

## **INTERVISTA PORTAVOCE COMITATO CITTADINI IN RETE 26/02/2025 - progetto opencoesione classi 2C AFM/2B AFM**

---

### **Intervistato**

- Portavoce del comitato "cittadini in rete" Michele Cianci

### **Hanno posto le domande gli studenti e le studentesse della 2B AFM/2C AFM**

- Spadanuda Sara
- Siena Giada
- Di Florio Andrea
- Di Nardo Mattia

E la professoressa

- Sottile Giuliana

---

### **Parte 1: INTERVENTO PORTAVOCE DEL COMITATO "CITTADINI IN RETE" MICHELE CIANCI**

### **INTERVENTO (prima delle domande)**

Buongiorno ragazzi, sono Michele Cianci portavoce del Comitato "cittadini in rete". Si tratta di un'associazione cittadina che ha avuto origine intorno al 2010, quando esisteva una rete di associazioni territoriali, tra cui quella di Colle Santa Lucia, Termoli Centro, e altre realtà, tra cui quelle dei balneari. Da questa rete è poi emersa l'associazione "Cittadini in Rete". So che avete richiesto chiarimenti riguardo al progetto di raddoppio della rete ferroviaria e le conseguenze, in particolare l'impatto sul tessuto urbano di Termoli. Ho portato alcune fotocopie che, se desiderate, posso distribuire per mostrarvi quello che potrebbe essere l'impatto visivo delle barriere antirumore previste da RFI. RFI, che è l'acronimo di "Rete Ferroviaria Italiana", è l'ente che sta gestendo il progetto.

Il discorso del raddoppio della linea ferroviaria ha avuto inizio nei primi anni 2000 e, nel corso degli anni, ci sono state diverse valutazioni da parte della Commissione

VIA, ossia la Commissione per la Valutazione dell'Impatto Ambientale. RFI ha portato avanti un progetto che prevede, per il raddoppio della linea ferroviaria a Termoli, l'installazione di barriere antirumore. Queste barriere dovrebbero avere un'altezza compresa tra i 7,5 e i 12 metri, a seconda del tratto, ma per la zona urbana, che ci interessa di più, dovrebbero avere un'altezza di circa 8 metri.

È evidente che il tessuto urbano di Termoli è già suddiviso dalla linea ferroviaria in due, e ciò crea due colli di bottiglia importanti per la viabilità, ossia il ponte della Madonnina e il ponte dell'Università. Di conseguenza, chi desidera spostarsi da una zona all'altra di Termoli deve necessariamente transitare attraverso questi due ponti, con il risultato che il traffico si congestiona facilmente. RFI ha proposto queste barriere antirumore in diverse zone d'Italia, e i casi più simili al nostro sono quelli delle Marche e dell'Abruzzo. In tutte le località coinvolte da questa tipologia di intervento per l'assorbimento dei rumori, i comuni hanno presentato istanze di rifiuto, con pronunciamenti che sono arrivati fino al Ministero. Quest'ultimo non ha potuto fare a meno di accogliere tali istanze. Pertanto, RFI è stata costretta a cercare delle alternative.

Il caso di Termoli è particolare, poiché, nonostante si parli frequentemente di alta velocità, in realtà solo pochi treni avranno una velocità elevata. Ciò che è davvero impattante dal punto di vista dell'inquinamento acustico è l'alta capacità. Ma che cos'è l'alta capacità? In sostanza, si tratta dei treni merci, che transitano ogni 7-8 minuti nella tratta di Termoli. Questi treni, essendo più lunghi e rumorosi, costituiscono una fonte di disturbo significativa, con il rumore che diventa un fattore continuo all'interno della città.

Studi condotti dalla nostra associazione, che include anche professionisti del settore, come un ingegnere e una biologa, hanno mostrato che le barriere antirumore non risolvono completamente il problema, ma semplicemente lo spostano a una distanza maggiore. Inoltre, la curva di espansione acustica non riduce il rumore in modo efficace, poiché gli edifici circostanti sono più alti delle barriere stesse, quindi il problema persiste. Nonostante le nostre osservazioni e quelle di altre associazioni, come quella turistica di Termoli, RFI ha continuato a riproporre il medesimo progetto. La Commissione VIA, che è una conferenza di servizi tra vari settori (ambientale, urbanistico e dei beni culturali), ha bocciato il progetto in tre occasioni: nel 2004, nel 2010 e nel 2019, motivando il rifiuto con questioni ambientali e sociali.

