

INTERVISTA ALLA GIORNALISTA ANTONELLA SALVATORE

TRASCRIZIONE

ALUNNO 1- Quali sono stati i principali ostacoli amministrativi affrontati durante il progetto di raddoppio della tratta Termoli-Lesina?

GIORNALISTA- Allora, gli ostacoli sono stati diversi, intanto vorrei dire che si è iniziato a parlare di raddoppio della Termoli-Lesina, quindi della tratta adriatica molisana e di un pezzo della Puglia nel 2001 perché questa opera è stata inserita nella legge obiettivo e subito RFI, la società delle ferrovie, ha proposto un primo progetto di raddoppio, perché? Perché questo tratto ferroviario è considerato l'imbuto dell'Italia, ovvero tutti hanno l'alta velocità tranne noi e questo piccolo pezzo di Ripalta della Puglia. Quindi questo è stato un po' il primo motivo perché si è giunti a questa progettazione. Però dal 2001 sono passati oltre 20 anni e noi siamo ancora qui a parlarne. Perché? Perché ci sono stati proprio una serie di ostacoli al progetto presentato dalle ferrovie. Perché? Perché prima di tutto lacunoso in vari aspetti. Mentre la Puglia, di cui sono già iniziati i lavori, ha ottenuto quello che desiderava, ovvero lo spostamento del tratto ferroviario nella parte interna liberando la costa, Noi questo non l'abbiamo ancora ottenuto, nonostante all'inizio è stato richiesto e anche preteso, però i costi per spostare 28 km di tratto ferrato nel tratto molisano erano insostenibili. Di conseguenza gli 8 chilometri della Puglia è stato accettato e loro di fatto hanno ottenuto tutto e i lavori sono già iniziati. Per i 28 chilometri del tratto molisano ciò non è accaduto, quindi primo per questi costi elevatissimi rispetto a quelle che erano le richieste iniziali dell'amministrazione regionale, ma poi ci sono state anche altre problematiche, primo fra tutti l'inquinamento acustico. Questo è uno scoglio che ancora oggi c'è perché si è costituito un comitato che ha presentato anche delle osservazioni al Ministero dell'Ambiente ovvero nel progetto di RFI la realizzazione di pannelli alti oltre 7 metri, 7,5-8 metri circa che andranno a creare un'ulteriore ferita in quello che è il centro della città, visto che la stazione di Termoli taglia la città, è al centro. E quindi qual è il principale scoglio? Quello che chiedono anche in ambito poi regionale è il risanamento acustico con la realizzazione del progetto dell'alta velocità. In realtà qui non si parla veramente di alta velocità ma il raddoppio è di alta capacità, che vuol dire che passeranno 4 treni ogni ora, almeno in entrambi i sensi di marcia. Quindi non si parla solo di treni passeggeri ma soprattutto di treni merci, quindi l'impatto sull'ambiente circostante sul territorio diventa importante, anzi prioritario. Quindi questa è la situazione che a 20 anni dall'inizio di questo progetto è di fatto ancora in essere. rispetto a questo inizialmente i lavori erano previsti in tre lotti funzionali Ripalta-Lesina, poi Ripalta-Campomarino e poi Campomarino-Termoli invece adesso si è un po' semplificato in due soli lotti I fondi necessari per realizzare questo raddoppio ammontano 700 milioni di euro con fondi PNRR, prima invece i fondi erano i fondi CIPE e ammontavano circa 594 milioni di euro. Poi è chiaro che i costi sono aumentati. Diciamo che dopo anni di presentazione di progetti da parte di RFI, soprattutto la commissione VIA, almeno 4 progetti sono stati sempre bocciati. ma Ferrovie ripropone continuamente un progetto simile, se non uguale, diciamo simile e quindi la commissione almeno per i primi anni ha sempre bocciato questo progetto di raddoppio, c'è questa questione del risanamento acustico che non è ancora risolto ma anche altre questioni. Nel 2020 c'è stata una grossa polemica nazionale, addirittura sono arrivati dei giornalisti di Mediaset a Termoli perché si era lanciata un po' questa notizia poi rivelatasi non veritiera che il fratino bloccava quest'opera, cioè il

