

## Sulla visita all'autodromo di Adria

Riproduciamo la rassegna stampa giornalistica pubblicata sui quotidiani IL TIRRENO PONTEDERA e NAZIONE PONTEDERA VALDERA del 8/6/2011

mercoledì  
8 giugno 2011

Testata:  
**NAZIONE PONTEDERA VALDERA**  
«Niente rumore a 150 metri dalla pista»

Pagina:  
2

La ricognizione all'autodromo "gemello" di Adria ha dato il primo responso di MARIO MANNUCCI

L'AUTODROMO progettato nella campagna fra Gello e Pardossi può piacere o non piacere, ma la visita a quello di Adria, in attività da 8 anni, ha dato una risposta al problema del rumore. E' positiva perché a 150 metri di distanza dalla pista il rumore non si sente. E men che mai si sente sul lato opposto, a distanza di circa 500 metri. Lo hanno "detto" i 64 orecchi dei 32 "gitanti" – fra cui chi scrive – approdati in pullman all'autodromo di Adria, presentato come il gemello di quello progettato per Pontedera-Pardossi, mentre la testimonianza elettronica (necessaria solo nel caso che quasi tutti i gitanti, dal sindaco Millozzi in giù, soffrissero di problemi all'udito) ha poi fissato il rumore in 60-70 decibel. Quota normale.

IN PISTA, in quel momento mentre non pioveva – si alternavano in prove private una decina di centauri – il massimo previsto è 26 – E sulla tribuna il rumore dei loro motori si faceva ovviamente sentire, pur essendo sopportabile. Ma proprio la tribuna realizzata sul rettilineo (il punto di maggiore velocità delle moto) e sulla quale la comitiva pontederese si è piazzata come prima tappa del tour conoscitivo, è uno delle principali barriere anti rumore. E' infatti di terra ricoperta da un tessuto speciale. Un sistema, è stato spiegato, capace di più altri di assorbire il rumore. Tanto più che sopra la tribuna c'è una barriera di alberi. Piazzati, con altri parapetti, lungo tutto il circuito.

LA ZONA è quella del Polesine. Adria, antica città (ora di 20 mila abitanti) costruita 6 secoli prima di Cristo sulle rive del Mincio (poi deviato) e nel cuore del grande delta del Po, dista dall'autodromo più di 10 chilometri. Ci sono però insediamenti agricoli, industriali, ristoranti, più vicini all'autodromo (che esiste da 8 anni) fino ad alcune case proprio a ridosso della pista. Le hanno comprate e vi risiedono i proprietari e i gestori dell'impianto. «Ormai i rumori non li sentiamo più, come chi abita vicino a una ferrovia, che fa più rumore», dicono.

L'impianto di Adria ha due grandi strutture di supporto alla pista lunga 2,7 km, mentre quella prevista a Pontedera-Pardossi è di 3,6 – dove vengono organizzati anche eventi mondani. Dai matrimoni alle feste al congresso della Confindustria dove venne eletta la presidente Marcegaglia. E è stato detto e ripetuto che l'intera economia della zona ne ha tratto gran giovamento, mentre gli addetti diretti all'autodromo vanno da 40 in giorni di bassa utenza a oltre 200 in giorni clou.

LE GIORNATE di gara sono pochissime. E a Pontedera ne sono previste solo 4 all'anno. Anche ad Adria ci furono polemiche, politiche e popolari, quando l'impianto venne progettato e realizzato. Ma ora, assicurano i gestori dell'impianto, è tutto tranquillo, mentre l'intera zona, assicurano, si è risvegliata da decenni di letargo.

In viaggio ad Adria per verificare l'impatto dell'impianto sportivo gemello a quello previsto a Pardossi

«I giovani che se n'erano andati sono tornati e hanno trovato un'occupazione»

