# AMICI DI CERVIGNANO

## COMITATO PER LA TUTELA DELL'AMBIENTE

# NO ALLO SCALO

**PREMESSA**

Com'è noto, il Piano Urbanistico Regionale e il piano regolatore generale di Cervignano prevedono l'insediamento nel nostro comune di uno scalo di smistamento ferroviario, a servizio dell'intera Italia nord-orientale e specialmente delle aree portuali della Regione (leggi Trieste).

Si tratta di un'infrastruttura di gigantesche proporzioni; una striscia larga mezzo chilometro e lunga cinque, per 400 ettari, situata tra la statale 14 (Venezia-Trieste) e la stazione di Strassoldo, immediatamente ad ovest della ferrovia Cervignano-Palmanova. Le opere di accesso, il potenziamento (allargamento) dei raccordi ferroviari interessati, le cave, occuperanno qualcosa come altri 150-200 ettari.

Oltre ai servizi di mero smistamento dei carri ferroviari lo scalo dovrebbe svolgere funzioni di deposito locomotive, i servizi doganali e l'interscambio tra la strada e la rotaia; il tutto per muovere, a pieno regime, tremila carri al giorno con un impiego di ottocento addetti.

Il costo dell'opera era previsto a 150 miliardi, di cui 40 disponibili (anni addietro). Il tempo necessario per la sua costruzione era stimato in 9-10 anni.

Periodicamente appare sulla stampa qualche comunicato sull'imminente inizio dei lavori. L'ultimo li annunciava per il prossimo settembre, e in data 10/7 si legge che i parlamentari locali hanno sollecitato le FF SS a mantenere le scadenze per l'avvio dei lavori.

## *A) Perchè siamo contrari allo scalo*

### 1 - Non crediamo nè alla necessità, nè all'utilità, per il Friuli-Venezia Giulia, di un'opera di queste dimensioni.

Conosciamo la mania della «tecnostruttura» dei politici e degli ingegneri (specie dei trasporti) per le opere faraoniche; e conosciamo anche i motivi di questa tendenza al gigantismo (mito dello sviluppo illimitato, gestione centralizzata di grandi somme, fotogenicità delle «grandi opere»).

Abbiamo degli esempi clamorosi a livello nazionale; Gioia Tauro, la Terza Zona Industriale di Mestre, ecc.

Ne abbiamo anche in regione: ad esempio il progetto Morelli per lo sventramento della bassa friulana, da Monfalcone al Tagliamento (e al Piave) con un porto-canale largo 200 metri e con 17.000 ettari di zona industriale.

Sappiamo con questa leggerezza si mettono insieme le statistiche economiche di base e si fanno le proiezioni dei futuri sviluppi.

Non ci basta che le Ferrovie e la Regione ci dicano che lo scalo è necessario. Vogliamo che ce lo dimostrino con dati convincenti. **Vogliamo, in particolare, che i dati e i calcoli, risalenti a parecchi anni fa, siano aggiornati tenendo conto delle realtà attuali** (crisi energetica, crisi demografica, rallentamento generale dei ritmi di sviluppo nel mondo industriale, ecc.).

Crediamo senz'altro che il sistema ferroviario regionale vada potenziato e razionalizzato, ma crediamo che lo scalo, così com'è progettato non sia una risposta valida alle esigenze reali del Friuli di oggi.

### 2 - Non crediamo che Cervignano sia l'unica e neppure la migliore delle possibili localizzazioni dello scalo.

Le relazioni ufficiali sulla scelta di Cervignano non sono affatto convincenti; e notizie ufficiose (ad es.: sulla scelta di Cervignano invece di Villa Vicentina) preoccupanti.

Sappiamo che nella localizzazione di queste infrastrutture, i motivi politico-elettorali e quelli personali giocano un ruolo non minore di quelli tecnici. Sappiamo anche che la scelta di Cervignano è stata pesantemente influenzata dal fattore «vicinanza a Trieste».