raddoppio, quindi l'imbuto dell'Italia era bloccato dal fratino, questo limicolo che edifica sulle spiagge. In realtà è stata una polemica un po' strumentale perché le motivazioni del blocco di questo progetto sono altre e su questo vorrei anche iniziare a dire che dal 2001 ci sono stati i primi due progetti di RFI subito bocciati dalla Commissione VIA. Poi anche la regione si era espressa negativamente, anche il comune di Termoli inizialmente. Poi nel 2006 con il sindaco Vincenzo Greco ci fu un protocollo di intesa tra il comune e l'allora ministro Antonio Di Pietro. Parliamo degli anni 2006, però diciamo che questo accordo non ha trovato una realizzazione proprio perché c'erano tutta una serie di contrarietà e anche la commissione VIA non ha poi approvato il progetto. perché si parlava della stazione di Termoli, di questa alta velocità, la questione ambientale ma anche delle questioni tecniche proprio relative al tracciato, non erano sostenibili, insomma c'erano delle problematiche tecniche che non hanno trovato concordia. Arriviamo con l'amministrazione successiva dopo il sindaco greco con l'amministrazione di Breno che ha fortemente rigettato l'intesa che era stata fatta dal predecessore ma aveva proposto la delocalizzazione della stazione di Termoli che è centrale a Rio vivo. Ecco questa proposta, io lo ricordo benissimo, ha creato un forte dibattito nella città, l'opinione pubblica si è divisa tra chi era favorevole alla delocalizzazione della stazione diciamo verso Campomarino quindi a Rio vivo e chi invece era fermo a dire no noi vogliamo che la stazione resti nel centro della città perché è maggiormente fruibile, le più grandi città d'Italia hanno la stazione in centro ed è un servizio importante per tutti. Dunque dopo l'amministrazione Di Brino c'è stata un'altra ipotesi, quella con il sindaco Sbrocca. Sbrocca che cosa ha proposto? Quello di abbassare i binari e fare una copertura di questi binari una volta che sono stati abbassati. Ecco questa proposta che riprendeva un po' quella iniziale di Di Giandomenico che è venuto prima del sindaco greco, di coprire i binari e realizzare nella parte superiore dei parcheggi, insomma delle aree a servizio della città. Anche questa proposta non è andata avanti, non si è potuta realizzare perché i costi per interrare i binari anche in questo caso non erano sostenibili. La svolta in tutta questa vicenda che sta andando avanti da oltre 20 anni è arrivata nel 2022. Nel 2022 Ferrovie ha proposto l'ennesimo progetto con uno stanziamento previsto di 700 milioni di euro, solo del 2022, appaltato e previsti lavori nella tratta pugliese che attualmente sono poi iniziati, e nel 2022 la svolta arriva con il sindaco Roberti, oggi presidente della regione Molise, perché lui è riuscito, ed io qui ho lo schema di intesa che è stato approvato dalla regione Molise nel 2022, che mette un punto a tutta questa vicenda. Questo schema di intesa non è ancora stato firmato, però è arrivata un po' questa svolta. Si parla di copertura della stazione, però bisogna ancora decidere la progettazione per quanto riguarda la stazione di Termoli, però c'è questo progetto che riguarda il raddoppio. La questione ancora in ballo è questa del risanamento acustico che tiene banco da vent'anni perché il comitato che in quest'ultimo periodo ha incontrato il nuovo sindaco di Termoli Nicola Balice che già si sta interessando di questa questione con il governo di Roma dovrà adesso vedere come risolvere la questione. Il comitato è fermo sul no alle barriere, io ho dato il link per permettere di vedere le barriere, come verrebbe la città con queste barriere. Certo una soluzione è la copertura dei binari senza abbassarli, è una soluzione tecnica che bisognerà valutare, la cui fattibilità deve essere valutata. Diciamo che fino ad oggi la commissione VIA ha sempre rigettato in un certo senso tranne qualche episodio ma poi comunque si è andati avanti e oggi la questione non è ancora risolta sarà il ministro Salvini a dare la svolta definitiva a quest'opera che di fatto è strategica che oggi ancora siamo un po' la cenerentola di taglia, ancora l'imbuto che non si risolve perché questi 28 km in parte saranno fatti in variante come dice il progetto di RFI, in parte in affiancamento a quello già esistente. Quindi la svolta definitiva ancora non c'è. questa è un po' la panoramica di questi vent'anni con le varie posizioni che si sono

