

«PIÙ PASSEGGERI, MENO INQUINAMENTO»

«SONO AUMENTATI DA 4,2 A 6,9 MILIONI NEGLI ULTIMI SETTE ANNI, MA NONOSTANTE CIÒ LE EMISSIONI DI ANIDRIDE CARBONICA SONO CALATE DEL 26% NELLO STESSO PERIODO»

«LE NOSTRE MISURE ANTI-FRASTUONO»

«I DECOLLI SULLA CITTÀ SONO DIVENTATI MENO DEL 50% STIAMO INVESTENDO 6,5 MILIONI DI EURO PER L'AMBIENTE, TRA BARRIERE BOSCHIVE, CENTRALINE E ALTRE MISURE»

DECOLLO
Un velivolo della compagnia low cost Ryanair parte dal Marconi



«I controlli sul rumore sono continui In questi anni abbiamo fatto di tutto»

Il Marconi: «Modificata la virata degli aerei. E la pista è già allungata»

di SIMONE ARMINIO

«IL DISAGIO dei cittadini va sempre rispettato». Per questo «anche stavolta – spiegano l'ad del Marconi Nazareno Ventola, il direttore delle infrastrutture Davide Serrau, e il responsabile ambiente, Tomaso Barilli – rispondiamo di persona alle proteste e alle richieste di spiegazioni».

Richieste che riceviamo e pubblichiamo sul giornale a decine, ogni mese.

«Le teniamo in conto da vent'anni. La nostra attenzione per l'ambiente circostante è iniziata quando lo scalo aveva dimensioni ben diverse».

Il problema, infatti, per molti è l'eccessiva crescita.

«Siamo cresciuti con la città, e non certo da un giorno all'altro. Una crescita accompagnata dal monitoraggio costante di rumore e smog».

Cosa emerge?

«Negli ultimi 7 anni i passeggeri sono passati da 4,2 a 6,9 milioni e le emissioni di CO2 calate del 26%. E dal 2003 il numero di persone esposte al rumore è diminuita del 56%, a fronte di un incremento di movimenti del 13%».

Ma i dati sono vostri: è come chiedere all'oste com'è il vino.

«Il nostro monitoraggio viene analiz-

zato mensilmente a un tavolo tecnico con gli enti locali (siamo gli unici a farlo in Italia), e l'Arpa a sua volta fa proprie misurazioni spesso nei nostri stessi punti. I risultati coincidono».

Ma basta andare alla Pescaraola per sentire il frastuono.

«La percezione del rumore e la sua misurazione sono due cose differenti, e purtroppo rispettare i limiti di legge non vuol dire non farsi sentire. Negli anni abbiamo però spostato il problema, per coinvolgere meno persone: prima gli aerei viravano su via

Marco Polo, oggi sulla Pescaraola, praticamente a ridosso della pista».

E se allungaste la pista e anticipaste le virate?

«Lo abbiamo già fatto. Di più non si può, per motivi fisici: gli aerei in decollo, per le loro dimensioni e una certa inerzia nella virata, non possono restringere ulteriormente la rotta. E la pista lambisce già la ferrovia. In ogni caso tutto è perfezionabile: stiamo spendendo 6,5 milioni per l'ambiente, tra barriere boschive, centraline, efficientamento energetico e ciclabili».



VERTICI Da sinistra Tomaso Barilli, Nazareno Ventola e Davide Serrau

Avevate promesso di ridurre i decolli sulla città.

«Fatto anche quello. Prima i decolli sulla città erano i due terzi del totale. Oggi sono meno della metà. E gli atterraggi: prima erano quasi tutti sulla città e oggi solo il 20%».

Perché non arrivare al 100%?

«Primo perché la pista è e deve funzionare a senso unico. Secondo perché è l'Enav a decidere, ogni tre ore, la direzione degli aerei».

E spesso dà la colpa al vento, anche nelle giornate di agosto in cui non si muove foglia...

«Il vento di alta quota non è percepibile a terra. In ogni caso l'Enav fa di tutto per evitare la città, ma rispondendo a tre criteri».

Quali?

«Al primo posto c'è la sicurezza del volo, poi la regolarità del servizio. Solo al terzo c'è l'impatto ambientale».

E gli sfioramenti notturni?

«Non c'è nessuna norma che vieta l'uso notturno della pista, e se ci fosse vorrebbe dire condannare lo scalo al suo declassamento commerciale. Piuttosto esiste una procedura che dice: laddove le condizioni lo consentano, si evitano i decolli e gli atterraggi sulla città nelle fasce notturne. E quello che facciamo tutte le notti. Laddove le condizioni lo consentono».