Ma oggi tutti riconoscono la necessità di dire basta alla distruzione dei migliori terreni agricoli; non sappiamo se nel futuro avremo tanto bisogno di strade e infrastrutture, ma sappiamo per certo che avremo sempre bisogno di pane e vino e di un ambiente vivibile. La terra su cui dovrebbe sorgere lo scalo è tra le più produttive del Friuli e d'Europa.

Il fattore «vicinanza Trieste» dovrebbe allora essere meno importante, e lo scalo dovrebbe essere localizzato in terreni come ad es. quelli della piana del Torre, a Remanzacco che, oltre ad essere sterili, sono anche molto più solidi di quelli, umidi e argillosi, del Cervignanese.

Se invece si prende in considerazione il fattore «ingombro e disturbo» di una tale infrastruttura, allora si dovrebbero almeno scegliere le localizzazioni più isolate e lontane dai centri abitati; come ad es. quella di Porto Nogaro e della zona industriale dell'Ausa Corno.

**3 - Siamo certi che lo scalo. come progettato, sarebbe per Cervignano una completa catastrofe.**

Infrastrutture di questa dimensione sconvolgono sempre la vita delle località interessate, anche se nella loro progettazione si prendono tutte le precauzioni possibili; e questo perchè: **1.** la loro costruzione dura molti anni, durante i quali la località è sconvolta dai lavori in corso; **2.** il loro completamento e avvio avvengono per gradi, durante i quali la loro funzionalità è ridotta, con sfasamenti e scompensi; **3.** anche la migliore progettazione non può tener conto di tutte le possibili conseguenze indotte ed esterne, sui complessi e in gran parte sconosciuti meccanismi dei sistemi ecologici ed insediativi. E' molto improbabile che gli attuali equilibri ecologici ,urbanistici, sociali, culturali e politici della comunità Cervignanese possano essere completamente isolati e protetti dall'impatto devastante dello scalo.

Lo scalo, quando tutto andasse secondo le più rosee previsioni, muterà certamente il volto di Cervignano, facendone qualcosa di profondamente diverso: una piccola Padova. Ma se le cose non dovessero andare così bene, potremmo essere trasformati in una piccola Mestre, o in una Gioia Tauro.

Questo sarebbe in ogni caso una vera catastrofe rispetto agli attuali assetti della comunità Cervignanese. Noi siamo certi che la popolazione di Cervignano, nella sua grande maggioranza, non ci tenga affatto a «svilupparsi» secondo quei modelli.

**4 - Lo scalo renderà impossibile la vita a diverse migliaia di persone che abitano nelle sue più dirette adiacenze.**

Si parla tanto di qualità della vita. Ma per moltissime famiglie che hanno costruito la casa entro un notevole raggio dal futuro scalo, credendo di poter godere della tranquillità della campagna, la vita diventerà impossibile per il frastuono, senza contare gli altri tipi di inquinamento. A distanza di poche centinaia di metri dallo scalo esiste il centro di Strassoldo, complesso storico, architettonico e ambientale di grande pregio, che risulterà notevolmente degradato dalla vicinanza dello scalo. E non lontano c'è il monumento nazionale di Palmanova, gioiello dell'urbanistica mondiale, e il glorioso complesso archeologico di Aquileia. Se gli espropriandi avranno almeno la consolazione di un compenso monetario allo sconvolgimento della loro vita, a queste altre vittime non si offre che la risibile garanzia di una siepe di cipressi che dovrebbe circondare lo scalo. La scelta di questa essenza ci sembra particolarmente appropriata, perchè da noi, com'è noto, il cipresso è l'albero dei cimiteri.

## *B) Vantaggi e danni dello scalo per i Cervignanesi: una analisi*

### a) VANTAGGI

La classe politica «tradizionale» di Cervignano, cioè quella appartenente ai partiti che fanno capo a Roma ed a Trieste, ha presentato lo scalo non solo come una necessità per lo sviluppo dei traffici regionali e nazionali, ma come una grande occasione di sviluppo per Cervignano: una fortuna, un beneficio. Gli argomenti a favore dello scalo a livello locale sarebbero i seguenti:

**1 - Apertura di 800 posti di lavoro, a scalo completato: con conseguente aumento della popolazione di Cervignano di qualche migliaio di unità (2-3.000) senza contare l'«indotto»**