avvicendate cioè partendo dalla richiesta di far rientrare il tracciato nella parte interna liberando la costa ma i costi non permettevano questa realizzazione quindi siamo partiti da questo siamo passati per l'interramento dei binari con copertura ma non è stato possibile adesso si parla di copertura senza l'interramento però c'è sempre la questione del risanamento un'altra questione importante che è stata chiesta e che è in questo schema del 2022 è il trasferimento della sottostazione elettrica Questa è un'altra richiesta importante che è stata fatta da tutti, da tutte le amministrazioni che si sono avvicendate perché nel quartiere di Sant'Alfonso c'è un forte inquinamento elettromagnetico proprio per la presenza della sottostazione elettrica. Questo è un altro punto fondamentale che riguarderà l'accordo che dovrà essere firmato. La sottostazione comunque in ogni proposta che è stata fatta è sempre stato chiesto il trasferimento, quindi su questo in un'altra zona della città. Queste sono le barriere del progetto di RFI su cui il comitato è ancora un altro punto fermo in tutta questa vicenda oltre a questo schema di accordo fatto dall'allora sindaco di Roberti che oggi è il presidente della regione che sta lavorando per giungere a un punto definitivo è una mozione di aprile 2024, quindi l'ultimo consiglio comunale di Roberti prima della nuova amministrazione in cui è stato approvato un ordine del giorno proposto dalla maggioranza che prevede proprio il no a questo. Quindi il Consiglio Comunale ha approvato il no alle barriere, questo ad aprile 2024. Siamo con la nuova amministrazione comunale, so che ci sono già stati dei contatti, però sicuramente l'accordo prevederà il trasferimento della sottostazione elettrica perché su questo non si può ammettere nessuna variante, nessuna deroga perché questo è tra gli aspetti principali. Adesso bisognerà trovare una soluzione alla questione dell'inquinamento acustico perché questo rappresenta un'ulteriore ferita per la città. Questa dovrebbe attraversare tutto il centro e dividere le due parti. però diciamo che nelle marche c'è una battaglia molto forte su questo e comunque queste barriere non risolverebbero completamente il problema dell'inquinamento acustico. la copertura è una soluzione tecnica però bisognerà adesso valutare io ricordo una conferenza stampa di Roberti in cui si parlava proprio di una copertura però la questione barriere, l'ultimo atto oggettivo è questo del consiglio comunale di Termoli che si è espresso in maniera unanime contrario. Quindi adesso sarà il ministro competente, Salvini, che dovrà mettere questo punto definitivo. Un po questo stato un riassunto di tutti questi anni.

ALUNNO 2- Lei ha citato la Commissione VIA, da chi è formata e che ruolo ha avuto?

GIORNALISTA- Ecco, la Commissione VIA è composta sempre da esperti ma anche da ex ministri. Diciamo che ci sono delle personalità sia tecniche ma non solo, anche politiche. C'è stata un po' una polemica perché col Premier Conte era stato nominato nella commissione un ex dirigente delle ferrovie e quindi dice qui che cosa facciamo, ci fu insomma un po' questa polemica che poi naturalmente è stata superata adesso nell'avvicinarsi dei vari governi. Sono sia personalità tecniche che anche personaggi del mondo della politica che vengono nominati poi di volta in volta dai governi. E' chiaro che ogni governo ha una propria linea di pensiero, un proprio modo di agire. Il Comitato per esempio ha presentato delle osservazioni all'allora ministro Toninelli, proprio parlando della questione del risanamento acustico. oggi non c'è più quel ministro, però è chiaro che le questioni fondamentali per la difesa del nostro territorio e per la salute pubblica restano. Oggi con l'attuale governo magari si potrà avere un'interlocuzione grazie a una filiera istituzionale che esiste, di fatto il governo regionale ha una forte collaborazione con il governo, Per cui il presidente Roberti che nel 2022 era sindaco è riuscito ad approvare questo schema di trasferimento della sottostazione

elettrica, di risanamento, la richiesta del risanamento acustico, quindi insomma magari sicuramente riuscirà a ottenere qualcosa in più, sicuramente.

ALUNNO 3- Qual è stato il ruolo delle amministrazioni locali e regionali nella gestione e supervisione di questo progetto infrastrutturale?