Nonostante ciò, RFI ha continuato a presentare regolarmente lo stesso progetto, occasionalmente aggiungendo modifiche come passerelle pedonali o ciclopedonali, oppure creando parcheggi più o meno interrati o sopraelevati. Tuttavia, questi aggiustamenti non risolvono il problema, che riguarda principalmente l'impatto visivo e sociale. Infatti, chi arriva a Termoli in treno, provenendo da nord o da sud, entra in una sorta di imbuto costituito dalle barriere, che impedisce di vedere il mare o il borgo antico. Dal punto di vista turistico, questo è un grave svantaggio, poiché i visitatori non possono apprezzare ciò che la città ha da offrire, come il borgo e il mare, e non possono nemmeno immaginare a piedi quanto sia vicina la bellezza naturale e storica di Termoli.

In aggiunta all'inquinamento acustico, le barriere potrebbero anche contribuire all'inquinamento particellare, in quanto riflettono il calore, aumentando la temperatura e la concentrazione di micro particelle nell'aria, a causa dei gas di scarico delle auto che vengono bloccati dalle barriere e concentrati ulteriormente. Si tratta di una serie di impatti negativi che non sono stati adeguatamente affrontati nel progetto di RFI.

Infine, pur essendo iniziati i lavori per il raddoppio della linea ferroviaria, che vanno dalla rotonda dell'INPS fino a scendere verso l'Esina, il tratto che riguarda Termoli è ancora oggetto di discussione. A tal proposito, il Consiglio Comunale di Termoli, nell'aprile 2024, ha finalmente preso una posizione ufficiale dopo venti anni di richieste, esprimendo un parere fortemente negativo riguardo alle barriere antirumore.

### **DOMANDA SPADANUDA SARA**

Buongiorno, qual è la vostra posizione sul comitato cittadini e rete su questa installazione delle barriere? Secondo lei ci sono delle alternative valide oltre alle barriere per contrastare l'inquinamento acustico?

### **INTERVENTO M.CIANCI**

La nostra posizione è inequivocabile: siamo fermamente contrari alla soluzione proposta, in quanto essa non risolve, ma piuttosto aggrava la situazione dei cittadini. Le alternative esistono, naturalmente, sebbene non spetti a noi suggerirle. Tuttavia, le opzioni principali, compatibili con i costi, sono due. È importante ricordare che RFI, pur essendo un ente pubblico, ha acquisito una natura ibrida dopo la privatizzazione avvenuta negli anni '90, quando le Ferrovie dello Stato italiane sono diventate società controllate. Oggi, infatti, RFI opera come una realtà privata, il che la porta, inevitabilmente, a concentrare i suoi sforzi sull'abbassamento dei costi, una scelta che, però, risulta inadeguata quando si parla della salute e della vivibilità di

una città come Termoli. In questi casi, l'interesse economico non può prevalere sulla tutela della salute dei cittadini. È su questo punto che noi abbiamo insistito ripetutamente, ricevendo una risposta positiva e accolto anche nelle ultime commissioni parlamentari, dove le nostre opposizioni, sia come "Cittadini in Rete" che come privati abitanti nei pressi del tratto ferroviario, sono state prese in considerazione.

Le alternative? Ce ne sono due principali. Una di esse riguarda il decentramento della stazione, come è stato fatto a Vasto, dove la stazione inizialmente situata a Vasto Marina è stata successivamente spostata a Vasto San Salvo, distante 3-4 chilometri. Una soluzione simile potrebbe essere adottata anche per Termoli, spostando la stazione tra Termoli e Campomarino. Tuttavia, questa opzione presenta delle problematiche idrogeologiche, poiché l'area è soggetta a possibili danni derivanti dalla diga del Liscione, come accadde nel 2003, quando l'alluvione arrivò fino al mare. Pertanto, la realizzazione della stazione in quella zona risulterebbe particolarmente complessa. L'unica soluzione praticabile per quanto riguarda il decentramento sarebbe quella di spostare la stazione più all'interno, ma anche questo comporterebbe un costo elevatissimo, poiché implicherebbe la costruzione di un nuovo tratto ferroviario e la posa dei binari.

