



LO SCALO, CINQUE ANNI DOPO

oooooooo

In occasione dell'annunciata, e poi mancata, visita del Ministro dei Trasporti, si è tornati a parlare un po' dello scalo ferroviario.

Sono passati esattamente cinque anni dai momenti culminanti della lotta contro il "mostro". In queste settimane, cinque anni fa, era tutto un fioccare di visite ministeriali e regionali, di assemblee, di dimostrazioni e manifestazioni. Il 28 febbraio 1981 si tenne il famoso referendum-farsa in cui, ad appalti assegnati, ci si degnava finalmente di chiedere alla popolazione se era favorevole o contraria all'opera. Ed è bene ricordare che, malgrado tutta la classe politica cervignanese fosse stata per anni unanimemente entusiasta, e ci sia stata una grande mobilitazione di tutte le "forze istituzionali" a favore dello scalo, ben il 42% dell'elettorato votò contro, e un'altro 30% si dimostrò perplesso. L'intera classe politica rispecchiava solo il 28% dell'opinione pubblica. Ed è anche bene ricordare che se Cervignano ha avuto i sei miliardi della legge 828, e se adesso ne avrà altri, il merito è di chi ha fatto scoppiare il caso, dimostrando che è un "sacrificio" e non un "fiore all'occhiello"; e se gli agricoltori espropriati sono stati prontamente indennizzati, anche questo è merito di chi ha promosso la "battaglia dello scalo".

Ci sembra opportuno, in queste ricorrenze, ricordare le ragioni della nostra opposizione, vedere a chi il tempo ha dato ragione, e quali sono i problemi attuali.

LE RAGIONI DELL'OPPOSIZIONE

a) "LA SCELTA DI CERVIGNANO NON HA FONDAMENTO TECNICO". Ancor oggi, malgrado le ricerche siano diligentemente continuate, non è stato possibile trovare nessun studio, anteriore alla scelta di Cervignano, che la giustifichi tecnicamente. Sono emersi, invece, numerosi pareri contrari sebbene non ufficiali, di esperti di ferrovie. Resta quindi dimostrato che essa fu una scelta basata solo sull'intuito estetico di qualche burocrate e sulla volontà di un paio di politici. Non è stata fatta dalle FF.SS., alle quali andava bene qualsiasi posto, da Mestre in qua; nè in funzione delle esigenze della linea Pontebbana, per le quali avrebbe dovuto essere localizzato tra Udine e Carnia. E' stato portato a Cervignano da malintesi interessi triestini. Questa scelta comporta un enorme spreco di denaro pubblico: 1) per l'allungamento dei percorsi sulla direttrice Trieste - Udine, 2) per la necessità di rafforzare la linea Udine - Cervignano, 3) per l'abbandono (ufficialmente decretato dal Presidente dell'Ente FFSS, Ligato) della ormai da tempo quasi pronta "bretella" Redipuglia - Cormons, 4) per le necessità di enormi lavori di movimento terra, consolidamento, collegamenti, "reinserimento ambientale" ecc. a Cervignano.

Il costo definitivo dello scalo era stimato, nel 1980, a 400 miliardi. Da un paio di anni si parla di 500 miliardi (cfr "Il Giornale" -2.4.'84) e anche Signorile è venuto a Udine a ripetere questa cifra; anche se poi, nel "breve e concitato colloquio" con gli amministratori cervignanesi ha tirato fuori una nuova formula magica: il "progetto mirato per Cervignano" del costo di 500 miliardi, che non si capisce se sono gli stessi o aggiuntivi. Ci si chiede: quante centinaia di miliardi di denaro del contribuente si sarebbero potuti risparmiare, se la scelta fosse stata fatta sulla base di studi seri ed obiettivi? Quanto è costata a tutti l'arroganza e l'insipienza di un pugno di funzionari e politici?

b) "LO SCALO PROGETTATO E' MOLTO PIU' GRANDE DEL NECESSARIO". La commissione dei 6 professori, nominata dal Comune, ha confermato che il progetto iniziale, di oltre duecento ettari, era faraonico, e ha proposto di realizzarne, intanto, poco più della metà. Oggi pare che le FF.SS. intendano "armare", cioè mettere i binari, solo su una piccola parte di questa metà. Per il resto, si vedrà; intanto ci cresceranno le ortiche.