GIORNALISTA- Il ruolo delle amministrazioni locali è stato fondamentale a mio avviso perché le amministrazioni locali hanno rispecchiato l'agire, hanno rispecchiato soprattutto negli ultimi anni quello che era un po' la richiesta del territorio. N'è una prova la mozione del 2024 che è stata approvata, hanno recepito quella che era la richiesta della popolazione. voglio dire questo far passare 4 treni 4 treni più 10 4 più 10 ogni ora 4 nei due sensi di marcia e 10 lungo la dorsale vuol dire un forte inquinamento acustico allora adesso non è nulla rispetto a quello che accadrà, quindi tutto l'abitato circostante, ma non solo, avrà un forte impatto rispetto a questo, questo è un problema forte che la gente, i residenti si sono posti, perché poi ci devi vivere, non è che si autorizza, si fa il protocollo, si firma, si risolve il problema dell'imbuto e poi chi paga tutto questo, le conseguenze di tutto questo, chi lo paga, chi ci vive vicino, attorno, siamo noi. Quindi finora il ruolo delle amministrazioni locali a mio avviso è stato importante, fondamentale, i sindaci si sono battuti, Ognuno con le proprie idee, di Giandomenico parlava di copertura, di Brino anche ma con un trasferimento della stazione a Riovivo, sblocca interrimento con copertura, adesso si parla ancora di copertura. ma c'è la battaglia sulla questione ambientale che finora ha bloccato, finora è stato lo scoglio che ha bloccato insieme anche a delle lacune progettuali di tutti i progetti che ha fatto RFI perché RFI ha continuato a proporre sempre progetti simili, non è che ha stravolto dopo la bocciatura delle varie commissioni almeno 4 bocciature, ne sono di più ma 4 documentate, ha cambiato completamente il progetto, ha continuato a riproporre sempre la stessa cosa E quindi è chiaro che le amministrazioni locali si sono fatte sentire. Roberti come sindaco nel 2022 è riuscito a far approvare questo schema che io adesso vi lascerò e che ripercorre in maniera puntuale tutti questi 23-24 anni. che ad oggi noi una progettazione definitiva su come sarà la stazione di Termoli non ci sta, c'è la questione della ricucitura della nostra città, perché chi ci deve vivere qui? siamo noi chi sorbirà questi 14 treni che passeranno i treni merci, i commerci anche pericolosi sopra che siamo lì a vedere noi ci dobbiamo vivere, il quartiere Sant'Alfonso già c'è la sottostazione elettrica, il punto fondamentale su cui tutte le amministrazioni locali hanno posto questo aspetto importante è il trasferimento. È chiaro che poi ogni amministrazione con la propria corrente di pensiero che in un modo o in un altro ha cercato di ottenere qualcosa per il territorio. Siamo arrivati ad oggi che queste richieste Queste ancora non sono state completamente accettate, però la battaglia non è conclusa. non è conclusa, se avessimo avuto delle amministrazioni locali, regione che aveva, non lo so, già dal 2004, 2005, 2006, avessi approvato, firmato tutto, noi oggi ci troveremmo davanti all'alta capacità senza poter dire a. non saremo ancora a questo punto, quindi dopo 20 anni ci troviamo ancora a questo punto anche perché c'è stata una forte interlocuzione, battaglia no, però interlocuzione sì perché i sindaci non hanno autorizzato nemmeno i presidenti di regione che si sono poi avvicinati C'è stato forse qualche situazione, io questo lo devo dire, qualche situazione, qualche sì, qualche cosa un po' dubbia, però alla fine oggi ci troviamo con uno schema non ancora firmato e il raddoppio non è stato fatto. quindi il ruolo delle amministrazioni locali è stato secondo me importante.

ALUNNO 4- se ci sono stati dibattiti politici o pubblici.

GIORNALISTA- Insomma, il comitato ha trovato nelle proprie argomentazioni una spalla nelle amministrazioni, perché queste amministrazioni non hanno permesso di fare nulla su questo territorio. e quindi c'è stato un forte dibattito pubblico.

ALUNNO 5- Secondo lei cos'è più giusto fare per l'inquinamento acustico?

