

«Indebolendo Fiumicino si indebolisce l'Italia intera». Bonomi (Sea) replica: «Dichiarazioni di gravità inaudita»

Rutelli dichiara guerra all'Alitalia «Su Malpensa solo accordi d'interesse»

Il sindaco di Roma bocchia il progetto Cempella: «È insostenibile»

ROMA. «È una gigantesca mistificazione. Qui si parla tanto di mercato, ma il mercato non c'è». Il sindaco di Roma Francesco Rutelli non usa mezzi termini sull'affaire Malpensa. Il presidente della Regione Lazio, Piero Badaloni, è ancora più *tranchant*: «C'è una lobby europea che vuole spostare l'asse dell'Ue verso il Nord Europa, abbandonando il Sud». I due amministratori locali tornano ad alzare il tiro sulla decisione dell'Alitalia - confermata l'altro ieri - di spostare 23 voli internazionali e intercontinentali da Fiumicino a Malpensa e di ridurre la frequenza nello scalo romano di altre otto rotte. Il fuoco incrociato Rutelli-Badaloni (a cui si aggiunge quello del senatore Antonello Falomi, che annuncia un'audizione della commissione trasporti dell'amministratore delegato di Alitalia Domenico Cempella) si aggancia alle posizioni espresse due giorni fa dall'amministratore delegato dell'AdR (la società proprietaria del Leonardo Da Vinci), che in sostanza aveva detto: se l'Alitalia vuole andarsene, faccia pure. Ma allora si deve lasciare campo libero alle altre compagnie di atterrare a Roma. In una parola si chiede la liberalizzazione, cioè il mercato. Proprio quello a cui si appella Alitalia per giustificare il trasferimento delle linee. Ma a quanto pare il mercato non c'è. La gran parte delle rotte sopresse non sono «sostituibili» da parte di compagnie straniere, perché il numero di voli è vincolato da accordi internazionali. Accordi gestiti dalla compagnia di bandiera per conto dello Stato. In sostanza è Alitalia che decide tutto. La compagnia, secondo Ru-



Il sindaco di Roma, Francesco Rutelli, all'aeroporto di Fiumicino

TeleneWS/Ansa

telli e Badaloni, opererebbe quindi in un mercato protetto. Senza contare i vincoli che gravano sul settore italiano, imposti dall'Ue dopo il salvataggio costato alle casse dello Stato 2.700 miliardi.

Di qui l'appello di Rutelli al mercato. «Se avesse fatto Roma quello che sta facendo Milano si sarebbe gridato: Roma ladrona». Per il sindaco ad essere statalista, questa volta, è Milano, dove la Sea (proprietaria di Malpensa) è ancora di capitale pubblico. «Mi preoccupa il fatto che la Sea, guarda caso presieduta da un leghista, abbia appe-

na firmato un accordo per la gestione dei servizi, proprio con Alitalia, la compagnia di bandiera». In sostanza, per il sindaco della capitale la questione è politica. «La valorizzazione di Malpensa - dichiara - è forzata, politica, dirittistica, figlia di interessi particolari». Per dimostrarlo Rutelli sfodera i numeri. «Quello che sostiene l'amministratore delegato di Alitalia Domenico Cempella è falso - continua - Non è vero che il bacino d'utenza è più numeroso a Nord». In effetti, dalle rilevazioni di AdR risulta che per ben 16 voli (tutti da

e per destinazioni per il Sud del mondo) che dal 25 ottobre saranno cancellati da Fiumicino l'utenza romana è del 34 per cento, quella milanese del 9. Appena il 12% proviene dalle regioni del Nord Italia, un'utenza per cui in ogni caso è conveniente andare a Roma per dirigersi verso scali del Sud del mondo. Il 19% proviene dal Nord Europa, contro il 26% di utenza fornita dall'Italia centro-meridionale.

La scelta di Alitalia pro-Malpensa e contro Fiumicino viene «spiegata» dal presidente Badaloni at-

traverso una puntuale ricostruzione dei fatti a livello europeo. «L'indicazione dello scalo milanese come una delle 14 priorità europee fu decisa con la firma degli accordi di Essen nel '94 - dichiara - E chi guidava allora il governo italiano? Lascio a voi la risposta». Badaloni non nomina Berlusconi, ma va avanti. «Le sette compagnie di bandiera europee, tra cui la tedesca Lufthansa e la francese Air France, non vogliono trasferirsi a Malpensa, come impone il decreto. Deciderà il commissario alla concorrenza europeo, che guarda caso è un olandese, Van Miert. È olandese come la Klm, la compagnia partner di Alitalia e sponsor di Malpensa». Badaloni non si ferma qui. «Perché Alitalia non vuole che le sette compagnie straniere vengano a Fiumicino? Di quale mercato parla? La verità è che il 3 maggio si entra nell'Euro e l'Italia ha diritto ad entrarci nella sua interezza. O si vuole far credere che si lavora solo a Nord, mentre a Sud si fa solo turismo?».