La soluzione che abbiamo più volte suggerito e proposta, che comporterebbe costi simili a quelli delle barriere antirumore, sarebbe quella di coprire il tratto ferroviario, in modo da creare una struttura sopraelevata dove, oltre alle barriere acustiche, potrebbero essere previsti interventi come il rinnovo dei serramenti nei palazzi circostanti. Questi interventi, seppur costosi, non costituirebbero un disservizio per i cittadini, al contrario di quanto accadrebbe con l'installazione di barriere visive e acustiche. Inoltre, la soluzione proposta prevede la realizzazione di un tunnel artificiale lungo circa 800 metri, tra il ponte della Madonnina e il ponte dell'Università. All'esterno di questo tunnel potrebbero essere creati parcheggi, spazi verdi e aree giochi per bambini, migliorando così la vivibilità e la qualità della vita a Termoli. Inoltre, questa soluzione risolverebbe la frammentazione del tessuto urbano della città, eliminando i due colli di bottiglia creati dai ponti e migliorando la viabilità interna.

Soprattutto, la creazione di parcheggi e aree verdi permetterebbe anche di chiudere il centro cittadino, dalla Madonnina in giù, rendendolo completamente pedonale. Questo consentirebbe ai turisti di parcheggiare comodamente e passeggiare nel centro, godendo della città senza il disturbo del traffico. I vantaggi sarebbero, dunque, molteplici. Non solo verrebbe evitata la creazione di una barriera visiva che avrebbe un impatto negativo sull'aspetto urbano di Termoli, ma si risolverebbe anche un problema storico, quello della divisione della città in due. Attualmente, la città è divisa tra il borgo antico, la zona napoleonica e la parte nuova di espansione, con il tratto ferroviario che interrompe la continuità del tessuto urbano. La proposta di coprire il tratto ferroviario rappresenta una soluzione che, pur essendo

economicamente più contenuta, risolverebbe in modo significativo problemi cruciali per la città.

### **DOMANDA DI FLORIO ANDREA**

Il Comitato ha valutato la possibilità di utilizzare tecnologie innovative, come i materiali fonoassorbenti integrati nel paesaggio, che potrebbero ridurre l'impatto acustico senza dover ricorrere a barriere così alte?

### **INTERVENTO M.CIANCI**

Sicuramente, esistono attualmente delle rotaie decisamente meno rumorose rispetto a quelle attuali. Tuttavia, tale intervento comporterebbe non solo lo smantellamento delle rotaie esistenti e la posa di quelle nuove, ma anche la necessità di sostituire l'intero sistema rotante dei treni, poiché sarebbe indispensabile adeguare i mezzi dal punto di vista acustico alle nuove rotaie. Non è nostra intenzione demonizzare le barriere antirumore, le quali sono senz'altro efficaci nell'alleviare numerosi problemi acustici nelle aree periferiche delle città; tuttavia, non sono la soluzione ideale all'interno di un centro urbano. Pertanto, è necessario adottare un approccio più radicale. L'introduzione di nuovi binari e tecnologie, sebbene riduca il livello di rumore emesso, non risolve completamente il problema. In particolare, nella nostra città, stiamo affrontando un traffico ferroviario che, in alcuni casi, arriva a quintuplicarsi, con treni che transitano ogni 7-8 minuti. La maggior parte di questi treni, essendo merci, non si fermano e transitano a una velocità di circa 50-60 km/h, con un impatto sonoro notevole.

A nostro avviso, sebbene non spetti a noi risolvere il problema, tra le soluzioni proposte quella che ci appare più interessante è la copertura del tratto ferroviario che attraversa la città, un segmento di circa 800 metri tra i due ponti. Questa soluzione richiederebbe un adeguato innalzamento delle pareti perimetrali, dato che la copertura non può essere realizzata senza interventi strutturali adeguati. Fortunatamente, la nostra città gode di un dislivello naturale tra Viale Trieste e via Duca degli Abruzzi, nella zona della stazione. In effetti, il ponte della Madonnina è allineato con Viale Trieste, mentre la strada che conduce alla stazione, via Bega, scende verso il basso. Questo dislivello naturale ci permette di pensare a una copertura non a forma di "U", ma a forma di "L", che parta dall'altezza di Viale Trieste e scenda verso la stazione. In questo modo, l'impatto in termini di cementificazione sarebbe notevolmente ridotto, a meno che non si consideri una barriera visiva simile a quelle acustiche, il che renderebbe l'intervento privo di senso. In questo caso, infatti, si creerebbe una struttura a forma di "L", che consentirebbe di integrare la zona, mantenendo l'impatto ambientale il più basso possibile.