GIORNALISTA- Allora secondo me bisogna trovare se esiste, perché questo non è ancora chiaro, la soluzione tecnica per ovviare a questo perché è questo, questa è un po' la questione. Bisognerà capire se effettivamente si riuscirà a trovare questa soluzione solo con la copertura e se è possibile la copertura senza l'abbassamento o l'interramento dei binari. Questa è un'altra questione non risolta perché l'abbassamento dei binari era dovuto proprio per un rispetto delle altezze per poter coprire. Ora senza l'interramento dei binari la copertura si potrà fare è un aspetto tecnico importante. Si potrà fare il raddoppio senza le barriere? Bisognerà, su questo io non posso, non sono un tecnico, non mi posso avventurare in risposte che non avrebbero un fondamento scientifico, tecnico, non lo posso dire Però certamente ci si proverà a trovare un'altra soluzione.

PROFESSORESSA- Quali sono le varie soluzioni che sono state proposte?

GIORNALISTA- Ecco, tra le varie soluzioni è la copertura. Io ho parlato a lungo con il Comitato e loro hanno già avuto questo incontro con l'attuale sindaco Balice, che so che già si sta interessando con Roma per questo, si potrà coprire senza l'interramento? Comunque l'altra questione prioritaria è il trasferimento della sottostazione, io credo che Roberti abbia le idee chiare su questo. poi chiaramente ci sono anche altri ristori rispetto al raddoppio cioè verrà fatto un sovrappasso nella zona di Punta di Pizzo ci saranno altre opere che saranno realizzate però certo sono dei ristori del territorio. Avere il parcheggio però poi ti trovi altro... La questione fondamentale è questa insomma e poi la progettazione anche della stazione, ancora non si sa molto di questo.

PROFESSORESSA- Quindi i tempi si allungheranno probabilmente?

GIORNALISTA- Diciamo che le ferrovie hanno un limite temporale del 2028, però io credo che sarà imminente una svolta con il Presidente Roberti e il Ministro Salvini, perché comunque c'è una forte collaborazione, Roberti da sindaco è riuscito ad avere questo schema che io vi lascerò e qui si parla in maniera molto puntuale, qui si parla di "uno studio di fattibilità delle alternative progettuali finalizzato alla sistemazione del nodo ferroviario di Termoli e quindi a individuare possibili soluzioni per il potenziamento dell'accessibilità e dell'attività della stazione ferroviaria di Termoli, individuare soluzioni per la ricollocazione dei binari, progettare soluzioni alternative alle barriere antirumore idonee, sia consentire la riduzione dell'impatto acustico all'interno dell'abitato di Termoli, sia ridurre l'effetto cesura della ferrovia incrementante..." Qui in questo schema, non ancora firmato, che però rappresenta un po' un punto, una prima svolta nel 2022, qui si parla di trovare delle soluzioni. Io credo che la svolta ci sarà ci sarà anche a breve perché nello schema delle ferrovie approvato si parla entro il 2028 di trovare questa soluzione quindi anche in questo schema approvato non è che qui si parla della soluzione si parla di trovare le soluzioni però è già rispetto a RFI che finora dal 2001 quando è stata inserita l'opera nella legge obiettivo e si è detto dobbiamo fare il raddoppio e i primi progetti che già nel 2004 c'è stata subito una doppia bocciatura VIA rispetto ai primi progetti di RFI, da allora RFI ha continuato a proporre sempre quello e VIA ha continuato a bocciare, poi c'è stato un periodo che si era un po'

nicchiata questa situazione, c'era qualche situazione ambigua ma poi a livello locale il comitato si è fatto sentire, ci sono state anche una raccolta di firme, ci sono state delle iniziative pubbliche, poi anche le amministrazioni locali come ho già detto prima hanno avuto un ruolo, sono state vicino alle stanze del territorio, almeno le ultime amministrazioni che poi parlare del 2006, dell'accordo con Di Pietro ormai è stato superato. Quindi adesso si parla di trovare delle soluzioni. Quindi io questo ve lo lascerò perché appunto ripercorre il 2022, la mozione del Consiglio Comunale del 2024 che ha recepito ufficialmente il no a questo e adesso siamo in attesa. Però secondo me entro il 2028 ci sarà la soluzione.

ALUNNI- Tutto chiaro. grazie, arrivederci grazie