2

c) ESSO COMPORTA GRAVISSIMI DANNI ALL'AGRICOLTURA, ALL'AMBIENTE, ALL'URBANISTICA. Per quanto riguarda l'agricoltura, non ci son dubbi: basta guardare, magari dall'aereo, la mostruosa spianata, come una gran piaga bianca nel verde della fertile campagna della Bassa. Per quanto riguarda l'urbanistica, invece, dobbiamo confessare di aver sbagliato. Non ci saranno problemi di accrescimento disordinato di popolazione del cervignanese, 1) perchè tanto a Cervignano ci sono già appartamenti sfitti per almeno altre duemila persone, e lottizzazioni richieste, pare, per molte altre migliaia. 2) perchè, se rimane pura struttura ferroviaria, lo scalo comporterà l'arrivo di un numero ridottissimo di nuovi residenti; altro che i 600 o 1000 nuovi ferrovieri di cui si vaneggiava allora!

Rimangono i paventati danni all'ambiente, di cui si dirà appresso.

d) "NON PORTERA' ALCUN VANTAGGIO OCCUPAZIONALE AI LAVORATORI DELLA BASSA". I fautori dello scalo magnificavano i vantaggi occupazionali a tre livelli: il primo, la costruzione dello scalo; il secondo, il suo esercizio; il terzo, il famoso "indotto". Per quanto riguarda il primo, dopo cinque anni la realtà è sotto gli occhi di tutti: un'opera da oltre cento ettari, e qualche centinaio di miliardi di spesa, ha occupato geometri, manovali e camionisti locali da contarsi sulle dita di una mano. Nella costruzione dei viadotti il numero è più consistente, ma sempre dell'ordine di qualche decina, e solo per tempi molto modesti; tra pochi mesi, pare, saranno di nuovo a spasso. Per quanto riguarda i lavori d'armamento, di solito, arrivano da fuori ditte molto specializzate con tutti i loro tecnici e operai. Nessuno si illude, anche qui, che si aprano più di poche decine di posti di lavoro per i locali. E comunque, tutto dovrebbe essere finito fra tre anni.

Per quanto riguarda il secondo tipo di occupazione - assunzione nelle FF.SS., tutto dipende da fattori legali. Attualmente, come è noto, i concorsi alle ferrovie, anche se fatti in sede regionale, sono aperti a tutti i cittadini italiani; l'ultimo, a Venezia, per 17 posti, ha suscitato 25.000 domande e si sono presentati molte migliaia di concorrenti, in grande maggioranza dal Meridione, carichi quindi di bisogno e di titoli. Il Ministro Signorile, alla domanda del Sindaco di Cervignano sull'argomento, ha risposto parlando di scuole e corsi di formazione da organizzarsi in sede locale; che ci sembra una cosa un pò diversa. Finchè non si modificano i principi fondamentali che regolano i concorsi, in modo da favorire esplicitamente i locali, c'è ben poca speranza per i cervignanesi. Inoltre, è da considerare che lo scalo dovrebbe sostituire, non aggiungersi, alle altre strutture analoghe esistenti in regione; si dovrebbero avere piuttosto trasferimenti di personale, e non creazione di nuovi posti. Comunque, tutto dipende dalla nuova gestione "privatistica" dell'Azienda ferroviaria. Ma "l'aria che tira" non sembra tale da "tirar su" i musci, piuttosto lunghi, dei politici locali.

Tutti ammettono, ormai, che l'unica speranza di effetti positivi dello scalo sull'occupazione e sull'economia cervignanese dipende dalla realizzazione del "centro di scambio intermodale".