Ma: chi andrà ad occupare questi posti? Essi saranno disponibili secondo la Regione, tra 9-10 anni; forse 20 secondo noi, se dobbiamo giudicare dalla velocità con cui le Ferrovie italiane compiono i loro grandi lavori (vedi ad es. la galleria di circonvallazione di Trieste su cui si lavora da almeno 25 anni, ed il raccordo Redipuglia-Cormòns abbandonato da 15). Ebbene, quanti giovani e disoccupati di Cervignano saranno disponibili a quell'epoca? Si è fatta qualche stima dell'andamento demografico e socio-economico del Comune? e della zona? e della intera Regione? Inoltre, le FF SS non fanno concorsi regionali; questi posti saranno occupati in grandissima parte da immigrati di altre regioni, e soprattutto dal Meridione: con tutti i noti problemi dell'immigrazione, dello sradicamento, delle difficoltà di inserimento in un ambiente estraneo e impreparato, ecc. di cui le aree urbano-industriali del nostro paese hanno così vasta e dolorosa esperienza. E poi, a chi giova un tale massiccio aumento della popolazione? Certo all'attività edilizia, ai commercianti, ai professionisti, agli speculatori immobiliari; ma che vantaggi ne ricava l'insieme della collettività? Anche qui, vi sono in Italia molti esempi sconsolanti. Non crediamo che gli interessi economici di alcune ristrette categorie di operatori, e le più generali ambizioni dei maniaci dello sviluppo debbano prevalere sugli interessi generali della popolazione del Cervignanese, che vuole crescere sì, ma fisiologicamente, «dall'interno», senza bisogno di interventi esterni così mostruosi; e che non vuole sacrificare allo sviluppo economico altri valori della vita, quali la sicurezza, l'identità culturale, la qualità dell'ambiente.

**2 - Ampie occasioni di lavoro per gli addetti all'edilizia: imprese, maestranze, progettisti.**

Questo può essere vero per quanto riguarda lo «indotto» dello scalo: alloggi e servizi per i ferrovieri, ecc.; e quindi va proiettato in un futuro di 10-20 anni. Un forte impulso a questi settori potrà certo venire se lo scalo non si limiterà alla mera movimentazione dei carri, ma sarà anche un punto di sdoganamento e di interscambio; ciò che porterebbe ad una fioritura di attività indotte (spedizionieri ecc.). Ma per quanto riguarda la costruzione dello scalo in sè, è molto probabile che, date le proporzioni gigantesche dell'opera, gli appalti saranno affidati alle grandi imprese specializzate nazionali (che di solito già dispongono anche delle necessarie «entrature» presso i committenti), e nulla ne guadagnerà l'economia locale.

Anche se alla costruzione dovessero concorrere imprese locali, ciò sarebbe di limitato beneficio per Cervignano perchè è noto che in zona, come in tutto il Friuli, l'edilizia soffre di carenza di manodopera.

Rimane però vero che lo scalo, come il terremoto e come tutti i disastri, potrebbe offrire buone occasioni di guadagno per alcune categorie di professionisti, progettisti e di imprenditori anche locali. Ma essi non sono «il Friuli»!

### 3 - Lo scalo offre l'occasione per risolvere i principali problemi viabilistici di Cervignano, l'eliminazione dei passaggi a livello.

Per risolvere il problema dei passaggi a livello basterebbe deviare il traffico di transito, specialmente da e per Grado d'estate, con le apposite circonvallazioni da tempo previste dai PRG. Lo scalo è un prezzo troppo enorme per un beneficio così limitato.

## b) DANNI

### 1 - Sconvolgimento del profilo urbano e del paesaggio.

CAVALCAVIA

a) Il centro abitato di Cervignano sarà spaccato a metà da un mostruoso cavalcavia ferroviario, **alto sette metri** (come una casa di due piani e mezzo cui sono da aggiungere i tre metri dei vagoni che lo percorreranno in continuazione), **largo quanto 7 binari**, e lungo alcuni chilometri. Ciò richiederà la demolizione di numerosi edifici e la perdita di valore residenziale di numerosissimi altri, ai suoi lati.

