

prime annate di finanziamento: 11,3 milioni. Nel 2007 l'ila fallisce. Nel 2011 tre arresti tra i vertici dell'azienda e 29 indagati per truffa allo Stato. Sequestrati beni e soldi per 6 milioni"

parte del piano è stata pari a zero". Il presidente Giorgio Napolitano dopo il crollo della Domus dei Gladiatori di Pompei (novembre 2010) disse: "Una vergogna per l'Italia, voglio spiegazioni"

ua 5,6 litri vo a causa di problemi di produzione e potrebbero portare a guasti. Lo scrive il 'Wall Street Journal', citando un documento depositato al 'National Highway Traffic Safety Administration'. Il richiamo include i modelli Chrysler 200 e Town & Country, Dodge Charger, Durango, Grand Caravan e Jeep Grand Cherokee, tutti costruiti dal 31 agosto fino al 13 settembre. Si tratta complessivamente di 657 auto, molte delle quali non ancora uscite dalle concessionarie. E non è la prima volta: nel dicembre scorso Chrysler Group aveva richiamato, in tre separate tranche, 144.065 Dodge Ram e Dodge Journey.

La svolta rappresentata dall'ascesa al vertice di Marchionne nel 2004 riguarda tutti gli aspetti della vita aziendale fuorché l'abitudine di succhiare denaro a Pantalone. Secondo Cobianchi "l'azienda torinese ha chiesto e ottenuto soldi pubblici allo stesso identico ritmo andante con brio degli anni precedenti". Trattandosi di un gruppo che si articola in centinaia di società controllate e prende soldi da una miriade di ammi-

stati più accreditati na prodotto effetti pressoché nulli sulla crescita economica. I finanziamenti alle industrie infatti non solo sono costosi ma servono a poco, e quasi sempre si scopre che sono stati incentivati investimenti che sarebbero stati fatti lo stesso. Come ha detto il governatore della Banca D'Italia Mario Draghi, "i sussidi alle imprese sono inefficaci e creano distorsioni che penalizzano gli imprenditori più capaci".

## "A Malpensa disastro ambientale", Italia sotto inchiesta

L'EUROPA APRE UN'ISTRUTTORIA SUI DANNI ECOLOGICI PRODOTTI DALL'AEROPORTO MILANESE SUL PARCO NATURALE DEL TICINO

di **Thomas Mackinson**

A un passo dalla quotazione di Sea si addensano nuove nubi su Malpensa. L'Europa ha aperto un'istruttoria sul "disastro ecologico" prodotto dall'aeroporto sul Parco naturale della Valle del Ticino che *Il Fatto Quotidiano* ha denunciato in una recente inchiesta. La Commissione europea ha acceso un faro sulle conseguenze ambientali che l'espansione aeroportuale ha prodotto su un'area naturale protetta dalle stesse direttive comunitarie. Per ora è una spia rossa perché l'Italia è chiamata a fornire spiegazioni e illustrare se e quali misure di tutela del sito di interesse comunitario Brughiera del Dosso e Boschi del Ticino ha intrapreso per limitare il danno. Ma se le risposte non saranno ritenute sufficienti, Bruxelles avvierà una vera e propria procedura di infrazione con la messa in mora dell'Italia, obbligandola a far fronte alla "devastazione ambientale".

Un'altra incognita grava quindi sul

futuro dello scalo milanese (già alle prese con diversi problemi come la fuga dei grandi vettori internazionali e con il calo dei passeggeri), l'isolamento rispetto agli altri aeroporti e i contenziosi aperti con i comuni intorno che rivendicano una Valutazione ambientale strategica (Vas) che non viene concessa. Mentre si è chiuso il periodo delle osservazioni

della Via (valutazione di impatto ambientale). Ciliegina sulla torta, le previsioni di traffico sono in calo e vanno nella direzione contraria rispetto al piano industriale da 1,6 milioni di euro e al progetto di potenziamento della Terza Pista appena approvato (sulla carta, ora la palla passa a Tremonti). Così, a un passo dalla quotazione in Borsa - si è parlato di fine ottobre co-

me prima finestra utile - la Lombardia mette le ali una società che sbarcherà a Piazza Affari con dei grossi problemi e molti rischi per gli investitori. Con l'aggravante che a promuovere e gestire il collocamento non sono manager e finanziarie senza scrupoli, ma il Comune di Milano che detiene l'84,6 per cento delle quote.

**LA QUESTIONE** del danno ambientale che l'istruttoria ripropone non è nuova per la Sea: ingorarla gli è costato una condanna a risarcire 4 milioni di euro al signor Umberto Quintavalle, proprietario di un'area 220 ettari nel comune di Somma Lombardo, nel Varese. Il Tribunale, per arrivare a sentenza, ha fatto eseguire una perizia che certifica un progressivo degrado dell'area boschiva protetta da due direttive europee (Habitat/Uccelli), e riconduce il "devasto" proprio all'attività di sorvolo degli aerei in decollo e atterraggio nel vicino aeroporto di Malpensa. Sea ha fatto ricorso in appello ma Quintavalle, assistito dal-

l'avvocato Elisabetta Cicigoi che supporta legalmente diversi comuni di sedime, ha sporto reclamo a Bruxelles per la violazione delle direttive comunitarie. Proprio la strada che sembrava più lunga potrebbe presto imporre al gestore aeroportuale l'obbligo di fare i conti con l'ambiente. Di questa vicenda per ora si sa che il settore Valutazioni del Danno Ambientale dell'Ispra (Istituto superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) ha confezionato per lo Stato italiano una relazione che indica la necessità di "barriere acustiche, rimboschimento, riduzione del numero dei sorvoli o modifiche alle zone di sorvolo degli aeromobili". In pratica, Malpensa andrebbe ridotta e non potenziata. Ma il Comune di Milano e Sea sembrano voler tirare dritto e ignorare tutto questo per andare nella direzione esattamente opposta alla sentenza del Tribunale, alle perizie del Corpo Forestale e ora dall'Ispra e da Bruxelles. Così Milano sfida l'Europa ed espone l'Italia all'ennesima infrazione.

Nubi sull'aeroporto Malpensa di Milano (Foto Emblema)