LA BATTAGLIA PER L'AMBIENTE

In sostanza, l'opposizione allo scalo era fondata sulla sproporzione enorme tra i benefici economici, tutti da dimostrare e comunque aleatori, e i danni ecologici, grandi e certi.

Il primo di questi è, evidentemente, la "desertificazione" di un'ampia zona verde, e la distruzione definitiva (per sepoltura) di tanta buona terra agricola, risorsa scarsa e irriproducibile.

Il secondo riguarda la questione dell'acqua, e qui le cose sono un po' più complesse ed incerte. Pare che i rischi di alterazione dei livelli e delle qualità delle falde acquifere sotterranee siano ridotti. Permangono, invece, problemi legati alle acque superficiali. Il progetto del 1978 prevedeva che tutto lo scalo fosse dotato di una complessa rete di drenaggio delle acque meteoriche e anche quelle dovute a sversamenti accidentali, da convogliare in due canali di gronda, lungo i lati est ed ovest dello scalo. Ora pare che questo progetto di sistemazione idraulica sia stato cancellato, e che si preveda di scaricare semplicemente le acque dello scalo nei fossi campestri esistenti nei dintorni. QUESTA E' UN'IPOTESI CHE NON PUO' ESSERE ACCETTATA SENZA ATTENTA E PUBBLICA VERIFICA TECNICA.

Il terzo problema ambientale riguardava il rischio che milioni di metri cubi di ghiaia necessari alla formazione dell'immenso piazzale venissero prelevati negli immediati dintorni; come si era fatto, ad es. per l'autostrada, con i bei risultati che tutti possono ancora ammirare. Il pericolo che la campagna attorno allo scalo si trasformasse in una gruviera di buchi stagnanti, era gravissimo. Dopo il referendum del 28 febbraio, la battaglia contro lo scalo si trasformò in battaglia contro le cave. Memorabile fu l'opposizione del paese di Chiarmacis contro i tentativi del mega-imprenditore Ferruzzi, per aprire una cava da cinquanta ettari in quella località; e le lotte di altri paesi - Privano, Strassoldo, Bagnaria; ma anche Viscone, Chiopris, Gonars, S.Maria, Castions - contro manovre di più piccolo cabotaggio, ma egualmente ben spalleggiate da alcune forze politiche. Per fortuna, in queste lotte gli "ambientalisti" erano sostenuti anche da altre forze sociali, come quelle agricole, e da alcune forze politiche, e la spuntarono. Finora si è ampliato - a dismisura, è vero - una sola cava già esistente, quella di "Privano - nord". Il bisogno di ghiaia è però ancora lungi dall'essere soddisfatto, ed è necessario non abbassare la guardia. La speculazione è sempre in agguato.

Il quarto problema ambientale riguarda le diverse forme di inquinamento causate dallo scalo: visivo, luminoso, atmosferico, acustico. Secondo il progetto completo, nello scalo dovrebbero sorgere costruzioni di vario tipo, comprese officine riparazioni, impianti di lavaggio, torri-faro alte 20 o 30 metri, ecc.; e vi dovrebbero passare migliaia di vagoni al giorno, con formazioni di treni a spinta. Tutto questo comporta, evidentemente, deturpamento del paesaggio e frastuono. Ma quanto queste forme di inquinamento possano essere gravi non è possibile sapere, perchè tutto dipende dalle tecnologie che si vorranno mettere in opera, e dalle modalità organizzative di funzionamento; e su queste, nessuno ha ancora la più pallida idea. Ad esempio, il rumore dipende dal tipo di meccanismi di frenaggio, dalle velocità, dalla manutenzione, dai sistemi di comunicazione interna (es. altoparlanti) e da molti altri fattori; o dal fatto di lavorare soprattutto di notte, come in Germania, o solo di giorno, come vogliono i sindacati italiani.

