

Il "Dottor morte" in aula. Ma la Francia ha già scelto: innocente

ANCHE L'EX MINISTRO E MEDICO BERNARD KOUCHNER TESTIMONIERÀ PER LUI. INTANTO È BOOM DI APPELLI IN SUO FAVORE

Roma. "Le Docteur de la Mort". Il Dottor morte. E' da tre anni che dilania la Francia il caso di Nicolas Bonnemaison, il medico di pronto soccorso di Bayonne, nel

DI GIULIO MEOTTI

sud-ovest, accusato di aver avvelenato almeno sette pazienti, impartendo loro la "dolce morte". Mercoledì è iniziato il processo nei Pirenei al medico che ha sempre ammesso di aver posto fine alle loro sofferenze e di averlo fatto "per il loro bene". La moglie di Bonnemaison, chiamata a testimoniare, ha detto: "Nicolas non è un assassino, né un avvelenatore, ma un buon dottore. Non ha mai posto fine a una vita. Ha accorciato delle agonie". L'accusa ha impostato tutto il caso sulla mancanza di consenso da parte delle vittime. Prima di avvelenarle, Bonnemaison non li ha consultati, non ha interpellato le famiglie, né i loro medici "perché non volevo che soffrissero nel prendere una simile decisione. Ecco perché ho agito da solo. Non volevo neanche che le famiglie si sentissero in colpa". Era stato Etudes, l'organo ufficiale dei gesuiti francesi, a denunciare per primo il fatto che in Francia troppi medici impartissero la morte ai pazienti, perfino quando in assenza di richiesta dell'ammalato, come nel caso di Bayonne.

Il dottor Bonnemaison ha somministrato il Norcuron, un farmaco a base di curaro che causa paralisi respiratoria. Bonnemaison, ha detto il suo avvocato, "non è pentito del suo gesto, e vorrebbe che si trattasse il tema dell'eutanasia a viso aperto". Intanto il dottor Bonnemaison è

diventato un eroe popolare. Su Facebook pagine di sostegno, come "Supporto per Nicolas Bonnemaison medico di emergenza sospettato di eutanasia attiva", han-

Si apre il processo a Nicolas Bonnemaison, che ha tolto la vita a sette pazienti che aveva in cura. L'opinione pubblica ha deciso: "Angelo, non demone". Sullo sfondo, il presidente Hollande che pensa a una legge sull'eutanasia. I casi precedenti? Tutti assolti

no raccolto già 62 mila "likes", perché si dice che "il dottore ha sempre esercitato la sua professione con umanità, integrità e

intelligenza". Appelli pubblici sono promossi per la sua liberazione, con slogan tipo "Vorrei il dottor Bonnemaison al mio

fianco", firmati da 500 medici e professionisti sanitari. Una petizione per la sua liberazione su mesopinions.com è stata firmata da 60 mila persone. La difesa si pre-

para a far testimoniare a favore del medico anche il dottor Bernard Kouchner, fondatore di Médecins Sans Frontières, ex ministro degli Esteri e della Sanità, ma soprattutto autore egli stesso di eutanasia, anche se dice di odiare quella "parola fredda, odiosa, criminale", e invece "basta spingere un po' più sulla siringa, con tenerezza e amore". Testimonierà dal Belgio anche Jacqueline Herremans, presidente dell'Associazione per il diritto a morire nella dignità e fautrice della recente legge per l'eutanasia pediatrica approvata da Bruxelles. Benoît Duci-Ader, avvocato dell'imputato, dice infatti che "è un processo su come gestiamo la fine della vita".

I suoi superiori lo difendono

L'obiettivo è la legge eutanasi, d'altronde promessa dal presidente François Hollande, che ha annunciato che nel "rispetto della dignità" approverà una legge sull'eutanasia. Al processo, i superiori di Bonnemaison, due direttori del Centre hospitalier de la Côte Basque Bayonne, han-

no testimoniato a favore dell'imputato. "Nicolas Bonnemaison era il medico più adatto per farlo", ha detto Michel Glanes, direttore dell'ospedale fino al febbraio 2010, un anno e mezzo prima dell'arresto del dottore, il 10 agosto 2011. Angel Piquemal, il suo successore, ha descritto il medico eutanasi come "un bravo ragazzo". Lui, Bonnemaison, dice che la medicina è "tutta" la sua vita e che spera presto di tornare al lavoro, prosciolti da ogni accusa.

Nel 1996, ancora prima del caso del celebre cancerologo Léon Schwartzberg, c'era stata la denuncia dalle colonne del quotidiano lionesse Progrès di una infermiera, che si firmava "Madame X": "Ho praticato l'eutanasia su molti bambini, in un ospedale pediatrico. Ma il cuore di un bimbo è molto forte, anche dopo una lunga malattia. Preparavamo allora fleboclisi di morte con farmaci in dose sempre più massiccia. Sino alla fine. Decideva il medico, prescrivendo farmaci specifici. Noi infermieri eseguivamo, e basta. Però i nomi di quei piccoli, ancora adesso, non riesco a dimenticarli". Due anni dopo scoppia il caso di Christine Malèvre, l'infermiera francese dell'ospedale di Mantel-la-Jolie che in un anno e mezzo ha "aiutato a morire" una trentina di pazienti. Bonnemaison spera di ripetere quel caso. Perché i giudici, nel caso Malèvre, riconobbero le attenuanti e la lasciarono in libertà, sia pure sotto stretto controllo giudiziario. "Non ha agito per interesse personale", fu la sentenza. Eroi umanitari. Così li chiama la stampa francese.

