



# Critiche al canale

L. FRIULI

NOVEMBRE 1974

## Monfalcone - Sile

regione veneta».

Oggi, naturalmente, il costo del canale sarà poniamo raddoppiato, ed è sperabile che a Roma non si trovino i soldi per un'impresa che, se realizzata, sconvolgerebbe completamente il paesaggio, l'economia, l'ecologia e i tipi di insediamenti umani della Bassa friulana. E' comunque interessante notare come a Trieste si trovi una regione ed economica una spesa di cento miliardi e si predichi l'austerità non appena il Friuli chiede la sua Università, realizzabile, almeno nella fase di avvio, con il 10% della spesa stimata allora per il porto-canale.

Il progetto, scrive ancora la fonte democristiana, è stato avvertito da «Il Sole 24 ore», il quotidiano economico della Confindustria, «legato agli interessi anseatici e tirrenici soprattutto, e quindi senz'altro contrario al potenziamento portuale e marittimo dell'alto Adriatico». Il progetto è stato criticato anche da «L'Unità», l'organo del Partito Comunista.

Da parte nostra possiamo soltanto invitare le autorità e tutti coloro che vogliono pensare prima piuttosto che piangere dopo, a prendere in seria considerazione le conseguenze negative, almeno per il Friuli, che l'opera sicuramente determinerà; e al fine di rendere espliciti i motivi della nostra critica, pubblichiamo a pagina 4 alcune parti del testo di una memoria redatta da un nostro collaboratore.

Non ho ragione per dubitare della fondatezza delle argomentazioni tecniche economiche portate a sostegno dell'idea del porto-canale. Ma un'opera così imponente è in ogni caso carica di implicazioni sociali, culturali, politiche, ecologiche, che riguardano tutti i livelli: locale, comprensoriale, regionale, interregionale, nazionale, internazionale e merita attenta considerazione.

### IMPLICAZIONI SOCIO-POLITICHE

a. **Locali:** Radicale trasformazione dell'assetto economico-sociale della «bassa» friulana: dall'agricoltura all'industria. Fine della civiltà agricola e delle comunità di agricoltori; avvento di un assetto urbano-industriale. (Questa osservazione non implica ancora un giudizio di valore sull'una o l'altra forma di vita).

Massiccia emigrazione dall'esterno (della zona, o della regione) con conseguenti difficoltà e conflitti di integrazione (cfr. Piemonte, Lombardia, Belgio, Germania, Svizzera). Mutamento degli equilibri politici e culturali. Assorbimento delle comunità esistenti in un complesso nuovo, estraneo. Conflitti estranei, disorganizzazione sociale delinquenza.

b. **Regionali:** Trasferimento del baricentro (economico, politico, e forse anche demografico) della regione dalla «dorsale delle quattro province» (TS - GO - UD - PN) al sud; rafforzamento dell'asse Trieste-Venezia a scapito di Udine e della zona montana, che si troverebbe ancora più emarginata. Questo trasferimento comporta

rebbe grosse tensioni politiche, sociali e culturali. Se è vero che il porto canale potrebbe indurre un assorbimento da 25 a 75 mila unità lavorative, per una popolazione di parecchie centinaia di migliaia di persone, ne consegue che:

a. si spopolerà la zona montana della regione;  
b. è necessario importare inoltre, altre decine di migliaia di lavoratori da altre zone (probabilmente dal Mezzogiorno).

c. **Interregionali e internazionali:** il progetto mira a rafforzare i legami fra Trieste (e il Friuli-Venezia Giulia) e il sistema veneto e il sistema nazionale, invece che favorire la cooperazione con le regioni jugoslave ed austriache vicine. Non a caso, credo, l'idea dell'idrovia Isonzo-Sava è stata praticamente scartata. A parte le obiezioni tecnico-economiche, essa avrebbe rafforzato i legami della nostra regione con l'Est mitteleuropeo invece che con la pianura padana. Il porto-canale farebbe sì del Friuli-Venezia Giulia una regione ponte, ma tra Nord e Sud, non fra Est ed Ovest.

