

caselli
101/199
CONTRO LO SCALO FERROVIARIO DI CERVIGNANO

«LOTTEREMO con ogni mezzo»

Il professor Raimondo Strassoldo, docente presso l'Università di Trieste, spiega i motivi dell'opposizione alla costruzione dello scalo, ritenuto dalla Regione Friuli-Venezia Giulia indispensabile per consentire lo sviluppo del traffico del porto di Trieste e quello dell'industria regionale

Sul numero di martedì 5 agosto, in queste stesse pagine, abbiamo pubblicato un servizio riguardante il progetto per lo scalo ferroviario di Cervignano, avversato dalla popolazione locale. I cervignanesi, infatti, sono convinti che la costruzione dello scalo, così come è stato progettato, rischi di sconvolgere la fisiologia del loro paese, uno dei maggiori centri agricoli e commerciali del Friuli.

Sul problema - che ha interesse generale, perché lo scalo di Cervignano, secondo i progettisti, dovrebbe essere il vero anello di congiunzione del traffico ferroviario tra il Friuli-Venezia Giulia, l'Europa centrale e quella dell'Est, abbiamo intervistato il professor Raimondo Strassoldo, docente di sociologia rurale e urbana dell'università di Trieste.

D. - Prof. Strassoldo, a che punto è oggi la vostra «lotta contro il mostro?»

R. - Mi sembra molto positiva ed incoraggiante, anche se la giunta regionale ha ufficialmente ribadito di considerare del tutto valida l'opera e correttamente il processo di progettazione e consultazione. Salvo qualche ripensamento a titolo personale, e qualche apertura da parte della Lista per Trieste e del Movimento Friuli, tutto l'establishment regionale e non solo questo, continua a schierarsi per lo scalo. Come, a suo tempo, per la Zona Franca industriale sul Carso (ZFIC) prevista dal Trattato di Osimo. Ma come nel caso della ZFIC, anche lo Scalo di Cervignano è rifiutato da una buona parte della popolazione direttamente interessata. Quanto lo vedremo nel corso della nostra raccolta di firme e nel futuro eventuale refe-

rendum promessoci dal sindaco uscente di Cervignano, Francovig. Quel che importa è che finalmente la gente ha cominciato a ragionare con la sua testa su quest'opera gigantesca.

D. - in una serie di interventi sulla stampa, l'ing. Giuliano Rossi ha cercato di ridimensionare lo scalo: 150 ettari invece di 600, nessun pericolo ecologico, nessun disturbo. Cosa può rispondere?

R. - Che noi siamo un comitato di semplici cittadini, e non di tecnici; siamo un comitato di agitazione, non di studio, possiamo aver sbagliato per eccesso alcuni calcoli. Altri errori li ha compiuti la stampa, nell'interpretare le nostre posizioni; i 600 miliardi di costo finale sono un dato del tutto speculativo. Si sa come in questi casi i costi reali, in corso d'opera, spesso siano doppi o tripli di quelli preventivati. Così come la perdita di occupazione nel settore agricolo, a causa della distruzione dei terreni, potrà essere di una cinquantina di unità, non di cinquecento.

Ma le «veline» a favore dello scalo giocano intenzionalmente al ribasso. Esse calcolano solo le aree direttamente coperte da cemento, asfalto e acciaio, non l'insieme delle aree sottratte all'agricoltura, che comprendono anche le «aree di risulta», quelle «verdi», quelle destinate ai servizi «intermodali», ecc. Esse poi non calcolano le cave, che l'assessore Mizzau ha ufficialmente indicato in 120 ettari. Per quanto riguarda le conseguenze ecologiche e gli inquinamenti, noi ci basiamo sullo stesso studio dell'Italconsult, (dicembre 1978) da cui risulta che lo scalo può provocare danni per l'abbassamento della falda e per l'inquinamento in una vasta

area, dal famoso «viale di Villa Kuhnfeld» fino al mare aperto.

Nello stesso studio si parla anche dell'inquinamento da rumore e dell'illuminazione notturna, di provvedimenti - che noi giudichiamo risibili - per attenuarli.

D. - Le fonti pro-scalo avvertono che nel progetto esecutivo di tutte queste cose è stato tenuto debito conto, che - ad esempio - è stato eliminato lo scalo bestiame e connesso inceneritore.

R. - Siamo lieti di sentirlo. Ma lo dobbiamo verificare. Per quanto ci consta, l'idea dei progettisti è di tenere ancora aperte molte possibilità; le cose saranno

tolte, modificate o aggiunte nel corso dei lunghi anni di lavoro, secondo le esigenze e le possibilità del momento. Noi siamo fermamente contrari a questo procedimento, che toglierebbe ai cervignanesi ogni possibilità di difesa o di controllo. Una volta che i terreni sono espropriati, recintati e sbancati, che investimenti di decine di miliardi sono stati fatti, chi potrà avere la forza, il coraggio, l'interesse a lottare per i particolari? I progettisti e le ferrovie saranno liberi di fare tutti i propri comodi.

Noi vogliamo invece sapere esattamente, subito, quale sarà la struttura finale dello scalo; e vogliamo che questo progetto esecutivo e definitivo sia esaminato - anche e soprattutto per quanto riguarda la localizzazione - da una commissione di esperti che goda della nostra fiducia, e che sia indipendente da pressioni politiche. Abbiamo proposto che della cosa sia incaricata la facoltà di ingegneria per la difesa del suolo e la pianificazione territoriale dell'università

di Udine, e il sindaco Francovig aveva recepito la nostra idea. Lotteremo con ogni mezzo perché ci venga concessa questa possibilità di difesa tecnica; e se la commissione ci dirà che il progetto Rossi-Italconsult è sbagliato per la collettività e nocivo per Cervignano - come noi crediamo - continueremo a lottare perché il mostro sia allontanato o liquidato.

Gianni Merlin

La Notte

PAGINA 11