Perché Etihad & Co. insidiano il protezionismo euro-tedesco

Roma. L'arrembaggio dei colossi arabi è ormai impossibile da ignorare per le Autorità europee e per le compagnie aeree del Vecchio continente. E' alla crescente concorrenza dei colossi del Golfo che Lufthansa, la prima compagnia d'Europa per fatturato nonché principale vettore tedesco, imputa la riduzione delle aspettative di utili per quest'anno (da 1,5 miliardi a 1) e per il prossimo. L'annuncio di mercoledì ha allarmato gli azionisti: il titolo quotato sul brillante listino di Francoforte è crollato del 14 per cento. Dopo il "profit warning" la credibilità della sua strategia, fatta di riposizionamento sulla clientela business premium e taglio dei costi, viene messa in discussione, dicono gli analisti. Nulla di tragico - Lufthansa è in salute - ma certo al fondo della questione c'è un dato di verità che il Wall Street Journal ha fatto maliziosamente notare al nuovo ad, Carsten Spohr, già responsabile della divisione passeggeri business: "Se non puoi battere gli avversari arabi, alleati con loro". D'altronde le previsioni giocano contro chi pensa di potersi chiudere nel suo fortino e sperare di sopravvivere illeso. L'aumento del traffico sulle rotte mondiali e soprattutto verso l'Europa di Emirates, Qatar ed Etihad - croce dei tedeschi in patria in quanto controlla Air Berlin, la seconda compagnia di

Germania per grandezza - è assodato: nel 2020 insieme alla turca Turkish Airways cresceranno del 95 per cento in Europa a scapito di Lufthansa, della franco-olandese Air France-Klm e della britannico-spagnola British Airways-Iberia che invece cresceranno solo dell'8, dice Roland Berger, una società di consulenza. "L'industria dell'aviazione ormai è globale perché il prodotto venduto è globale. Nel 2014 bisogna pensare in questi termini più che in quelli di un nazionalismo da XIX secolo (o da 'eurismo')", dice al Foglio Kenneth J. Button, tra i massimi esperti del settore e direttore del Center for Transportation, Policy, Operations and Logistics alla George Mason University. L'esigenza per Lufthansa è di alimentare il flusso passeggeri negli aeroporti di riferimento, Monaco e Francoforte. Un modo sarebbe quello di legarsi a vettori con una forte domanda. Non a caso Air France-Klm da due anni sta costruendo una solida alleanza operativa con Etihad, controllata e foraggiata dallo stato di Abu Dhabi. Non a caso Lufthansa ha criticato con veemenza sia il sostegno pubblico ricevuto da Alitalia, tramite Poste, sia il salvataggio da parte di Etihad: "Rifiutiamo i sussidi periodici e la parziale nazionalizzazione delle compagnie aeree europee, indipendentemente dal fatto che questi siano

provenienti da paesi europei, paesi non europei o imprese di proprietà statale", scriveva in una nota. Il regolamento Ue (n. 1008 del 2008) non permette a un vettore extra-europeo di controllarne uno continentale: la controversa norma del cosiddetto "controllo di fatto" dice che, a prescindere dalla proprietà della maggioranza delle quote, il controllo potrebbe essere comunque esercitato in altro modo con "un'influenza determinante sulla gestione delle attività dell'impresa". Alitalia e il governo italiano dicono che Etihad prenderà il 49 per cento di una nuova holding finanziaria costruita ad hoc e il restante 51 resterà in mani italiane (e si suppone anche francesi, Air France è azionista col 7) e teoricamente il problema non si pone. Il commissario europeo ai Trasporti, l'estone Siim Kallas, ha messo in chiaro al ministro dei Trasporti italiano, Maurizio Lupi, che le regole sono ferree e valgono per tutti. "Magari un giorno l'accesso sarà libero ma oggi, ad esempio, in Usa solo il 25 per cento non ha vincoli", ha detto Kallas che aveva cercato di dare una spinta concorrenziale alle ferrovie europee ricevendo uno schiaffo dal Parlamento. Forse non è un caso che le travagliate trattative tra Alitalia e Etihad siano accelerate dopo le elezioni europee. Tra i grandi paesi dell'Eurozona solo

i governi di Germania e Italia sono usciti rafforzati, fatto non secondario dal punto di vista degli emiratini: "La contropartita è politica - scrivevano gli analisti di Reuters Breaking Views sull'Herald Tribune - Salvando un'icona nazionale, Etihad compra capitale politico a Roma. L'ascesa delle compagnie del Golfo è vista come una minaccia da quelle europee che stanno facendo pressioni per un intervento istituzionale. Facendo squadra con Alitalia può sperare di avere dalla sua parte il terzo più importante paese membro dell'Eurozona. Questo vale il rischio", il rischio di risollevare un'azienda in perdita cronica e costata al contribuente 6,5 miliardi di euro dal 2008 a oggi, tra debiti passati allo stato e ammortizzatori sociali, secondo i calcoli dell'Espresso. Il piano Etihad è stato approvato ieri dal cda di Alitalia in tarda serata insieme al bilancio 2013. Gli emiratini sono intransigenti sui 2.251 esuberanti richiesti: il 16 per cento della forza lavoro deve uscire senza ammortizzatori, per evitare strascichi legali. Il governo ha fatto capire che le soluzioni probabilmente passeranno da esternalizzazioni e da ammortizzatori finanziati col fondo per il trasporto aereo, ergo anche dall'aumento delle tariffe per i passeggeri.

Twitter @Al_Brambilla