ADRIA (Ro). Era diventato un paese per vecchi. Ora, Adria, non lo è più. E, dicono gli abitanti del posto, che gran parte del merito è della pista, quell'autodromo il cui progetto "gemello" dovrebbe sorgere a Pontedera, all'interno della Tenuta Isabella. È questo il motivo per il quale l'altro giorno una delegazione è partita da Pontedera: andare a toccare con mano un impianto già funzionante, per verificarne l'impatto visivo, quello urbanistico e, soprattutto, quello ambientale, con il rumore in primo piano. Erano una quarantina le persone che, guidate dal sindaco Simone Millozzi e dall'assessore allo sport Matteo Franconi, hanno affrontato il viaggio. Un po' timorosi per il maltempo che, pur avendo funestato gran parte della giornata, ha permesso lo stesso un'ispezione con tanto di misurazioni dei decibel. «E' stato importante spiega il sindaco Millozzi aver fatto il giro esterno dell'impianto e poi quello alla struttura interna. Tanti dubbi, se c'erano, ma non da parte mia, sono stati fugati». A fare da cicerone alla comitiva (alla quale s'erano aggiunti abitanti di Pardossi, la frazione che più di altre teme l'impatto dell'impianto, membri del Comitato che non vuole la realizzazione del progetto, semplici cittadini, membri della consulta di quartiere e l'assessore calcinaiole Francesco Sangiovanni) è stato uno dei progettisti dell'impianto, Jarno Zaffelli. Suo il disegno della pista di Adria, suo quello di Pontedera e di tanti altri. «Abbiamo visto la pista in un giorno di intensa attività – prosegue Millozzi – c'erano una ventina di motori che provavano, ne erano previsti 30 in tutto il giorno. Abbiamo misurato il rumore: nel punto di massima espressione, sul rettilineo dell'arrivo, era a 76 decibel, a centocinquanta metri era sceso a 65 decibel. tanto per intenderci è il livello di rumorosità di una strada mediamente trafficata. A quattrocento metri non si avvertiva niente. Si sentiva il passaggio delle auto della vicina strada e quello del treno poco distante. Se l'impianto di Pontedera sarà simile, con le arginature, con gli alberi, le curvature adeguate, non ci sono dubbi, l'impatto acustico sarà accettabile, quasi inesistente. I cittadini che sono venuti con noi lo hanno verificato di persona e hanno ricavato impressioni positive».

La pista si trova tra una zona industriale e alcune abitazioni (la più vicina, dicono i partecipanti al viaggio ad Adria, è a meno di un chilometro). A ridosso, però, c'è la casa del direttore dell'impianto. «Ci vive con la famiglia e due figli – specifica il sindaco – Dovrebbe essere il segno che il rumore è accettabile».

La cosa che più ha impressionato è che la pista ha rivitalizzato la città. C'erano solo vecchi, i giovani se n'erano andati. Aperto l'impianto, è stato un fiorire di attività economiche: case-vacanza, alberghetti, pizzerie, bar e ristoranti. Per non parlare dei 50 addetti che ha occupato l'impianto. «Pontedera non vive la stessa situazione – prosegue Millozzi – ma le ricadute sul piano economiche sono importanti. Da considerare».

Emilio Chiorazzo

La delegazione di Pontedera è partita armata di misuratori dei decibel

PARDOSSI. Divisi. C'è chi si è lasciato affascinare dall'impianto visitato ad Adria, chi, partecando con dei giudizi negativi, li ha mantenuti anche dopo il viaggio.

La delegazione di abitanti di Pardossi ha visitato l'impianto motoristico: hanno toccato con mano la situazione che potrebbe verificarsi in città. Hanno potuto, soprattutto... sentire. Sul pullman anche alcuni consiglieri di minoranza.

A sentire le impressioni estemporanee durante il viaggio di ritorno, sembrerebbe che gli ingegneri di Adria abbiano fatto davvero un lavoro egregio. «Il rumore è tenuto sotto controllo in maniera straordinaria» commenta a caldo Luigi Cecchini che presiede la consulta di frazione. Parole confermate dalle impressioni della consigliera del Pdl Federica Barabotti. «C'erano in tutto 16 moto che giravano sulla pista. A 1600 metri il rumore era quasi impercettibile. E a 500 metri più in là è sparito del tutto». I cittadini sono stati accompagnati in un giro di perlustrazione non solo della sonorità, ma anche dell'economia del posto. «L'autodromo è stato un toccasana per l'economia locale», continua la Barabotti. «Prima la zona stava morendo: i negozi chiudevano e l'imprenditoria stagnava. Ma adesso ci sono alberghi e ristoranti tutt'intorno». I membri del comitato hanno sviluppato invece una visione più critica. «Il giro economie creato lassù, sicuramente più che proficuo, va inquadrato in una viabilità più sviluppata. Capace di decongestionare eventi anche da 5000 persone», entra nel merito Samuele Orsini. Per quanto riguarda la sonorità, Orsini è categorico: «Non sarà un impianto a impatto zero. Anche se le normative saranno certamente rispettate, bisogna mettere in conto le differenze fra i due progetti. E quindi contestualizzare: lassù i centri abitati più vicini sono a 7 km, la pista è in una conca naturale e intorno sono stati edificati terrapieni. Qua, di terrapieni ce ne saranno pochi, e tutto sarà affidato ai pannelli fonoassorbenti. Inoltre a Pardossi correranno normalmente 35 moto». Alfredo Medici, tra gli investitori del progetto di Pardossi, tranquillizza: «A 180 metri dal circuito, l'ingegner Zaffelli ha misurato i decibel col fonografo: ce n'erano 70. Faceva più rumore la fabbrica alle nostre spalle».

Jacopo Paganelli