TERRAPIENO

b) Tutto il paesaggio a Nod-ovest di Cervignano sarà deturpato dall'immane terrapieno, alto sette metri, largo mezzo chilometro e lungo qualche chilometro, nonchè da una serie di raccordi e svincoli sia stradali che ferroviari, sempre di questa altezza.

ILLUMINAZIONE

c) Dal paesaggio di Cervignano scompariranno i tramonti e, di notte, le stelle perchè tutte le centinaia di ettari dello scalo saranno illuminati a giorno da riflettori alti 13 metri.

### 2 - Sconvolgimento dell'ambiente naturale.

CAVE

a) Per la costruzione del terrapieno sarà necessario scavare milioni di metri cubi di materiali inerti (ghiaia) da una serie di cave per una superfcie di 130 ettari (previste, per la verità, nei territori di altri comuni) con le note conseguenze sia sul paesaggio sia sull'economia agricola, ma soprattutto con i rischi di inquinamento dell'acqua di falda.

PROSCIUGAMENTO DELLA FALDA

b) Per assicurare la solidità del terreno dello scalo è previsto il suo prosciugamento con la deviazione delle falde acquifere sotterranee mediante un muraglione di cemento affondato all'estremità nord dello scalo; con ancora imprevedibili conseguenze sull'equilibrio idrogeologico di tutto il territorio.

ANIMALI

c) Il frastuono dello scalo causerà probabilmente la scomparsa di molti animali tra cui ogni selvaggina; mentre la sua illuminazione potrebbe far aumentare catastroficamente gli insetti notturni (Cervignano è stata a lungo zona malarica).

CLIMA

d) La copertura di cemento, pietrisco ed acciaio su una area così vasta, potrebbe alterare il clima locale aumentandone ad es. l'escursione.

### 3 - Sconvolgimento della viabilità e del traffico, in tutto il territorio, per la durata dei lavori.

Per molti anni - dieci o venti - tutto il territorio interessato alla costruzione dello scalo sarà sconvolto da deviazioni, sensi unici, blocchi, semafori, intasamenti (per il traffico di autocarri pesanti e macchine operatrici), dalla costruzione di strade provvisorie e così via. Chi conosce il disagio sofferto ad es. da Gorizia da una decina di anni a questa parte, per la costruzione di un ponte e di un cavalcavia, ha un piccolo esempio di quello che capiterà a Cervignano su scala molto più vasta e per un tempo molto più lungo.

### 4 - Inquinamento

Lo scalo comporterà con certezza almeno due tipi di inquinamento: quello **visuale** (sconvolgimento del paesaggio ed illuminazione notturna) e quello **acustico:** a) il frastuono di tremila carri, uno ogni trenta secondi, che sbattono uno contro l'altro nelle manovre a spinta; b) l'inevitabile abuso degli altoparlanti; c) le urla del bestiame sofferente nei carri, specie negli inevitabili periodi di sciopero di qualcuna delle numerose categorie di addetti. Chi ha abitato nelle vicinanze di scali merci di altre città sa che il loro livello di rumorosità è al limite della sopportazione umana. E non c'è nessuna garanzia che la fascia di cipressi che dovrebbero circondare lo scalo serva a qualcosa. Oltre tutto, i cipressi ci metteranno decenni a raggiungere altezze utili; se mai le raggiungeranno, perchè si tratta di una specie arborea colpita da una epidemia di C. Cardinale che ne sta facendo strage.

Sussistono poi sempre i pericoli di inquinamento di altro genere. Sono previsti depuratori delle acque di lavaggio dei carri; ma questi impianti, è noto, sono ancora di dubbia efficacia e comunque soggetti a guasti, con possibili conseguenze catastrofiche sulle falde da cui i Cervignanesi attingono la loro acqua potabile. Negli scali merci viaggiano anche carichi di sostanze inquinanti ed esplosive; non sono rari i casi, anche nel nostro paese, di esplosioni o fuoriuscite devastanti. Lo scalo prevede, **dulcis infundo**, anche un impianto di incinerazione degli animali morti o di altre materie simili, con conseguente inquinamento di fumi tipo Auschwitz.

