

VareseNews

Unicomal: «La sicurezza decreta il fallimento di Malpensa»

Pubblicato: Lunedì 12 Novembre 2001

Riceviamo e pubblichiamo

Dopo lo choc dell'11 settembre, la tragedia di Linate è piombata come un macigno sulla già critica situazione del traffico aereo, aprendo una falla non facile da chiudere: il capitolo sicurezza. L'amara realtà delle 118 vite stroncate, si è posta in stridente contrasto con la sfavillante propaganda pro S.E.A. condotta nei mesi scorsi. Spudoratamente sponsorizzato dai più alti Enti Locali, il collocamento borsistico di S.E.A. è ormai rinviato sine die, come dire: si sono fatti i conti senza l'oste. Le campagne stampa e di P.R. sicuramente sono costate di più dell'esercizio e manutenzione dei sistemi di sicurezza dell'aeroporto. Dopo l'incidente, il Capitolo Sicurezza è decollato lentamente poi, dopo il rimpallo di responsabilità, all'improvviso, abbiamo assistito al declassamento (= paralisi) degli aeroporti, poi alle frettolose riabilitazioni ma, con la nebbia, e applicando procedure tali da fornire margini di sicurezza, è ancora paralisi. Cosa spinge chi ha preso queste decisioni a bloccare drasticamente il traffico aereo per aumentare la sicurezza? Diciamolo chiaramente: è il timore del doppio incidente a distanza ravvicinata. Dopo l'11 Settembre qualcuno disse: "niente sarà più come prima". Dopo l'incidente di Linate possiamo asserire che a Linate (e soprattutto a Malpensa) niente potrà più essere come prima, quindi: l'applicazione delle normali regole di sicurezza in vigore nei paesi civili ha decretato il fallimento di Malpensa. Numerosi sono stati, anche recentemente, i casi di catastrofe sfiorata (mancate collisioni), innumerevoli le denunce fatte dai vigili del fuoco (uranio sugli aerei, carenze strutturali, ecc.). Che dire di un aeroporto con due piste parallele ed il Terminal posto lateralmente? Che ci sono da 300 a 500 attraversamenti di pista al giorno. (Ricordiamo che l'incidente di Linate è stato causato da un attraversamento di pista). L'U.E., insospettita dalle incessanti proteste e denunce a carico di Malpensa, aveva commissionato all'Università Aeronautica di Cranfield uno studio su questo aeroporto. Il rapporto Cranfield è stato colpevolmente ignorato proprio perché conteneva un'analisi chiara dei difetti e, soprattutto, delle pericolosità di Malpensa. Ripetiamo che Malpensa 2000 è stato progettato (e l'unico progetto approvato risale al febbraio 1987 – D.M. Ministero LL.PP. n° 903/87) per un traffico aereo pari a un terzo circa dell'attuale. Per ridurre i ritardi (Malpensa maglia nera della puntualità) sono state ridotte le distanze di separazione tra gli aerei in atterraggio, rendendo più pericolosi i 500 attraversamenti quotidiani di pista. Qualcuno ancora reclama il ruolo di grande hub per Malpensa: è come pretendere l'iscrizione di un'utilitaria ad una gara di F1, un'operazione fallimentare. L'hub (fasullo) di Malpensa ha (quasi) ridotto l'Alitalia al fallimento. Ora sta fallendo lui stesso. Quali altri danni potrà causare? Senza voler fare le Cassandre, è ormai certo che farà disoccupati, colpirà lavoratori che avevano (o avrebbero avuto) un lavoro diverso, ma sono stati attirati ed intrappolati dal mito del lavoro in aeroporto ed ora, con l'unica colpa di averci creduto, ne pagano le conseguenze. Ribadiamo che il "grande" aeroporto a Malpensa non è nell'interesse né dei cittadini, né degli utenti e causa gravi danni al Territorio ed all'economia, come da anni denunciavamo e come ora tutti possono vedere. Ciò che serve è la realizzazione del sistema aeroportuale del Nord Italia, dove ci sono almeno 13 aeroporti, più vicini all'utenza e quindi in grado di fornire un servizio migliore a tutti i cittadini. Gallarate, 12 Novembre 2001 UNI.CO.MAL. LOMBARDIA
Il Presidente (Beppe Balzarini)

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it

