

# Il mare si mangia i binari

**Mobilità** L'erosione delle coste obbliga a spostare le linee ferroviarie nell'entroterra con un impatto negativo sull'ambiente

**L**o sgretolamento avanza, la costa arretra e il mare mangia quello che trova sul suo percorso: il lungomare, le abitazioni, a volte anche la ferrovia. Dalla Liguria fino alla Sicilia, passando per la costa adriatica e quella tirrenica, sono molte le linee costiere dismesse o arretrate a monte perché minacciate dalle mareggiate o dall'innalzamento del livello del mare. In alcune zone l'arretramento a monte diventa utile anche per realizzare la nuova linea dell'alta velocità o il doppio binario, che non sempre possono essere costruiti dove prima correva la ferrovia. Ma diversi comitati e associazioni del territorio si oppongono a questi progetti, denunciando il rischio di consumo di suolo e la speculazione sui fondi erogati per costruire le nuove infrastrutture.

È quello che sta accadendo in Liguria con il cosiddetto raddoppio ferroviario di Ponente, tra le province di Imperia e Savona, che ha già comportato un arretramento a monte della linea da Ospedaletti ad Andora, e ora verrà completato con la tratta da Andora a Finale Ligure: altri 32 chilometri di binari verranno spostati dalla costa all'entroterra, 25 dei quali in galleria, con un costo previsto di oltre due miliardi di euro. Le stazioni però saranno dimezzate, passando da otto a quattro, e saranno posizionate lontano dai centri urbani, rendendo quindi necessario percorrere ulteriori chilometri a piedi o con altri mezzi per arrivare in paese. "Nella tratta da Ospedaletti ad Andora l'arretramento ha già causato la perdita di cinque stazioni su dieci", spiega Franco Stalla, vicepresidente del Comitato per la salvaguardia del territorio, che insieme ad altri gruppi e associazioni si sta opponendo al nuovo progetto. "Le navette che dovrebbero collegare le stazioni rimaste ai paesi non funzionano o sono insufficienti: di conseguenza è diminuito il numero di passeggeri, e così anche le corse sono state ridotte. Un'opera che avrebbe dovuto incentivare l'uso del treno ha avuto l'effetto opposto".

## Lontano dalla spiaggia

Lo stesso potrebbe accadere sul prolungamento della tratta: si temono forti ripercussioni anche sul settore turistico, visto che i visitatori oggi si spostano in treno da una località balneare all'altra e d'un tratto si troveranno ad arrivare in stazioni lontane dal mare e dai paesi. E poi c'è l'impatto sull'am-

biente: comitati territoriali e associazioni denunciano che milioni di metri cubi scavati per costruire le gallerie danneggeranno le falde acquifere, creando un ulteriore danno a un territorio già colpito dalla siccità. "I lavori andranno a intaccare quattro siti di importanza comunitaria e aumenteranno il rischio di dissesto idrogeologico", dice Stalla. "Il progetto risale al 1996 e oggi è obsoleto: per questo stiamo preparando il ricorso straordinario al presidente della repubblica e al consiglio d'Europa, chiedendo che venga rifatta la valutazione di impatto ambientale. Una soluzione alternativa ci sarebbe: un terzo della vecchia linea costiera, da Albenga a Loano, è già a doppio binario. Si potrebbe raddoppiare il tratto rimanente, provocando un minore impatto sull'ambiente e sulla popolazione".

Anche gli agricoltori della Coldiretti e di Confagricoltura protestano: la nuova linea sottrarrà il dieci per cento del terreno agricolo della pianura di Albenga, la più importante di tutta la Liguria, con circa cinquanta imprese danneggiate. "Si tratta di piccole aziende, in media di uno o due ettari", dice Marcello Grenna, presidente di Coldiretti Savona. "Togliere loro anche solo una piccola parte di terreno significa di fatto farle chiudere, lasciando a casa decine di lavoratori". Oltre allo spazio occupato dai binari, infatti, bisogna considerare il terreno che verrà sottratto in fase di realizzazione per i cantieri, il deposito del materiale e le vie di transito dei camion. "Stiamo chiedendo una compensazione per gli agricoltori a cui verrà sottratta una porzione di terreno", continua Grenna, "ma non è detto che venga concessa, e comunque non si tratterà di terreni di uguale valore".

## I lavori a Catania

Problemi simili si stanno riscontrando anche in Sicilia, dove il progetto di raddoppio della linea che collega Catania a Messina si concluderà con l'arretramento del tratto da Giampilieri a Fiumefreddo, per un totale di 42 chilometri, di cui 38 in galleria. L'opera, che era già stata finanziata con 2,3 miliardi di euro, è stata poi inserita nel Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e dovrebbe essere completata entro il 2026. "Una tempistica praticamente impossibile da rispettare", dice Attilio Pavone di Salvaciclisti Catania. "Anche il cronoprogramma del ministero, che pure è molto ottimistico, prevede una durata complessiva dei lavori di dieci anni".

Anche qui il numero delle stazioni sarà dimezzato, passando da dodici a sei, e le nuove fermate verranno dislocate più a monte. "La speculazione, che prima puntava sulla cementificazione del territorio, oggi si è spostata sulle infrastrutture", dice Pavone. "Negli ultimi anni in Sicilia, oltre alla mancanza di manutenzione e di investimenti nell'ammmodernamento delle linee, sono stati anche eliminati diversi punti d'incrocio, ossia quei brevi tratti dove c'è un binario affiancato in cui i treni provenienti da direzioni opposte possono incrociarsi. Quei punti potevano essere incrementati, invece che ridotti, ma evidentemente gli interessi economici sulla costruzione della nuova ferrovia hanno avuto la meglio".