Esiste uno "studio di reinserimento ambientale" dello scalo, redatto dal dott. Sauli nel 1982. In sostanza esso si limita a prevedere un muretto di cemento alto due metri lungo il lato nord, e una fascia piantata a cespugli ed alberetti, larga pochi metri (da 4 a 10) salvo in due

zone, verso Cervignano e all'altezza di Strassoldo, dove la fascia si allarga a qualche decina di metri ed è previsto anche un terrapieno alto sui 6 metri. La cosa può far certo piacere agli amanti del verde pubblico; ma quanto questi accorgimenti possano giovare ad abbattere il rumore dello scalo, dallo studio non risulta. Ed è comunque chiaro che una striscia di alberelli servirà tutt'al più a mascherare il muro di cemento, ma non certo le strutture più alte dello scalo, e nulla potranno contro l'inquinamento luminoso.

La conclusione è che il solo modo di ridurre i disagi causati dallo scalo alle popolazioni circostanti, (specie di notte) è quello di: **COSTRINGERE LE FERROVIE AD ADOTTARE TUTTI GLI ACCORGIMENTI TECNOLOGICI ED ORGANIZZATIVI ATTI A RIDURRE LE VARIE FORME DI EMISSIONE, E SOPRATTUTTO DI RUMORE.**

Ciò significa il diritto dei rappresentanti dei Comuni ad intervenire in permanenza e incisivamente, nelle decisioni tecniche dell'Ente Ferrovie. Come, e se, questo possa essere fatto, è un problema molto grande e, diremmo, disperato. Ma è il solo modo serio di tutelare il benessere della cittadinanza. La striscia alberata è una barzelletta. Per aver qualche efficacia, dovrebbe essere un bosco maturo, di sempreverdi, e profondo almeno 50-60 metri.

IL PROBLEMA ECONOMICO

Lo scalo è stato pensato agli inizi degli anni '70, quando si credeva ciecamente nel mito della crescita economica illimitata, quando Trieste si illudeva ancora di poter essere il fulcro degli scambi tra l'Italia e i paesi dell'Est, sempre più aperti e ricchi; e tra l'Europa e il mitico "levante", l'oltre Suez, ecc. In questi ultimi quindici anni, tutte queste prospettive sono molto cambiate; l'Est è sempre più chiuso e in crisi, l'Europa si rivolge ai porti del Mare del Nord, e Trieste declina tristemente in ogni settore: popolazione, industria, portualità. In questa zona si lotta per la sopravvivenza, mendicando continuamente flebo di miliardi al Governo; altro che "Regione-ponte"!

Come si è detto, le uniche speranze di vantaggi economici connessi allo scalo sono appuntate sulla realizzazione del "centro intermodale"; cioè fare di Cervignano una stazione di carico e scarico dei colli e dei containers, tra treni e autotreni (tra "ferro" e "gomma"). La nominata commissione di professori aveva escluso che ciò fosse tecnicamente ed economicamente opportuno, per la vicinanza di simili strutture a Trieste e Gorizia. (Ne consegue, tra l'altro, anche l'esclusione delle strutture doganali, a meno che Tarvisio, Pontebba, Gorizia, Opicina, non rinuncino graziosamente alle loro per venir incontro alle velleità di Cervignano!!)

Ora, se si vuol veramente realizzare il centro intermodale, malgrado tale autorevole parere, bisogna che Cervignano si metta d'accordo con Trieste e Gorizia; che entri nel loro giro; che si integri con esse; che partecipi alla spartizione delle torte che di tanto in tanto il Governo elargisce loro. Ad esempio, si poteva chiedere l'estensione a Cervignano del "pacchetto Trieste-Gorizia. Oppure, adesso si potrebbe chiedere che anche l'area "intermodale" di Cervignano sia considerata zona franca, come Gorizia sta chiedendo per il suo autoporto.

Ma per fare tutto questo bisogna appunto guardare più a Trieste e a Gorizia che ad altre aree della regione. A Cervignano ci sono le premesse storiche, culturali e sociali per questo radicale ri-orientamento; anche se la sua classe politica non è finora riuscita a coglierle. Ne parleremo alla prossima puntata.

(prof. Raimondo Strassoldo)