Questo progetto è certamente valutabile, ma quello che ci preme sottolineare è l'ostinazione di RFI nel proporre questa come unica soluzione, senza prendere in considerazione altre alternative. Una proposta che abbiamo avanzato, e che riteniamo particolarmente valida, sarebbe quella di organizzare un concorso di idee, coinvolgendo studi professionali di grande calibro o persino università di ingegneria e politecnici italiani. Un simile concorso permetterebbe di individuare la soluzione più adatta, che non solo riduca al minimo l'impatto acustico, ma che sia anche esteticamente e funzionalmente fruibile per la città. È importante ricordare che la proposta di RFI è stata ripetutamente bocciata a livello governativo, anche dalla commissione di valutazione dell'impatto ambientale. Lo stesso Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha respinto il progetto, in risposta a un'istanza presentata dal Comune di Novara, che condivideva la medesima problematica di divisione causata dalla tratta ferroviaria. Novara ha organizzato un consiglio comunale dedicato alla questione, analogamente a quanto fatto a Termoli lo scorso anno, e il Ministero non ha potuto fare altro che accogliere la richiesta.

In definitiva, RFI deve presentare un progetto che non preveda barriere fonoassorbenti, e non può continuare a riproporre una soluzione già bocciata. L'impasse attuale deve essere superato obbligando RFI a esplorare progetti alternativi. Le uniche soluzioni possibili, in questa fase, sono il decentramento della stazione o la copertura del tratto ferroviario, entrambe soluzioni valide e realizzabili.

## **DOMANDA SIENA**

Esistono studi o dati che supportano l'efficacia delle barriere alte 7,5 metri in termini di riduzione dell'inquinamento acustico, o il Comitato ha dubbi sull'effettiva riduzione dei rumori?

## **INTERVENTO M.CIANCI**

Come ho già detto prima, questa soluzione è sicuramente solo un paliativo e non risolve affatto il problema. Inoltre, va fatta una riflessione più ampia sul bene della città. Se si installano queste barriere, come accennavo prima, i passeggeri del treno che transitano non vedranno più la città, il che rappresenta un danno non solo per i turisti, ma anche per gli operatori commerciali, in particolare per i balneatori. Meno persone verrebbero a usufruire dei servizi commerciali di Termoli, il che causerebbe un disservizio e una perdita di attività economica per la città. Già ora Termoli sta affrontando difficoltà economiche, come dimostrano i negozi che stanno chiudendo, e questa situazione non farebbe altro che aggravare ulteriormente la situazione.

Queste sono considerazioni che RFI non sembra prendere in considerazione, o fa finta di non vedere. La realtà è che, in molti casi, la logica del profitto prevale su quella del benessere della comunità. Ecco perché alcuni servizi fondamentali per i cittadini non dovrebbero essere privatizzati: non si può svendere una città a favore degli interessi privati di RFI o di altri operatori. Questo è un punto importante.

La politica del territorio è sempre stata incerta su questo tema. Ufficialmente, si è dichiarata contraria, ma spesso in maniera poco decisa. Forse l'unico pronunciamento serio è stato fatto l'anno scorso, con il Consiglio Comunale monotematico, dove Termoli si è espressa ufficialmente contro le barriere. Tuttavia, siamo ancora in ritardo rispetto ad altre realtà. Prendete ad esempio le Marche, dove la questione è stata affrontata immediatamente. I comuni si sono consorziati, la Regione ha supportato l'iniziativa, e hanno subito avviato un dialogo con il Ministero. Al Nord Italia, poi, sono già numerose le stazioni interrate, quindi tecnicamente il problema è risolvibile, e non si può giustificare con il discorso dei costi. Quanto vale la salute di un singolo cittadino? Quanto vale la salute di 30.000 abitanti, come quelli di Termoli? Questi sono beni non quantificabili, e la priorità deve essere quella di fornire un servizio che garantisca il benessere collettivo.

Oltre a questo, va ricordato che Termoli ha una caratteristica rara per una città costiera: la vicinanza della stazione ferroviaria al centro. I turisti arrivano in treno, scendono dalla stazione con valigie e trolley, e possono fare una passeggiata a piedi fino al centro, al Borgo Vecchio, al mare o al porto per prendere l'aliscafo per le Tremiti. Penalizzare questa caratteristica, spostando la stazione, rappresenterebbe un danno economico notevole. La soluzione migliore sarebbe quella di coprire il tratto ferroviario esistente, così da non decentralizzare la stazione e non penalizzare l'accessibilità. Anzi, questa soluzione attirerebbe più turisti e risolverebbe il problema di una città spezzata in due, consentendo finalmente di ricucire il tessuto urbano di Termoli.

## **DOMANDA SOTTILE**

Come mai i comuni coinvolti in questo progetto con sono riusciti a fare squadra?

