

FERROVIA PESCARA-ROMA: FORUM H20, "DIBATTITO UMILIANTE PER I CITTADINI"

26 Febbraio 2022



PESCARA - "Quello i ieri sulla ferrovia Roma - Pescara è stato più che un dibattito pubblico, una pagina nera mortificante per sindaci, associazioni e cittadini. Prendono parola solo grazie a urla e minacce di andarsene. Fake, errori e strafalcioni dai rappresentanti di Ferrovie, grave la posizione sul disastroso Tunnel del Morrone, stendiamo un velo pietoso sui metodi del confronto".

Così nella nota il Forum H20

LA NOTA COMPLETA

Ieri è stata una pagina veramente desolante per una comunità che vuole discutere democraticamente su un progetto rilevante come la ferrovia Roma - Pescara, con le sue opportunità e criticità.

Il primo incontro in plenaria doveva essere l'occasione per iniziare a confrontarsi tra posizioni magari diverse, anche per poter cambiare idea. Noi ad esempio, su alcune questioni specifiche abbiamo gli stessi dubbi di Ferrovie, su altre invece, come il tunnel del Morrone, siamo ferocemente contrari.

Infatti la parola "dibattito", nella Treccani, è così definito "discussione alla quale prendono parte i partecipanti a un'assemblea, a una seduta, a una riunione pubblica o privata, e nella quale si contrappongono e valutano idee e opinioni diverse in merito a determinati argomenti proposti o a decisioni da prendere".

Invece sindaci, addirittura di capoluoghi, rappresentanti di associazioni e cittadini hanno potuto “conquistare” letteralmente il diritto di poter prendere la parola solo dopo che i lavori erano stati interrotti giustamente con le urla e con la minaccia di andarsene in blocco.

Tutto ciò dopo quasi due ore di presentazioni unilaterali di Ferrovie, di cui alcune francamente surreali, come quella con cui si cercava di fare il “bignami” delle procedure di esproprio proiettando slide con interi articoli di legge: pensavano di spiegare così in 10 minuti decenni di giurisprudenza sulla materia o di essere in un’aula universitaria?

Addirittura all’ingresso veniva distribuito, anche ai sindaci, un foglietto su cui scrivere domande.

Come Forum H2O, con lungimiranza, abbiamo subito invitato la coordinatrice, prima dell’avvio della serata, a cambiare modalità visto che sindaci, rappresentanti di associazioni e cittadini erano venuti in presenza per prendere parola e, appunto, dibattere, magari su posizioni diverse. Ci è stato detto che non erano previsti interventi; al che abbiamo fatto presente che sarebbe stato un grave errore.

Tanto è stato. Si pensava di ridurre i sindaci, rappresentanti votati dai cittadini, e cittadini a meri estensori di domande mediante pizzini, per giunta di ridotte dimensioni, per affrontare un progetto miliardario e temi rilevanti e complessi come il futuro della vita di intere comunità? A quel punto bastava prendere gli atti, come delibere, studi, osservazioni ecc. senza farli scomodare da casa o dal loro lavoro.

La situazione in sala è letteralmente esplosa con la classica goccia che ha fatto traboccare il vaso, quando sono state presentate al pubblico le domande intanto pervenute in forma “anonima”, di cui alcune giunte tramite social. Chi ha potuto pensare di fare un dibattito tra “anonimi” e persone in carne ed ossa? Con possibilità di orientare il dibattito, magari da profili fake su un’opera da 6 miliardi di euro, senza neanche dare la possibilità di sapere il nome e cognome sotto ad una posizione sull’opera? Facciamo notare che nelle osservazioni alla V.I.A. il Ministero ci fa giustamente allegare il documento di identità.

Il dibattito pubblico sulla ferrovia Roma – Pescara rischia quindi di essere solo una foglia di fico perché nel frattempo le procedure più importanti, come la Valutazione di Impatto Ambientale, ben tre in corso su altrettanti lotti, vanno avanti presso il Ministero della Transizione Ecologica, concludendo la fase delle osservazioni del pubblico (cioè la fase partecipativa) prima della fine del dibattito pubblico stesso! A questo punto come non farsi venire il dubbio che questa sia solo una pantomima?

Ad aggravare il quadro la nostra scoperta che nei documenti depositati il 10 febbraio al Ministero della Transizione Ecologica per la V.I.A. del lotto 2 Manoppello-Alanno l’alternativa “interporto”, richiesta a gran voce da tanti cittadini (e su cui peraltro noi abbiamo molti dubbi a causa del rischio idrogeologico), non c’è tra le diverse opzioni presentate. Invece nel dossier del dibattito pubblico, presentato solo 13 giorni dopo, compare. Siamo per caso chiamati a confrontarci su uno “specchietto per le allodole”?

