

scrivono gli amici « perchè diciamo

La lettera del presidente dell'Associazione, il professor Raimondo Strassoldo, nella quale riafferma la sua posizione; i punti sui quali dissente dal precedente servizio pubblicato su Apindustria.

'APINDUSTRIA'
AUTUNNO 1980

Egregio Direttore,

ho molto apprezzato la serenità con cui Francesco Capasso ha illustrato anche su Apindustria la questione dello scalo di Cervignano, pur vista, inevitabilmente, dalla prospettiva dell'« establishment » cioè, come si dice in Italia, del « Palazzo ». Ma mi consenta alcune importanti puntualizzazioni:

1. - La scelta di Cervignano non è stata affatto presa dai « cervelloni » dell'Italconsult, e neanche da quelli delle Ferrovie. La scelta è stata fatta solo dagli uffici regionali, con motivazioni di convenienza e « fattibilità » politica e con tecnica. Ciò risulta chiaro tra l'altro dalla stessa cronologia dell'iter del « mostro », pubblicata nello « studio di massima » dell'Italconsult (1977); i primi contatti Regione-Ffss sono avvenuti nel gennaio 1974; il primo incontro è del marzo; nell'agosto la scelta di Cervignano è ormai definitiva. In cinque mesi non si fanno seri studi comparati di localizzazione; non si può che aver lavorato « a occhio ».

2. - Non è vero che la scelta di Cervignano sia avvenuta anche per ragioni di convenienza ambientale. Tutte le altre alternative sono state scartate a priori sulla base di calcoli puramente aziendalistici (minimizzazione degli itinerari da una serie, peraltro piuttosto arbitraria, di punti di origine-destinazione); solo per giustificare la scelta di Cervignano, piuttosto che quella, aziendalisticamente più conveniente, di S. Giorgio di Nogaro, si è ricorsi ad argomentazioni geotecniche (peraltro anch'esse « ad occhio »). Nessun altro parametro ambientale è stato preso in considerazione, come ammesso dallo studio della Regione (Rossi, Sardo, Pellis) del febbraio 1977, p. 34. Anzi negli studi dell'Italconsult più volte si lamentano le « particolari difficoltà » di questa ubicazione, soprattutto per la sovrabbondanza di acque superficiali e le difficoltà di drenaggio.

3. - La popolazione di Strassoldo è vero, è « tutt'altro che unani-

me »: infatti c'è un 10-15% che ancora non ha firmato contro lo scalo.

4. - Insistiamo che gli ettari che l'agricoltura rischia di perdere a causa dello scalo sono quasi 500 così dettagliati: 275 per l'area, misurata col planimetro, abbracciata dal progetto dello scalo e del sistema di accessi, svincoli, parcheggi e futuri autoporti. 127 sono gli ettari interessati alle 5 grandi cave di « inerti » da aprirsi o riaprirsi nei comuni vicini; e siamo a 400 ettari circa. Vero è che per quanto riguarda le cave si prevede, alla fine dei lavori, la restituzione all'uso agricolo, ma non si hanno molte garanzie né esempi in questo senso.

In dipendenza dello scalo si progettano poi grandi lavori viabilistici tutt'attorno a Cervignano, con perdita sicura di qualche altra decina di ettari, non quantificabili con precisione perchè non esistono ancora progetti attendibili. Infine una megastruttura di questo genere provocherà certamente, come ricordato anche dall'intervista dell'ing. Rossi al Piccolo del 26-7-80, una fortissima pressione per l'urbanizzazione dei terreni circostanti, con perdite anch'esse incalcolabili ma certamente rilevanti, di terreno agrario. Esageriamo se arrotondiamo a 500 ettari? La regione parla di 150-160 ma essa si riferisce unicamente all'area coperta dai binari, e questo ci sembra barare al gioco.

5. - Quanto ai benefici economici dello scalo sulla Bassa friulana e in particolare su Cervignano, abbiamo già esposto in diverse sedi le nostre opinioni. In sintesi, tali benefici sembrano del tutto sproporzionati all'enormità della perdita di territorio. Anche dalla costruzione di dighe o degli insediamenti militari proviene qualche vantaggio ad alcuni « indigeni », ma a che prezzo per la comunità?

6. - Non è affatto vero (e non so dove Capasso abbia avuto questa notizia) che i responsabili dell'Unione Agricoltori e della Coltivatori

diretti avessero « escluso una opposizione ad oltranza da parte dei loro aderenti ».

prof. Raimondo Strassoldo

Presidente degli «Amici di Cervignano». Comitato per la tutela dell'ambiente

Caro Direttore,

rispondo brevemente alla lettera degli « Amici di Cervignano » a firma del prof. Raimondo Strassoldo.

Non starò a ribattere punto per punto tutti i rilievi e le critiche da lui formulate; molte di esse, infatti, si rivolgono all'Amministrazione regionale, la quale, se lo vorrà, potrà sempre replicarvi a sua volta, mentre io al momento non dispongo di elementi nuovi che mi inducano a ritornare su quanto ho scritto. Il mio interlocutore accusa tecnici e amministratori di aver lavorato ad occhio, di essersi basati su calcoli, di barare al gioco. Sono accuse piuttosto pesanti, e mi domando su quali dati di fatto siano fondate. Comunque non penso che tocchi a me assumere la difesa d'ufficio della Regione, dai cui documenti e dai cui funzionari ho attinto ovviamente i dati tecnici che mi occorrevano per i miei servizi.

Piuttosto, preciserò alcune altre cose, incominciando dalla fine della lettera del prof. Strassoldo. E cioè:

1) le dichiarazioni dei responsabili delle organizzazioni agricole di Cervignano mi furono fatte a viva voce sul posto, quando mi recai colà nell'inverno del '79 per un'inchiesta che poi apparve su « Il Punto friulano », nel numero di data 15 marzo 1979;

2) il discorso sui benefici economici dello scalo è naturalmente basato su opinioni, ma fino a un certo punto, e comunque non va dimenticato (e lo ripeto) che molte sono le opinioni favorevoli. Se poi si tiene conto del pubblico interesse, che fino a prova contraria è pur sempre prevalente, allora non pare che ci possano essere dubbi al riguardo;

3) il calcolo dell'area che sarà occupata dalla progettata opera ferroviaria non può essere manipolato fino a in-