Una Gioia Tauro per la Calabria del Nord

Lo scalo ferroviario di Cervignano

L'ESPRESSO
DEL FRIULI
SETT. 1980

I - Cronistoria

I lettori di questo foglio conoscono già la sollecitudine delle autorità regionali per le « degradate » sorti della Bassa friulana. All'inizio degli anni settanta, infatti, essi proposero di tonificarne la depressa economia con lo sventramento di un « porto canale » largo duecento metri, profondo una decina, da Monfalcone a Latisana via Aquileia, a nord del quale si sarebbe creata una fascia industriale, le (industrie pesanti, di base) per 17.000 ettari e 25-75 mila posti di lavoro (cfr. *Il Corriere del Friuli*, n. 16, nov. 1974).

Questo progetto faceva parte di una stagione di grandezze — una vera festa degli ingegneri — da cui dovevano scaturire, fra l'altro, la raffineria di Luggnana (50 miliardi di feraglia che non ha mai visto una goccia di greggio), la ripresa in considerazione dell'idrovía Isonzo-Danubio (un canale navigabile a scallette e tunnel che dovrebbe portare le navi su per la valle dell'Isonzo, sotto le Alpi Giulie e giù per la Sava) e la Zona Franca Industriale sul Carso (ZFIC); tutti mega-progetti ideati per rilanciare le funzioni industriali e portuali di una città, come Trieste, dove ormai la maggior parte degli abitanti sono in pensione e di queste cose non mostrano di aver gran voglia.

Di quella euforica stagione non molto sembra essere rimasto, salvo un elemento del progettato potenziamento della rete ferroviaria afferente a Trieste, e cioè lo Scalo Smistamento Merci di Cervignano. Per la verità, alle Ferrovie nel 1974 serviva un deposito di carri per decongestionare gli scali di Padova e Mestre, ma la Regione, non

immemore della sua funzione di Ponte, tanto fece, tanto brigò e tanto pagò da riuscire a portarsi in casa questa bella infrastruttura. E dove poteva piazzarla se non proprio nel centro, anzi « baricentro », e cioè a Cervignano? Fatta la scelta (nell'estate del 1974) era doveroso non solo fare i calcoli che l'avrebbero giustificata, ma anche presentarla con le dovute maniere all'Amministrazione di quel fortunato Comune; e si calcolò che un'opera del genere avrebbe non solo creato qualche centinaio di posti di lavoro (550, 800, 1000: le cifre crescono con la distanza) ma anche avviato il solito fervore di attività « indotte »: spedizionieri, trasportatori, eccetera. Insomma una vera pacchia, e tutta la classe dirigente e speculante (nel senso letterale del « guardar lontano ») del luogo accolse entusiasta l'onore di ospitare lo scalo ferroviario più grande d'Italia, dopo quello di Milano. A tamburo battente si adottò nel 1975 l'apposita variante al Piano Regolatore, e la società progettista — l'Ital-

consult — procedette con i suoi rilievi e studi.

Le Ferrovie non parevano condividere tanto entusiasmo, e più volte i rappresentanti della nostra Regione dovettero andare a Roma a sollecitarle; si dovette anche inserire lo scalo nella legge 546 del '77, per la ricostruzione e rinascita del Friuli. Nè la popolazione locale nascondeva qualche apprensione; e le associazioni degli agricoltori avevano fieramente protestato fin dal 1975. Ma solo quando cominciarono i primi studi (1978) peraltro coperti da riserve anche per ragioni militari, e incominciarono le prime fughe di notizie più precise sulle possibili conseguenze ambientali dello scalo; solo allora qualcuno si rese conto di ciò che avrebbe veramente significato per Cervignano quel retino tratteggiato che compariva sul PRG con la dicitura « insediamento FFSS ». E solo allora (1979-80) si formò una vera opposizione politica, e alle ultime elezioni il Movimento Friuli chiese una consultazione popolare, mentre si formava una Lista Civica in opposizione frontale allo scalo (come, a Trieste, il « Melone » contro la ZFIC). Ambedue portarono un loro rappresentante in consiglio, strappandolo ai partiti maggiori. Finalmente, in seguito a voci circa l'imminente inizio degli espropri e dei lavori, un gruppo di agricoltori diede vita ad un Comitato per la Tutela dell'Ambiente e ad una vasta campagna di sensibilizzazione della popolazione e dell'opinione pubblica, anche na-

zionale. Il 23 luglio si tenne un'affollata assemblea dibattito e si diede inizio ad una raccolta di firme, che in alcune frazioni ha già avuto l'80% di adesioni.

II - Motivi di preoccupazione

Le notizie sullo scalo che più preoccupano la popolazione riguardano le sue conseguenze sul piano ecologico, urbanistico e socio-culturale. Un primo progetto delle FFSS prevedeva massicci interventi sulla falda freatica, specialmente all'estremità nord dello scalo; e uno « studio ambientale » dell'ottobre 1978 parlava di rischi di abbassamento e inquinamento della falda, con pregiudizio di tutta la vegetazione a sud dello scalo, fino al mare; e i cervignanesi pensarono subito ai loro pozzi artesiani, già sofferenti. In tale studio si parlava anche di inquinamento acustico, per il frastuono di 3-3500 carri movimentati a spinta ogni giorno e ogni notte; di inquinamento visivo, per l'illuminazione a giorno dell'intera area (lunga quattro chilometri e larga 500 metri); di inceneritori per le carcasse del bestiame morto, e di depuratori per le acque di lavaggio del materiale rotabile: tutte cose che, invece di tranquillizzare, non potevano che allarmare la popolazione. E infine si proponeva (tra la più nera ilarità) come difesa della popolazione dai vari inquinamenti visivi ed acustici, una « barriera verde » di 4-10 metri di spessore. Sul piano urbanistico la popolazione cominciò a

pensare con preoccupazione a quel che poteva significare la costruzione, al centro della cittadina, di un viadotto ferroviario alto 7 metri, largo 20, lungo oltre un chilometro; e, alla sua periferia nord-ovest, di un sistema di svincoli e terreni che se in planimetria sembrava un piatto di spaghetti, visto da terra avrebbe assunto l'aspetto di un vero bastione verso il tramonto. Infine sul piano socio-culturale molti pensano che, vista la penuria di manodopera in loco e la prassi delle FFSS, gli 800 posti di lavoro sarebbero stati occupati da gente da

fuori (eufemismo per non dire meridionali, e non buscarsi l'accusa di razzismo), i quali poi si sarebbero portati dietro parenti, amici, e amici degli amici, facendo fare a Cervignano la fine di Torino. E anche la prospettiva di divenire un centro di « scambio intermodale », cioè un « porto di terra », non sorrideva a tutti, perché è noto che nei porti ed angiporti pullulano attività anche poco per bene, seppur lucrative.

Interprete di preoccupazioni di questo genere, il Comitato ha chiesto a chi scrive di approfondire l'argomento, confidando nelle

sue qualità di cultore di « ecologia sociale ». Dopo alcune settimane di studi preliminari, sono ora in grado di tranquillizzare i miei concittadini. Cervignano non rischia tanto la fine di Torino o di Mestre, quanto quella di Gioia Tauro.

III - Tempi lunghi e spazi vuoti

La ragione è presto detta. Com'è nel carattere degli ingegneri, soprattutto quan-

RAIMONDO STRASSOLDI

(Continua a pag. 2)