R. Strassoldo

10/10/1980

Lo scalo di Cervignano:
due questioni di metodo e due di merito

La questione dello scalo di smistamento merci di Cervignano si presta a molte considerazioni, per lo più amare. Qui vorrei accennare a quattro. Le prime due riguardano il metodo e le procedure con cui si è giunti alla decisione di localizzare a Cervignano questa megastruttura; e tale processo decisionale ha un aspetto prevalentemente tecnico ed uno prevalentemente politico.

1. Decisione non fondata tecnicamente

Dal punto di vista tecnico siamo di fronte ad un esempio da manuale di come non si deve procedere per localizzare impianti di questo genere; di come, in particolare, non si siano adottate le moderne tecniche della "valutazione d'impatto ambientale", di cui si parla da molti anni ormai nella cultura urbanistica e nelle scienze del territorio e che sono in procinto di essere codificate anche in una direttiva CEE (cfr. Gilberto Muraro, Un bilancio sull'ambiente, in "Mondo Economico", 4.10.80, pp.61-63)♦

La scelta di Cervignano è stata giustificata in termini strettamente aziendalistici, di convenienza delle FFSS, di minimizzazione degli itinerari, secondo una certa ipotesi di sviluppo dei traffici. Non si sono neppure sperimentate, provate o, come si usa dire tra addetti ai lavori, "simulate" ipotesi alternative; almeno questo è quanto consta agli atti (si veda la pubblicazione del febbraio 1977, edita dall'assessorato pianificazione e bilancio della regione Friuli-Venezia Giulia)p.34). Ma soprattutto non si sono presi in considerazione altri fattori (o variabili, o parametri) di tipo ambientale, economico o altro; o meglio li si sono presi in considerazione in modo puramente soggettivo, "ad hoc" e "a occhio" e talvolta contraddittorio. In particolare non sono state fatte indagini geotecniche su possibili alternative, come risulta chiaro anche dalla cronistoria del progetto (pubblicata nello "studio di massima" sul nuovo scalo di smistamento ferroviario di Cervignano" redatto dall'Italconsult nel 1977). Tra i primi contatti regione-ferrovie (marzo 1974) e la scelta de-

finitiva di Cervignano (agosto) il tempo è così limitato da potersi escludere che si siano fatti studi seri e approfonditi. E noi abbiamo buoni motivi per credere che gli uffici della regione abbiano scelto Cervignano già nel 1973, ancora prima di iniziare i contatti ufficiali con le FFSS. In definitiva noi sosteniamo che la scelta di Cervignano non ha una base tecnica, ma è stata fatta in sede politica; che le argomentazioni tecniche presentate a sua giustificazione sono state fatte a posteriori, e non hanno alcuna dignità scientifica. Questo sosteniamo sulla base dei documenti che la Regione ha fatto circolare in questi ultimi tempi, e saremo ben lieti se ci venisse dimostrato il contrario con l'esibizione di studi precedenti l'agosto 1974.

Ma ci si potrà obiettare, la questione è irrilevante. La scientificità o meno delle procedure tecniche attraverso cui si perviene ad una scelta può interessare gli studiosi; alla collettività interessa solo che si tratti di una buona scelta. Non siamo d'accordo. La scientificità - ovvero obiettività, razionalità, ecc. è uno dei valori che vengono solitamente invocati a legittimare e giustificare scelte di questo genere; è quello che si intende quando si parla di "seria programmazione". Noi sosteniamo che la scelta di Cervignano non risponde a criteri di seria programmazione e di razionale pianificazione, ma, da un lato, alla solita procedura autoritaria, miope e settoriale delle aziende di stato; dall'altro alle procedure empiricamente intuitive, soggettive, personali se non clientelari di tanta politica regionale. In altre parole se la scelta di Cervignano, come noi sosteniamo, si rivelasse catastrofica per alcuni valori ed equilibri della nostra comunità, non dovremmo prendercela con l'impersonale Progresso, la Scienza, la Tecnica, e così via; ma con alcuni personaggi, ingegneri e politici, di cui sono noti nomi e cognomi e responsabilità. I friulani sono troppo abituati ad accettare con rassegnazione le catastrofi naturali; ma a quelle provocate da persone ben identificate si deve reagire in altra maniera.