### 5 - Perdita irrecuperabile di 500 ettari di terre della migliore qualità, sottratte alla produzione agricola e sacrificate agli interessi dei centri industriali e commerciali.

### 6 - Sconvolgimento degli equilibri sociali.

La comunità di Cervignano mostra da decenni uno sviluppo costante ed ordinato, riuscendo ad integrare gradualmente persone della più diversa provenienza, senza per questo perdere i suoi modi di vita, la sua identità culturale, il suo «clima morale». In questo processo è riuscita ad adeguare gradualmente le sue attrezzature, pubbliche e private, ai crescenti bisogni della sua popolazione; anche se, ovviamente, carenze e disfunzioni vi sono sempre. Questo sviluppo proviene essenzialmente dall'iniziativa interna, dei Cervignanesi stessi, ed è perciò forse più lento ma più solido di quello dovuto ai grandi interventi dall'esterno.

L'immissione massiccia di migliaia di persone, in qualità prima di addetti alla costruzione dello scalo, poi di addetti al suo funzionamento, e infine di addetti alle attività indotte (spedizionieri, trasportatori, ed eventualmente anche ladri di TIR e «spiombatori» di carri) porterà uno sconvolgimento della vita cittadina, ad ogni livello: da quello **urbanistico** (allargamento a macchia d'olio dell'abitato con carenza di servizi) a quello **economico** (lievitazione dei prezzi, a cominciare da quelli delle aree e delle case) a quello **sociale** (presenza di una popolazione sradicata, «diversa», incline quindi alla «rabbia»; o avventurosa, e incline quindi alla «devianza», al limite della criminalità) a quello **culturale** (perdita dell'identità friulana) a, infine, quello **politico** (le masse immi-

grate e bisognose di tutto sono solitamente di più facile strumentalizzazione politica e clientelare).

Certo, il giudizio su queste particolari conseguenze dello scalo dipendono dalle posizioni ideologiche di ciascuno, e ciò che per alcuni è equilibrio per gli altri è stagnazione o arretratezza, ciò che per alcuni è sconvolgimento per altri è progresso, ciò che per alcuni è crimine per altri è vitalità, ciò che per alcuni è identità culturale per altri è campanilismo. Ma noi siamo convinti che la grande maggioranza dei Cervignanesi, senza distinzione di partito, condividono le nostre definizioni.

## C) Perchè non ci siamo mossi prima?

Dello scalo si parla ufficialmente da almeno cinque anni. Perchè non ci siamo mossi prima?

La prima risposta, e la prima colpa, sta nella nostra abitudine tutta friulana di accettare con rassegnazione le catastrofi, sia quelle naturali, come i terremoti, sia quelle umane, come le guerre.

La seconda è che siamo abituati ad avere una certa fiducia, o almeno rispetto, per l'autorità stabilita e competente. Tutti i nostri rappresentanti politici per anni ci hanno detto che lo scalo è una gran fortuna per Cervignano, e noi tendevamo ingenuamente a crederci.

La terza risposta sta in un certo scetticismo sulla serietà di questi grandi progetti, che di tanto in tanto - e specie in prossimità delle elezioni - ci vengono sbandierati dalla classe politica: la diga di Pinzano, il canale navigabile e il porto-canale Monfalcone-S. Donà di Piave via Aquileia, infinite strade ed autostrade.

La quarta sta nella rassegnazione all'idea che, quando sono in gioco centinaia di miliardi, c'è il modo di mettere a tacere qualsiasi opposizione, a cominciare da quella degli espropriandi.

La quinta risposta sta nella stessa dimensione dell'opera, che la rende difficilmente «immaginabile»; essa esce completamente da quello che siamo abituati a vedere attorno a noi, e ci sembra quindi «irreale». Sì, cose del genere ne abbiamo viste nelle periferie di Mestre, Verona, o Milano, o di altre grandi città; ma sembrano impensabili in una Cervignano.