LE ZONE CRITICHE

Molto lavoro per le richieste dalla Croce del Biacco e da Croce Coperta

re il 'giardino pensile' che sarà realizzato a San Donnino e che coprirà parte della tangenziale, l'obiettivo è creare un vero e proprio progetto urbano per collegare tutte le aree verdi esistenti con il 'Lungo Navile', se serve acquistando anche nuovi terreni da adibire a verde sportivo.

IN ZONA Corticella, invece, l'obiettivo sarà fluidificare il traffico per evitare congestionamenti, obiettivo da raggiungere con la realizzazione di una rotonda all'incrocio tra via di Corticella e via di Saliceto, dove c'è il parcheggio Giuriolo. Altre rotonde sarebbero poi richieste in zona Lame, all'incrocio tra via Vasco De Gamma e via Marco Polo e all'incrocio tra via dei Terraioli e via Cristoforo Colombo. Oltre a una dotazione maggiore di piste ciclopedonali, poi, si punta anche a ottenere una nuova uscita della tangenziale, quella del Lazzaretto, già prevista dal Psc del Comune. Mentre resta in campo l'idea di realizzare il quarto ponte di attraversamento della via Emilia sul Reno, a Borgo Panigale.

Andrea Zanchi

IL CALENDARIO**Dicembre 2016**

Entro fine anno va presentato il progetto definitivo dell'allargamento del nodo di autostrada e tangenziale, comprensivo delle modifiche chieste dai residenti

Novembre 2017

Il momento stimato per l'avvio della fase esecutiva dell'opera, ossia i primissimi cantieri La fase autorizzativa, invece, dovrebbe durare da gennaio a settembre del 2017

Aprile 2021

La data conclusiva dei cantieri del Passante di Mezzo, dopo tre anni e mezzo di lavori, stando al cronoprogramma Secondo le stime, 32 mesi serviranno solo per il tratto dall'uscita 3 alla 6

'AMO BOLOGNA' LA PRESIDENTE: «COINVOLGERE TUTTA LA METROPOLI»

Dai comitati anti-allargamento ecco la onlus per la mobilità 'dolce'

DARIA Prandstraller (nella foto), chimica industriale dell'Università, sarà la futura Presidente di 'AMO Bologna' (Associazione dei cittadini di Bologna per la mobilità sostenibile), una nuova onlus che vuole «promuovere e attuare iniziative per informare correttamente e sensibilizzare la cittadinanza relativamente ai rischi ambientali e di salute pubblica connessi alla mobilità e favorendo la cultura della partecipazione, incentivando il senso di responsabilità delle persone verso i temi della mobilità sostenibile» come è scritto sul loro statuto.

Com'è nata quest'associazione?

«Dall'esperienza dei Comitati 'No Passante', continuando ad andare a braccetto con loro. L'associazione intende rafforzare la loro azione allargando lo sguardo, attraverso il dialogo e il coinvolgimento di tutta l'area metropolitana. Ciò che ci muove è il desiderio di riprogettare una mobilità moderna ispirata alle città internazionali».

In quanti siete?

«I soci fondatori sono circa una



ventina. Sabato verranno costituiti gli organi rappresentativi. Oltre alla mia nomina come presidente ci saranno anche degli esperti che metteranno a disposizione la loro professionalità sull'inquinamento ambientale».

Che cosa vi ha spinto a unirvi?

«La causa scatenante è stata l'idea dell'amministrazione di realizzare il Passante di Mezzo».

Per voi esistono delle alterna-

tive praticabili?

«Abbiamo proposte alternative al Passante, come mostrato durante gli incontri del percorso pubblico dell'opera, ma il nostro intento è di informare i cittadini per un coinvolgimento partecipato».

Quali sono quindi le vostre priorità? Che proposte avete?

«L'associazione vuole promuovere delle iniziative che sensibilizzino i cittadini ai rischi ambientali, utilizzando anche le nuove tecnologie».

Madre di due figli, impegni fitti di lavoro. Cosa l'ha spinto ad accettare questa candidatura?

«Il fatto di essere madre mi fa preoccupare ancora di più nel pensare all'eredità che lasceremo alle future generazioni. Ho a cuore il futuro dei giovani. Penso che ogni generazione debba fare la sua parte per non consumare le risorse dei propri figli. Noi stiamo consumando invece che lasciare in eredità. I figli hanno accentuato il mio senso di responsabilità. Vorrei lasciare a loro un mondo in cui ognuno fa del suo meglio per renderlo un posto migliore».

Cristina Ropa