore allo 0,75% del valore limite. Simile il dato che riguarda il particolato; per le diossine, l'impatto del termovalorizzatore è 100.000 volte inferiore (5 ordini di grandezza) rispetto al valore guida suggerito dall'Oms. «Attraverso campagne di monitoraggio ed utilizzando evoluti modelli matematici di dispersione degli inquinanti in atmosfera — spiega Enzo Magliulo, ricercatore — è stato possibile descrivere in modo esaustivo la qualità dell'aria locale e indagare quanto incidano le sorgenti presenti nell'area e le fonti esterne». Magliulo aggiunge, però, un elemento importante e riguarda ciò che non sono stati in grado di misurare. «C'è qualcosa che sfugge ai nostri modelli — termina — e che produce polveri. La sorgente è ignota, per questo ipotizziamo che si tratti dei roghi».

Per Galletti «il male dei mali» non sono i termovalorizza-

tori, ma le discariche. «Io dormo tranquillo per il termovalorizzatore — continua il ministro —, ma non dormo per i rifiuti in discarica. Questo è il dato scandaloso: noi abbiamo ancora il 40 per cento di tutti i nostri rifiuti che vanno in discarica. Dobbiamo fare più differenziata non per non fare i termovalorizzatori, ma per non andare in discarica».

Il vescovo di Acerra, monsignor Antonio Di Donna, in una lunga lettera, invece, spiega le ragioni della sua assenza al convegno: «Ancora una volta si vuole evitare un confronto serio con la partecipazione della gente sul termovalorizzatore e sul controllo dello stesso, ancora una volta si è persa l'occasione di un confronto con la città». Per l'alto prelato lo studio «è di parte». E chiede: «Da chi è stato finanziato? Con quale partecipazione di esperti provenienti dalla cittadinanza di Acerra? Ancora una volta il modo di affrontare il

problema non convince». L'azienda che gestisce il termovalorizzatore, la A2A, risponde a monsignor Di Donna, esprimendo «dispiacere per la sua assenza al convegno di oggi. Nessuno, crediamo, possa mettere in dubbio la terzietà, l'indipendenza e l'auto-revolezza del Cnr, soggetto individuato di comune accordo dalla Regione Campania e dal comune di Acerra, nello svolgimento della sua attività scientifica e istituzionale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di **Simona Brandolini**

Il vescovo Di Donna
Quella indagine
è di parte, da chi
è stata finanziata?
A me non convince

La vicenda

● Ieri ad Acerra presentata la prima indagine di contesto fornita dal Consiglio nazionale delle Ricerche. In quell'area l'impatto dell'impianto di A2A viene giudicato «trascurabile con emissioni ampiamente al di sotto dei limiti»

La replica di A2A
Siamo dispiaciuti della
sua assenza al convegno,
ma non si può dubitare
della terzietà del Cnr

I roghi

● Secondo i ricercatori esistono polveri provenienti da fonti non conosciute «qualcosa che arriva da una sorgente ignota». Gli studiosi ipotizzano che possa trattarsi dei residui dei roghi tossici