La replica della Sea all'attacco frontale di Roma non ri è fatta attendere. «Le cose che il signor Rutelli ha dichiarato mi sembrano di una gravità inaudita - ha detto il presidente dell'azienda Giuseppe Bonomi - Si fa un discorso demagogico e populistico, di cui Rutelli è un emblema. Ricordo che la scelta di Malpensa 2000 è stata fatta dal governo, ratificata da un voto del Parlamento europeo e questa scelta di politica industriale è stata avallata e ribadita dal governo Prodi».

Bianca Di Giovanni

Legambiente presenta il rapporto annuale

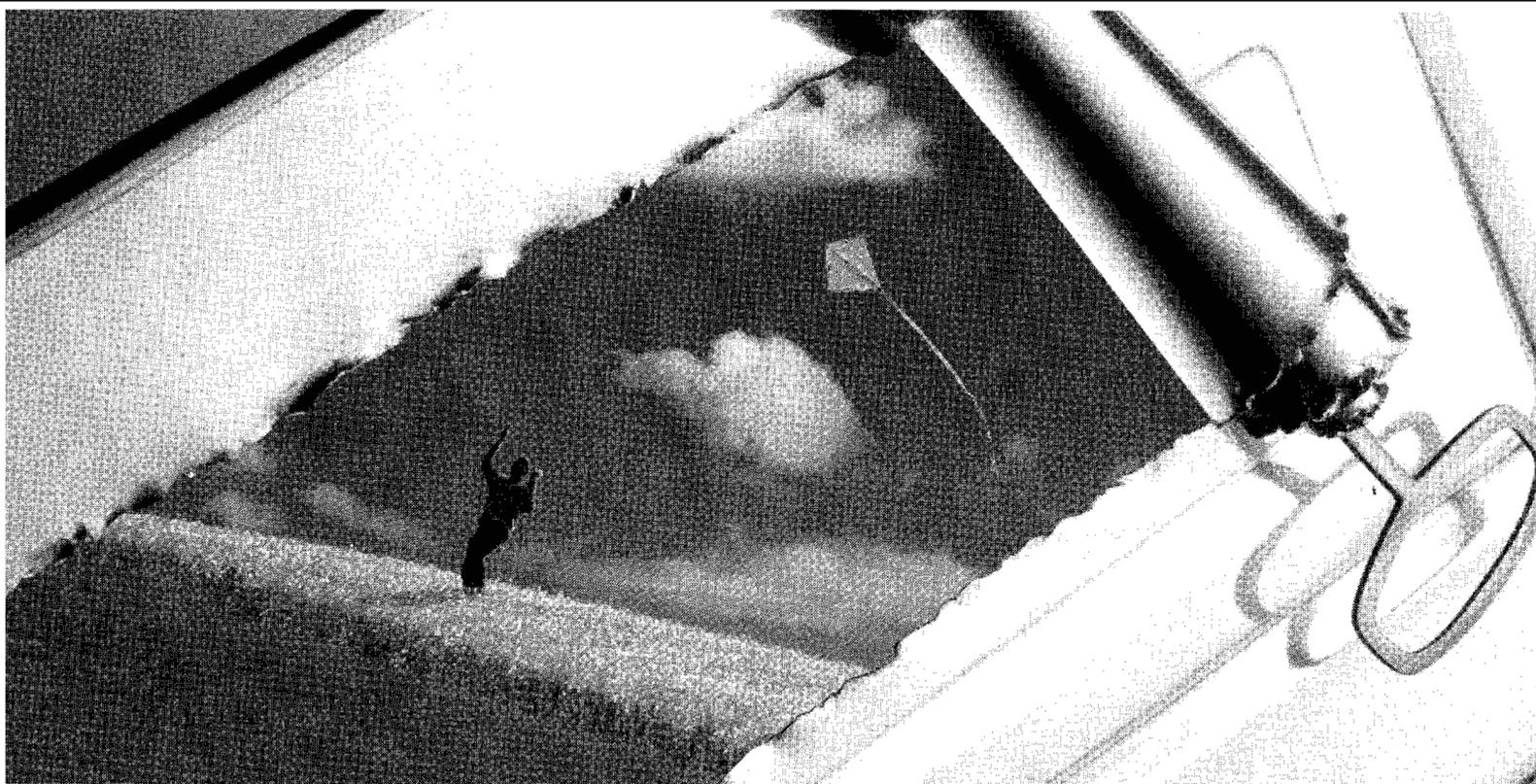
«L'Italia è fuori dall'Euro dell'ambiente»