2. Mancanza di partecipazione e informazione

Bene, si potrà ancora dire, è stata una decisione politica, con nome e cognome. E con questo? E con questo è inaccettabile che i destini di una nostra comunità siano decisi in una soffitta di Viale Miramare a Trieste, e da un ristrettissimo numero di persone, che trent'anni di esercizio del potere hanno largamente isolato dalle dinamiche reali della società. E' inaccettabile che un angelo di campagna friulana, ordinata, pulita e produttiva, faccia la fine di Gioia Tauro; che una cittadina ridente ed attiva come Cervignano faccia la fine di Mestre; che nei dintorni di monumenti nazionali come Aquileia e Palmanova si voglia creare il principale porto di terra e nodo di traffici della regione; è inaccettabile che si voglia fare tutto questo senza almeno aver prima chiesto il permesso ai padroni di casa, alla popolazione locale.

Certo, si dirà, tutte le consultazioni sono state fatte secondo le regole. Ma sulla base di quali informazioni, di quale cognizione di causa? A patrocinare la causa dello scalo sono venuti i suoi promotori, i suoi progettisti, ma è mancata qualsiasi possibilità di contraddittorio. I "grandi cervelloni" erano tutti lì, a giustificare lo scalo a Cervignano, di fronte a loro solo qualche sindaco e qualche assessore, ottime persone ma che in coscienza non si possono chiamare né esperti né cervelloni. E pare che i loro entusiasmi siano stati tali da sorprendere gli stessi promotori dello scalo, che hanno dovuto, loro, mettere in guardia quella brava gente che non erano tutte rose e fiori, attorno agli scali ferroviari. E la gente? assente come il solito. Neanche gli amministratori comunali hanno mai saputo dello scalo più di quanto raccontato dai suoi avvocati e scritto negli opuscoli di propaganda elettorale della regione. Solo dopo che il "comitato amici di Cervignano" ha fatto scoppiare il caso è cominciata a circolare qualche informazione in più. Ora, la considerazione più importante da fare attorno a questo aspetto è la seguente: la partecipazione popolare ai processi di pianificazione ha senso ed è possibile solo a due condizioni: prima, che sia richiesta e già nelle prime fasi dei processi decisionali, e non solo quando i giochi sono ormai fatti. Questa partecipazione può essere stimolata in molti modi; le tecniche di mobilitazione, attivazione e "ingegneria" sociale non mancano; e qui ovvia-

mente spezziamo una lancia "pro domo nostra", perchè si tratta di far buon uso anche dei sociologi. La seconda considerazione è che la partecipazione non può che fondarsi su un'ampia e profonda informazione; l'opinione pubblica, per potersi esprimere, deve prima formarsi, e informarsi. Ora è certo che la popolazione di Cervignano non è stata adeguatamente informata su quel che lo Scalo avrebbe significato per il proprio futuro; e questa è una colpa grave dei suoi rappresentanti istituzionali. Non dolo nè frede, forse, per quanto, trattandosi di opere da centinaia di miliardi, masscano con naturalezza sospetti di collusioni d'interessi; ma colpa certo sì. Anche se coloro che hanno voluto lo scalo a Cervignano lo hanno fatto in buona fede, inseguendo sogni di grandezza e di sviluppo, o perseguendo progetti di primazia comprensoriale, o affascinati dall'onore di ospitare il più grande scalo ferroviario d'Italia (dopo quello di Milano), o gonfi d'orgoglio per il riconoscimento della propria posizione "baricentrica"; anche in questo caso hanno avuto torto a non informarsi sin dal principio sui costi, oltre che sui benefici dell'operazione, e a non informare poi a loro volta lealmente la popolazione. Non ci si lamenti dunque se tutto questo si deve fare ora, quando i meccanismi di realizzazione del progetto erano giunti in dirittura d'arrivo; fu errore e colpa non averlo fatto a suo tempo.

Nè è accettabile voler mettere ora la popolazione di fronte al fatto compiuto, accampando pretese irreversibilità e inevitabilità. Per quanto ci consta il responsabile ultimo nella gestione del territorio è pur sempre il Sindaco, al quale spetta di concedere o negare la concessione edilizia per qualsiasi opera; e di fronte a una megastruttura che rischia di sconvolgere radicalmente e per sempre la vita di una comunità ci sembra doveroso che sia sentita l'intera popolazione, mediante le istituzioni della democrazia diretta; e che le sue scelte siano rispettate.

