

di Cervignano

Lo scalo

№. 5.84

-11 GAZZETTINO =

Tra i numerosi mali del nostro Paese, due suscitano periodo di crisi di particolare dolore: lo spreco della spesa pubblica e la devastazione del territorio. Molto spesso le due cose vanno insieme: il caso più famoso è quello di Gioia Tauro, dove si sono spesi centinaia di miliardi per trasformare in deserto industriale una piana di altissima produttività agricola. Ma anche all'estremo opposto dello stivale abbiamo un caso analogo: lo scalo di Cervignano, nella Bassa Friulana. Concepito all'inizio degli anni '70, nella stagione in cui l'economia sembrava non avere limiti di sviluppo, i rapporti tra l'Italia e l'Europa Orientale destinati a grande avventura, e l'utopica pianificazione del territorio celebrava i suoi massimi fasti, lo scalo è stato voluto soprattutto dalla Regione Friuli-Venezia Giulia, che ne ha pagato la localizzazione. Le FRS, pensavano ad una struttura che alleviasse la pressione sul nodo di Mestre; la Regione volle trasformarlo in uno dei tanti piloni del suo famoso «ponte» con l'Europa centro-orientale; e soprattutto in funzione del porto di Trieste.

La «pratica» fu inserita, senza molto entusiasmo, nel primo piano decennale straordinario delle ferrovie; e giunse a maturazione nel 1980, in un clima radicalmente mutato. Recessione mondiale e italiana, stagnazione o peggio del commercio con l'Est, declino apparentemente irreversibile del porto di Trieste, diminuzione del traffico merci via ferrovia (del 5% nel 1982, dell'8% nel 1983); e, all'inverso, crescita di una nuova cultura, della partecipazione po-

Il problema è: si vuole proprio portare a compimento ad ogni costo, pur essendo ormai evidente che è «morti iuogon», sbagliato nella localizzazione, nelle dimensioni e nelle funzioni, solo per «salvare la faccia» a quella politica «cuter» di politici e tecnici tristi che l'hanno voluto; o si avrà il coraggio civile di ammettere la topica, limitare il danno ad una manciata di miliardi sinora spesi, e restituire il terreno all'agricoltura?

E non ci si venga a raccontare che i bisogni di spazio del sistema ferroviario-merci nel Friuli-Venezia Giulia non possono essere soddisfatti meglio altrove, e in forme meno megalomane. Il Friuli-Venezia Giulia è pieno di terre sterili e solide, ben più adatte alle ferrovie che all'agricoltura; e v'è anche una certa abbondanza di «zone industriali» minuite, che potrebbero essere convenientemente riciclate a questo scopo: a cominciare da quella, a due passi da Cervignano, dell'Aussa - Cormo (porto Nogaro). Insomma, le alternative non mancano. O si vuole proprio insistere su un progetto che, agli attuali ritmi, sembra destinato a inghiottire risorse senza fondo per un numero indefinito di anni ed invechiarne quindi prima di nascere?

prof. R. Strassoldo Udine

In Piemonte
Cgil in piazza
il 24 maggio