d. **Nazionali:** è chiaro che il porto canale si pone in una logica di consolidamento della struttura economico-industriale italiana in riferimento all'Europa dei 9: logica nella quale il problema del Mezzogiorno è una palla al piede. I massicci investimenti del governo italiano e degli industriali europei nel porto-canale sarebbero alternativi ad analoghe realizzazioni nel Mezzogiorno, cui sottrarrebbero risorse. Il porto-canale è un'operazione anti-meridionalistica, una dichiarazione di resa nel venticinquennale tentativo di modernizzare il Sud italiano. Sarebbe una ripresa della politica di por-

tare i meridionali là dove le industrie trovano condizioni ambientali favorevoli alla massima produttività, invece di migliorare le condizioni ambientali per portare le industrie tra i meridionali.

### IMPLICAZIONI ECOLOGICO AMBIENTALI

L'espressione «scudo ecologico» è suggestiva ma piuttosto incredibile. Non essendo un tecnico dell'ecologia, mi limito a porre alcune domande:

a. Dove e come si produrrà l'energia necessaria per alimentare una zona industriale di 17.000 ettari, con 25-70 mila addetti, attorniate da una città lineare di alcune centinaia di migliaia di abitanti?

b. Dove si prenderà l'acqua?

c. Dove andranno a finire i rifiuti urbani e industriali gassosi, liquidi e solidi di questo gigantesco com-

plesso?

d. Come si potrà contenere lo sviluppo urbano-industriale sulla sponda nord del canale? Come giustificare l'utilizzo di solo metà delle banchine disponibili e quindi lo «spreco» di metà degli investimenti fatti per lo scavo del canale? Come resistere alle fortissime pressioni che ben presto si formerebbero per utilizzare anche la riva sud?

e. Potranno gli insediamenti lagunari, turistici o meno, sopravvivere all'accerchiamento di una città industriale delle dimensioni di Trieste o Bologna che si stende in una cintura ininterrotta alle loro spalle?

f. Che cosa succederà dei valori ambientali residui nelle zone attraversate dal canale (ad es. Foci dell'Isonzo, boschi di Carlino e di Muzzana, Stella, Tagliamento, ecc.)?

g. Quali saranno gli ef-

fetti sull'assetto idrogeologico della bassa friulana, sulla sua falda acquifera, sui suoi corsi d'acqua «pensili», ecc.?

### IMPLICAZIONI CULTURALI

a. Il progetto sembra espressione di tendenze verso un tipo di «sviluppo» che oggi viene ampiamente criticato: sviluppo meramente economico, basato sullo sfruttamento delle risorse naturali (come la posizione geografica) a scapito dello sviluppo umano, basato sulla valorizzazione delle risorse umane. Sviluppo inteso come lotta, come competizione per non perdere il passo con gli altri; dove gli «altri» sono identificati con le nazioni e le regioni che possono ostentare indici di industrializzazione, di crescita, di reddito procapite più alto; senza chiedersi se i luoghi che risultano all'avanguar-

dia nelle tabelle statistiche economico - demografiche siano veramente luoghi da imitare, luoghi cui ispirarsi. Perché dobbiamo per forza competere con Anversa o Rotterdam o Marsiglia? Perché dobbiamo sacrificare il nostro territorio per creare un polo alternativo a Fos? Dobbiamo proprio sacrificare la Bassa Friulana per accogliere le navi e le industrie che non possono più essere accolte nelle zone congestionate del Reno, di Genova, o di Trieste?

b. Certo, si può obiettare che il passaggio da un assetto agricolo ad uno urbano-industriale non è un sacrificio, ma un affare vantaggioso. Ma per chi? Per i contadini che si trasformeranno in speculatori fondiari? Per le migliaia di avventurieri di tutti i livelli della scala sociale, dai grandi imprenditori ai lenoni, che si precipiteranno dal resto d'Italia e d'Europa per partecipare all'immenso banchetto? Per i meridionali che troveranno qui una nuova Svizzera, una nuova Germania - con annessi e connessi (pregiudizi, razzismo, ghetti, ecc.)?