## D) Perchè ci siamo mossi adesso?

La prima risposta è che le notizie sullo scalo si fanno più concrete e l'avvio sembra veramente imminente.

La seconda è che ora siamo stati incoraggiati dai sempre più frequenti esempi di ritirata della «tecnostruttura» di fronte a una motivata opposizione popolare contro progetti così disastrosi per la vita locale; alcuni di questi esempi si sono verificati vicino a noi, come quello di Cormòns; il più clamoroso è quello dell'opposizione di Trieste alla «zona franca industriale sul Carso». Se Trieste sta riuscendo ad allontanare da se un progetto che essa giudica esiziale, perchè non può fare altrettanto Cervignano?

La terza risposta è che fortunatamente anche alcuni di coloro che potrebbero ricavare grossi e diretti vantaggi dallo scalo hanno scelto invece la difesa degli interessi generali della comunità, e agli interessi finanziari hanno anteposto altri valori, come quelli dell'attaccamento alla terra e della qualità della vita.

## E) Che cosa vogliamo?

**Vogliamo che gli studi** economici e tecnici in base ai quali, agli inizi degli anni '70, sarebbe emersa la necessità di uno scalo merci di queste dimensioni, centralizzato per l'intera regione, **siano resi pubblici e passibili di controllo da parte della popolazione interessata,** che non è composta tutta da analfabeti;

**Vogliamo che questi studi siano in ogni caso aggiornati,** tenendo conto delle nuove tendenze e prospettive del nostro sistema economico e sociale, a livello regionale, nazionale ed europeo e con riferimento alle nuove priorità, tra le quali quella della salvaguardia delle aree a preminente vocazione agricola.

**Vogliamo che sia seriamente riconsiderato il problema della localizzazione** di tale infrastruttura, anche alla luce delle tendenze ad una più netta articolazione delle due componenti regionali; e con particolare attenzione alle alternative di Remanzacco (vicinanza a Udine, sterilità di terreni) e di Porto Nogaro (isolamento da centri abitati, accesso al mare, disponibilità di aree già pubbliche).

**Vogliamo che le popolazioni interessate siano messe in grado di discutere questo progetto** (ma il discorso è valido in generale) con l'assistenza e la consulenza di «periti di parte»; che i suoi rappresentanti possano essere messi in grado, svolgendo le più opportune ricerche anche mediante sopralluoghi in scali analoghi a quello progettato per Cervignano, di rendersi conto direttamente di ciò che una simile infrastruttura significa per la popolazione circostante.

**Vogliamo che, una volta che fosse dimostrata** l'assoluta necessità di quest'opera in questo luogo sia data ogni garanzia per la minimizzazione degli inconvenienti sopra ipotizzati; a cominciare dalla completezza dei finanziamenti di tutte le sue parti, in modo da evitare che Cervignano faccia la fine di Gioia Tauro, o che, costruito ciò che interessa alle FF SS e alla Regione, risultino esauriti i fondi per le opere di protezione dell'ambiente e della cittadinanza.

**Vogliamo che sia esplicitamente riconosciuto in ogni caso** che lo scalo è, per sua natura, un'opera disastrosa per la vita dei Cervignanesi, e che quindi tutta la comunità dovrebbe essere adeguatamente ricompensata per il suo sacrificio fatto a favore di altre città e della Regione.

**Vogliamo che questo atteggiamento di opposizione allo scalo,** che riteniamo largamente maggioritario, abbia la possibilità di esprimersi politicamente nelle forme adeguate della petizione o del referendum.

Chiediamo a tutte le Autorità, i partiti politici, gli Organismi culturali e di tutela dell'ambiente, una risposta urgente, un appoggio, una partecipazione ai nostri problemi. Soprattutto chiediamo che non si crei, ai danni della cittadinanza di Cervignano e di tutto il Friuli, un «fatto compiuto», che ci faccia sentire, una volta ancora, strumento manovrato da gente che non si preoccupa di noi, che persegue finalità che non ci è dato di conoscere nella realtà, che ci «utilizza», senza considerarci in alcun modo.

La Grafica - Gradisca