ROMA. L'Austria è la «regina della qualità ambientale», l'Italia si trova in coda, al terzo posto dopo Spagna e Grecia. La classifica è stata redatta da Legambiente in occasione della presentazione della decima edizione di Ambiente Italia. Qualche dato per spiegare la differenza tra Italia e Austria? In Austria il 63 per cento delle merci viaggia su ferro, in Italia appena l'11 per cento. Per consumo di pesticidi il nostro paese è il primo, con 91871 tonnellate, l'Austria invece ne consuma 3565. Insomma, ha affermato Ermene Realacci, presidente di Legambiente: «L'Italia non è ancora entrata nell'Euro dell'Ambiente», invitando tutti a partecipare alla manifestazione che si terrà sabato 9 maggio. La classifica però è stata sconsigliata dal ministro dell'Ambiente Edo Ronchi. «Sono dati vecchi. Non tengono conto dell'eliminazione del nucleare, non sottolineano che il patrimonio naturale di biodiversità e aree protette è aumentato: abbiamo il numero di parchi più alto in Europa. Il vero cuore del problema sono il traffico e le acque». Ed è anche sull'analisi del ciclo delle acque che Legambiente ha basato il suo rapporto, analisi che ha trovato pienamente d'accordo Gianni Mattioli, sottosegretario ai lavori Pubblici. «Relativamente alle acque - ha dichiarato - mi sono trovato dinanzi ad un enorme problema». Mattioli ha fornito un'anticipazione: «Trovo inaccettabile il progetto del ministro Dini relativo alla costruzione di un acquedotto tra l'Albania e la Puglia. Inaccettabile per i tanti problemi di carattere ecologico ed anche per il suo sapore imperialista. Il ministero dei Lavori Pubblici lo bloccherà».

Legambiente ha anche puntato il

dito contro un altro rischio: la potenziale cancellazione del ministero dell'Ambiente, conseguenza delle riforme attualmente in discussione. E, dunque, «il rischio che in nome di una distorta visione del federalismo cessi la possibilità di una politica ambientale unitaria». Qualche frammento dei dati contenuti nel rapporto basta a far intendere l'allarme lanciato dagli ambientalisti: il consumo di carburante è più che raddoppiato negli ultimi 30 anni, il tasso di motorizzazione è il più alto d'Europa (un'auto ogni 2 abitanti). Siamo al terzo posto in Europa nella gestione dei rifiuti, basti pensare che finiscono in discarica nell'86 per cento dei casi, un 40 per cento in più rispetto alla Francia, con il conseguente uso molto alto degli inceneritori. Ma il nostro Paese conquista un primato indiscusso anche nel campo dell'inquinamento atmosferico relativamente alla media di superamenti di ozono fotochimico. Ancora, ci sono i parametri devastanti delle comafie il cui fatturato continua a crescere, l'abusivismo edilizio, un dissesto idrogeologico che non ha uguali nel resto d'Europa. Una situazione che vede segnali di ripresa affiancati da scelte preoccupanti: se da un lato infatti si segnala la nuova legge sui rifiuti, una maggiore attivismo di magistratura e forze dell'ordine contro la criminalità ambientale, da un altro versante si devono registrare misure «sciagurate come il tentativo di varare nuovi condoni edilizi per le costruzioni abusive, un codice penale che ribadisce agli ambientalisti - si ostina a non contemplare i crimini contro l'ambiente».

De. V.



<http://www.coop.it>

**Viene prima
l'uomo
o la lattina?
Alla Coop
vieni prima tu.**

Alla Coop vieni prima tu. Per questo anche quest'anno abbiamo investito oltre 32 miliardi per informare ed educare i consumatori; per migliorare la qualità dei prodotti e del servizio; ma anche nella solidarietà e nella tutela dell'ambiente. Insomma: gli utili della Coop, che non vengono divisi tra i soci, si trasformano in ricchezza di tutti e non in profitti di pochi. Per questo gli utili della cooperazione di consumatori sono utili anche a te. Anche quando hai finito di fare la spesa.

coop
LA COOP SEI TU.