Infine alcuni primi commenti su imprecisioni, vere e proprie fake e strafalcioni dei rappresentanti di Ferrovie, cosa molto grave perché il dibattito pubblico non può nutrirsi di leggende metropolitane:

1)abbiamo fatto uscire la notizia (poi ripresa nel suo intervento dal presidente del Consiglio comunale di Chieti) che l’alternativa “interporto” inserita nel dossier del dibattito (ma, come detto, non nella V.I.A.) avrebbe la stazione esattamente sul grande impianto fotovoltaico presentato da Renexia e approvato dal Comitato V.I.A. regionale il 16 dicembre 2021. L’ingegnere di Ferrovie ha dichiarato di non saperne nulla, scusandosi. Se dei volontari riescono a sapere dell’esistenza di un progetto di un impianto di 13 ettari (!) ignorato dai tecnici di Ferrovie capiamo adesso come sia potuto venire in mente a qualcuno il progetto il tunnel del Morrone che mette a rischio gli acquedotti di decine di comuni e un parco nazionale...

2)il rappresentante di Ferrovie ha sostenuto che nelle procedure di V.I.A. non si presentano alternative. Siamo letteralmente inorriditi. Non ha letto il testo Unico dell’Ambiente, all’art.22, in cui si precisa che la V.I.A. fa “una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l’alternativa zero (cioè quella per cui l’opera non si fa, ndr), con indicazione delle ragioni principali alla base dell’opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali;?” Ignora i documenti di Ferrovie depositati alla V.I.A. che contengono diverse opzioni di tracciato (non quella interporto, come detto)?;

3)il rappresentante di Ferrovie ha ammesso, dopo le nostre osservazioni, che c’è caos con tre V.I.A. diverse e contemporanee su lotti contigui e due dibattiti pubblici, ma che “lo vuole la legge”.

Ebbene, se presenti le procedure di V.I.A. per il lotto 1 e per il lotto 2 lo stesso giorno, il 10 febbraio, non vi è nessuna legge

che obbliga a separare i procedimenti. Anzi, è vero esattamente il contrario viste le plurime sentenze della Corte di Giustizia europea che impongono di non spezzettare i progetti sulla stessa opera per svolgere una valutazione unitaria.

4)è invece vero, come da noi evidenziato nell'intervento, che il legislatore ha attivato una procedura di dibattito pubblico esterna alle procedure di V.I.A., ma la logica ci dice che nella fase attuativa andrebbero coordinate nella maniera migliore per tempi e almeno nei documenti per la stessa riuscita dell'opera.

Arriviamo infatti al paradosso che se dal dibattito pubblico dovesse uscire la preferenza per la "variante interporto" la V.I.A. dovrà partire da zero alla faccia della semplificazione e velocizzazione dei cantieri!

Un errore da matita blu.

5)non è vero che il tunnel del Morrone non rientra in questa fase di discussione, in quanto la previsione di un'opera come quella, faraonica, dannosa e pericolosa per l'acqua potabile di 500.000 persone oltre che per la natura del parco nazionale della Maiella, si riflette sulla "visione generale" dell'intera tratta, tanto che la previsione del tunnel è presente in tutti i documenti generali depositati da Ferrovie per le tre V.I.A. in corso.

Stigmatizzando ancora quanto accaduto invitiamo:

a)cittadini, associazioni, amministratori e istituzioni a seguire in questa fase con la massima attenzione le tre procedure di V.I.A. in corso più che il dibattito pubblico, visto che le scadenze per le osservazioni sono più ravvicinate (12 marzo per i lotti 1 e 2 e 23 marzo per il lotto 0);

b)i responsabili del cosiddetto "dibattito pubblico" a presentarsi con più umiltà e rispetto nel territorio in cui sono ospiti e a gestire in maniera totalmente diversa, partecipativa e trasparente, la procedura;

c)Ferrovie a stralciare immediatamente l'ipotesi del tunnel del Morrone, che rischia di trasformarsi in una spada di Damocle su un progetto per altri versi importante per la comunità.

d)considerare l'opera per quello che deve essere, sulla base degli studi esistenti, e, cioè, una metropolitana di superficie per le tratte Sulmona-Pescara e Avezzan-Roma.