Sulla costa adriatica, invece, lo spostamento della ferrovia a monte dell'autostrada A14 sarà necessario per costruire la linea dell'alta velocità: l'opera, che collegherà l'Emilia-Romagna alla Puglia, è stata finanziata lo scorso dicembre con cinque miliardi di euro. Il rischio però è che i terreni rimasti liberi, situati vicino al mare, siano oggetto di speculazione edilizia per costruire nuovi edifici a ridosso della spiaggia. "Il nostro litorale rappresenta uno dei pochi tratti costieri non ancora completamente cementificati della costa del medio Adriatico", spiega Maura Peca, del coordinamento Tutela delle vie verdi d'Abruzzo, che riunisce varie associazioni cittadine e ambientaliste della costa dei Trabocchi, tra Ortona e Vasto. Lì nel 2005 la ferrovia è stata arretrata e al posto dei binari è stata realizzata la ciclabile dei Trabocchi, che corre sul mare senza interruzioni per cinquanta chilometri attraversando otto comuni. Un'opera che ha contribuito a far crescere il numero di visitatori nella zona.

"Intorno alla ciclabile si sta creando un pericoloso sviluppo edilizio", racconta Peca. "Ci sono privati che la vedono come un'occasione per costruire nelle sue immediate vicinanze ristoranti, hotel, residenze e alcuni comuni stanno provando a rilasciare concessioni, finendo così per promuovere un modello di turismo incompatibile con l'ambiente e con le esigenze degli abitanti". I problemi sono cominciati nel settembre del 2020, quando la provincia di Chieti ha pubblicato un regolamento per privatizzare diverse aree adiacenti alla pista ciclabile, sulle quali si sarebbero costruiti parcheggi, locali e impianti sportivi. "Ol-

tre sessanta associazioni e operatori del territorio si sono uniti per chiederne la sospensione”, racconta Peca. “Dopo diverse segnalazioni, lettere di protesta e comunicati stampa, la regione Abruzzo è intervenuta e ha bloccato il regolamento. Ma i problemi non sono finiti”.

All'inizio del 2021 è stata la volta di un nuovo stabilimento balneare a Fossacesia, 35 chilometri a sud di Pescara, autorizzato dal comune e dalla regione: “Hanno cominciato a costruirlo praticamente sulla spiaggia”, dice Peca. “Nel giro di poco tempo, però, il mare ha demolito il cantiere, portandosi via pezzi di cemento e sostegni d'acciaio”. Eppure, il piano paesaggistico imporrebbe di usare sulla spiaggia materiale facilmente rimovibile, mentre il piano del demanio comunale obbligherebbe a mantenere una distanza dal mare di almeno 25 metri. “Per questo abbiamo fatto quattro esposti, chiedendo di verificare la correttezza e la legittimità delle eventuali autorizzazioni rilasciate”, continua Peca. “Anche qui, il progetto si è fermato”.

Oggi l'ultima battaglia si sta giocando sul nuovo piano regolatore generale (Prg) di Ortona, che prevede 900 ettari di consumo di suolo, con la costruzione di nuovi edifici anche a ridosso di riserve naturali come quelle dell'Acquabella e dei Ripari di Giobbe. “Dopo le nostre proteste l'iter del Prg è stato interrotto”, racconta Peca. “È stato designato un commissario esterno, ma in questo momento è tutto fermo in attesa delle elezioni”.

### Ricadute sull'ecosistema

Da nord a sud, le comunità chiedono sempre più di essere interpellate e coinvolte nelle scelte che hanno ricadute dirette sull'ecosistema e sul contesto sociale del proprio territorio. Tra queste, appunto, anche le decisioni che riguardano le vecchie linee ferroviarie sulla costa. Per andare in questa direzione, uno strumento fondamentale è quello del dibattito pubblico, entrato nell'ordinamento italiano nel 2016 per “realizzare un'effettiva inclusione democratica dal basso”, affinché “le decisioni siano il prodotto di un confronto dialettico tra amministratori e amministrati”. Con questo scopo, il 30 dicembre del 2020 è stata istituita la commissione nazionale per il dibattito pubblico sulle grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale.

“Sarebbe importante aprire una procedura di dibattito pubblico su tutte le opere che hanno un impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio”, spiega Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente, associazione che ogni anno

pubblica il rapporto *Pendolaria* sullo stato di salute delle ferrovie in Italia. “Questo permette di illustrare in maniera trasparente i progetti, affrontando le questioni aperte e prendendo in considerazione anche eventuali alternative”. “L'errore”, conclude Zanchini, “sta nel pensare che sia la partecipazione a rallentare l'iter delle opere, quando invece è il contrario. I progetti fatti bene hanno tutto da guadagnare da un confronto pubblico che permetta di spiegare le scelte, di rispondere a dubbi e domande, di approfondire gli aspetti ambientali e paesaggistici. Serve un confronto serio: solo così si potrà tutelare davvero l'ambiente e i territori”. ● Alice Facchini



“**In alcune zone l'arretramento a monte serve anche per realizzare la nuova linea dell'alta velocità o il doppio binario**”

Un tratto della linea ferroviaria Catania-Messina. Taormina, novembre 2018

