

Sul palco gli esperti anti fake news

«Oggi più rischi»

La mossa

Quasi tutto l'evento, il primo di una lunga serie — «Faremo pressione finché ci saranno ostacoli alla realizzazione della nuova pista» — è stato dedicato agli esperti, all'informazione corretta che secondo il Comitato finora è mancata ed è all'origine del no alla pista. «Se ne sono sentite di tutti i colori. A quelli del no, diciamo di informarsi, anche con il materiale che presto metteremo in rete, e se continueranno ad essere contrari sarà chiaro che è solo una opposizione strumentale», sottolinea Leonardo Basilichi, prima di dare la parola ai professori.

I docenti chiamati sul palco sono stati Luigi Da Deppo, docente emerito di costruzioni idrauliche presso l'Università di Padova, Iunio Iervolino, dell'Ateneo di Napoli, esperto di tecnica delle costruzioni e Leonardo Tognotti, dell'università di Pisa che ha parlato di rumore e inquinamento.

Con l'aiuto di diapositive e diagrammi i professori hanno spiegato che la costruzione della pista parallela convergente all'autostrada e delle opere di compensazione e tutela ambientale miglioreranno la situazione rispetto ad oggi e che lo scalo potenziato avrà un «impatto trascurabile» su inquinamento e rischi di incidenti. «Con il progetto rivisto rispetto a quello di un anno fa — ha affermato Da Deppo — il tracciato del Fosso Reale è allungato di tre volte, il suo alveo sarà più largo e profondo, la sicurezza idraulica garantita, le zone che saranno allagate molto meno estese di oggi grazie a due nuove casse di espansione e l'autostrada non si tocca: non sarà rialzata di 80 centimetri,

come inizialmente previsto». Iervolino ha illustrato lo studio sui rischi di incidenti, commissionato da Enac, sul nuovo assetto del Vespucci, sia per aerei caduti nell'area aeroportuale che per l'effetto di carburante incendiato, sia per la caduta di un velivolo su uno dei tre impianti a rischio presenti nei dintorni dello scalo. «Tutti i fattori di rischio sono entro la soglia considerata accettabile e la probabilità di morte di una persona per incidente aereo è pari ad un caso ogni cento milioni di anni e gli aerei che saranno usati hanno una probabilità di guasto grave ogni dieci milioni di voli». Il rumore — ha aggiunto — interesserà il 94% di persone in meno rispetto ad oggi, cioè solo una sessantina e l'inquinamento da polveri e gas serra e ossidi è trascurabile, dato che è lo 0,1% nel primo caso e l'1,5% nel secondo del totale». Infine Marcello Cecchetti, capo dell'ufficio legislativo del ministero dell'ambiente ha sottolineato: «È una bufala che le norme siano state modificate per far fare l'opera. Il percorso di riforma della normativa è iniziato un anno prima del decreto ed ha coinvolto anche la conferenza Stato-Regioni». (M.B.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da sinistra, seduti, i tre esperti: Iunio Iervolino, Leonardo Tognotti e Luigi Da Deppo

I tre nodi

Rischio idraulico

Con la deviazione e l'allungamento del Fosso Reale, il cui alveo sarà approfondito e allargato aumenta la sicurezza contro le alluvioni. Nasceranno nella zona tra Peretola e Sesto anche due nuove casse di espansione

Allarme incidenti

Enac ha commissionato uno studio sul rischio diretto o indiretto causato da un aereo che cada in decollo o in atterraggio. La possibilità che una persona muoia per questo motivo è pari a 10 alla ottava

Rumore e smog

Oggi sono circa 2.600 gli abitanti esposti a rumore tra i 60 ed i 65 decibel e 150 sopra i 65 decibel, diventeranno in tutto una sessantina. Poco significativo in termine percentuale l'apporto di polveri e smog dai voli con la pista allungata