## **INTERVENTO M.CIANCI**

Il Molise ha difficoltà a fare squadra, e questo non è un fenomeno nuovo. Lo vediamo in tante situazioni. Faccio un esempio: in tutti questi anni, durante la nostra lotta per far emergere questa problematica, non siamo mai stati supportati dalla Confcommercio o dalla Confesercenti, che sono le prime associazioni di categoria che dovrebbero essere danneggiate da una diminuzione del turismo a Termoli. Non si sono mai seduti al tavolo con noi, e questo dimostra quanto sia difficile fare squadra in Molise, anche tra i comuni. Campomarino, per esempio, non ha particolari problemi: la sua zona turistica è situata a valle del tratto ferroviario, mentre la parte cittadina è sopra. Di conseguenza, la sua situazione è diversa e più semplice rispetto a Termoli, che ha la ferrovia nel cuore della città.

Il problema di Termoli è proprio questo: la ferrovia passa nel centro abitato, e finora i vari sindaci che si sono succeduti in questi 25 anni non hanno mai preso una posizione chiara. Hanno sempre detto "vediamo cosa possiamo fare", senza mai prendere una decisione decisa. Ad esempio, non hanno mai pensato di fermare il

traffico ferroviario per cercare una soluzione concreta. Io ricordo quando ero giovane, che nel '90 c'era stata la lotta contro la centrale nucleare a Campomarino. Allora gli studenti e gli agricoltori si unirono e bloccarono la situazione. Ma anche la politica, all'epoca, ci sostenne. Il presidente della Regione, Florindo Da Imma, si schierò apertamente contro il governo, pur facendo parte della stessa corrente politica. Però negli anni successivi, queste mobilitazioni sono diventate sempre più deboli. La protesta contro la costruzione della turbogas, ad esempio, non ebbe la stessa forza. Alla fine la turbogas si è fatta, e oggi la politica è meno attenta a queste problematiche, il che non è positivo. Ci sono tante altre regioni e città che si sono schierate contro queste iniziative.

Quello che deve fare l'amministrazione cittadina e regionale è chiaro: non siamo contrari al raddoppio della linea ferroviaria, perché non possiamo fermare il progresso, ma non possiamo nemmeno permettere che si crei un collo di bottiglia lungo 30 km. Se vogliono passare da noi, devono farlo in modo che ci siano dei benefici concreti per la nostra città. Non possiamo accettare palliativi come un passaggio ciclopedinale o dei parcheggi, che non risolvono il problema. La richiesta è semplice: se volete passare da casa nostra, allora ci dovete fare la copertura del tratto ferroviario. Questo è un punto su cui bisogna essere chiari. Se le amministrazioni comunale e regionale non lo faranno, dobbiamo essere noi, come associazione, ma anche voi come cittadini, a farci sentire. Questo è l'aspetto più importante.

## **DOMANDA DI NARDO**

Ma la RFI con queste barriere, cosa vuole mirare?

## **INTERVENTO M.CIANCI**

Ripeto, la questione è puramente economica. Installare le barriere è la soluzione più semplice e meno costosa per loro, perché non richiede lavori complessi come la copertura, che pur essendo più costosa, non è di molto più cara. L'obiettivo di RFI è quello di fare la cosa più conveniente per loro. Certamente un'impresa deve cercare il profitto, ma non si può mettere in secondo piano la salute dei cittadini. E invece, con questa soluzione, si rischia proprio di danneggiare la salute, poiché si provoca inquinamento acustico e ambientale, oltre a danneggiare il turismo della città.

Pensate anche alle case costruite oltre la ferrovia. Quelle case che ora valgono un certo prezzo al metro quadro vedrebbero un crollo del valore, perché chi abita oltre la ferrovia non vedrà più il mare, ma una barriera. È chiaro che, se prima il valore era 2.000 euro al metro quadro, ora potrebbe scendere a 1.500, o anche meno, con un conseguente impoverimento del tessuto sociale della città. Questo non è qualcosa che si può quantificare con una semplice operazione matematica, ma è un impoverimento che, a lungo termine, avrebbe gravi conseguenze. Per esempio, chi magari aveva in mente di vendere la casa per andare in pensione e comprare una

casa più piccola, ora non potrà farlo, perché la sua casa non vale più come prima. Questo crea un danno per la collettività, non solo per il singolo.

Personalmente, per esempio, io vivo sul mare, a pochi passi dalla spiaggia, ma non è giusto che io pensi solo al mio beneficio personale. Bisogna considerare il benessere della collettività. E la città nel suo complesso ne uscirebbe impoverita, non solo dal punto di vista turistico ed economico, ma anche dal punto di vista fisico e ambientale, a causa dell'impatto dell'inquinamento, in tutte le sue forme.