c. Inoltre l'ampiezza del «progetto» è tale che segnnerà per sempre i destini del Friuli. Sarà una scelta irreversibile. E che diritto abbiamo noi, con le nostre limitate conoscenze degli effetti futuri, di condizionare in modo così macroscopico l'ambiente in cui cresceranno i nostri figli? Le generazioni che ci hanno preceduto hanno

compiuto errori e guasti che noi oggi deprechiamo — disboscamenti, bonifiche — e di cui paghiamo dure conseguenze (dissesti idrogeologici, alluvioni, ecc.). La costruzione del canale e la trasformazione della Bassa Friulana in una città industriale delle dimensioni di Trieste o Bologna è un intervento di grandezza tale da consigliare prudenza, se non vogliamo essere a nostra volta maledetti dai nostri figli.

d. Io credo che nel programmare lo sviluppo della nostra regione non ci si deve lasciare affascinare da pretese o reali «gap» di arretratezza, pretese o reali pericoli di emarginazione rispetto a regioni più «svilupate»; nè paventare di perdere chissà qual «autobus» tecnologico della storia; quel che conta è fare un inventario dei reali bisogni, presenti e futuri, delle persone presenti e future, di questa regione; e vedere come soddisfarli. Il porto-canale ha ben poco a che fare con i reali bisogni presenti e futuri della nostra gente; è, una struttura a servizio dell'economia italiana ed europea (la funzione del porto-canale di «legare insieme» il territorio regionale, minacciato da una polarizzazione Pordenone-Sacile da un lato, Monfalcone dall'altro, sembra piuttosto debole come giustificazione per un intervento di quella mole). Credo che noi dovremmo mettere il nostro territorio a servizio altrui solo dopo aver accuratamente verificato il nostro vantaggio a farlo sul piano economico, sociale, culturale, ecologico, politico, ecc.

e. Dati i tempi di realizzazione di una simile opera, si corre poi il rischio che i suoi pretesi «benefici» (industriali-urbanistici) si faranno sentire quando ormai la massa della gente non si interesserà più nè di industria nè di città, ma si sarà data a forme di vita diverse (post-industriali, suburbane, quaternarie, neo-ruralistiche).

### ALTRE IMPLICAZIONI

a. Il progetto altera radicalmente ogni linea programmatica, socio-economica ed urbanistica, fin qui avanzata dalla regione. Gli accenni a p. 117 (nota) e 118 nella bozza del «programma» regionale 1971-1975 rischiano di diventare le cose più importanti di tutto il programma.

b. Rovescia le indicazioni del piano urbanistico regionale appena approvato e dei piani regolatori di tutti i comuni interessati direttamente o indirettamente; e quindi pone grossi problemi politici sia di rapporti tra i livelli regionali e locali di pianificazione sia tra i due assessorati (programmazione e urbanistica).

### CONCLUSIONI

Il progetto prima di essere oggetto di discussione pubblica, di trattativa po-

litica, di analisi tecnico-economica-amministrativa, dovrebbe essere studiato e discusso dal punto di vista ecologico (in senso ampio) urbanistico e sociologico. Se tali studi e discussioni avverranno solo dopo che le opinioni politiche (di vertice) e gli interessi economici avranno avuto il tempo di cristallizzarsi in favore del porto-canale, e la macchina amministrativa si sarà avviata per la sua realizzazione, l'efficacia di tali studi sarà gravemente compromessa. Se si darà tempo agli organismi esecutivi di organizzarsi, a possibili appaltatori di interessarsi, ad operatori immobiliari di cominciare a comperare aree, si formeranno gruppi di pressione e di interesse tali che gli studi di geologi, biologi, o sociologi, qualunque sia la forza delle loro argomentazioni, riusciranno difficilmente a contrastare.