3. No alla mestrizzazione forzata

Gli oppositori dello scalo affermano che la scelta di Cervignano è tecnicamente sbagliata perchè la natura del terreno impone enormi aggravii di costo (drenaggio, scorticamenti di un metro, riporto di inerti da 12-15 chilometri, viadotti in pieno centro urbano, ecc.) che si sarebbero potuti risparmiare scegliendo più oculatamente il sito. Ma, si dirà, se alle

FF.SS. non importa di spendere tutti questi miliardi in più, perchè deve importare a noi? Beh, c'è sempre il particolare che si tratta di soldi delle nostre tasse, e l'enorme deficit delle ferrovie contribuisce da par suo all'inflazione che sta devastando il paese.

Ma l'opposizione allo scalo nasce sostanzialmente per altri motivi: per orrifiche visioni di distruzione di ottima terra, di anni di grandi lavori viabilistici con annessi polveroni e deviazioni, di manomissioni degli equilibri idrogeologici, di inquinamenti di aria, di acqua, di rovina della tranquillità notturna e diurna, di massicce e rapide immigrazioni, di pullulare di attività marginali di pressioni irresistibili e irreversibili all'espansione edilizia, di congestione di traffici e di servizi urbani; di sconvolgimento, insomma, di tutti gli equilibri ecologici, economici, urbanistici e socio-culturali che il Cervignanese, pur nella sua crescita, ha finora saputo mantenere.

Il problema è che tutte queste cose sono difficilmente quantificabili e ancor meno monetizzabili, e quindi escono dalla mentalità corrente, dominata dall'ideologia del progresso economico a tutti i costi, dalla massimizzazione dell'"avere" a scapito dell'"essere". La cultura dominante insegua ancora i miti ottocenteschi del ferro e del cemento, della velocità e del gigantismo, dell'espansione demografica e della competizione economica; tutto quello insomma che si identifica nella "modernità" e nella "città". Ma si tratta di miti ormai logori superati e suicidi. V'è tutta una nuova cultura che ha preso atto dell'esistenza di limiti fisici e psichici insuperabili a questo tipo di sviluppo, e sta rivalutando la terra, l'agricoltura, la natura, le piccole dimensioni, la vita nelle piccole comunità, le radici storico-culturali, la semplicità, modesta o addirittura austerità di vita, eccetera.

Si tratta certo di una cultura ancora alternativa, ma i suoi valori vanno diffondendosi rapidamente. Alla loro luce è possibile scrollarsi di dosso la rassegnazione. La distruzione dell'ambiente naturale, la trasformazione delle campagne in città, e delle cittadine in squallidi suburbi, non sono processi inevitabili. Le periferie non devono accettare tutto quello che viene imposto dai Centri. Abbiamo la possibilità, il diritto e il dovere di scegliere il nostro modo di vita. Pretendiamo che la nostra volontà sia messa in condizioni di esprimersi e di essere poi rispettata.

4. Costi e benefici

Non è facile abbozzare un bilancio finale, quantitativo, dei costi e benefici connessi ad una megastruttura come lo scalo, per diversi motivi: 1) essi si ripercuotono a diversi livelli - locali, regionali, nazionali, internazionali, in reti causali intricate e difficili da seguire; 2) sono di natura eterogenea e dipendono in buona parte da valutazioni soggettive e qualitative. Quel che è abbastanza certo è che lo scalo è stato concepito a beneficio del traffico ferroviario, e non dell'economia del Cervignanese; e che invece tutti i costi "ambientali" graveranno sul Cervignanese. Si pone quindi un problema di giustizia distributiva: perchè il Cervignanese deve sacrificarsi a vantaggio della collettività regionale e internazionale? La comunità locale ha diritto ad adeguate ricompense. La regione ha promesso tre: 1) eliminazione di due passaggi a livello, 2) apertura di 1000 posti di lavoro, 3) l'"indotto".

La prima è effettivamente una questione sentita da molti anni, ma sembra un beneficio del tutto sproporzionato all'entità dei costi ambientali. La seconda è una promessa del tutto aleatoria. In primo luogo, e allo stato attuale dei progetti si prevede l'attivazione solo di un terzo dell'area dello scalo. (cfr. l'intervista dell'ing. Misiriti, vice-direttore generale delle Ferrovie, a "Il Punto", n.18, 15/10/1980, p.12);^{se} il personale previsto per far funzionare lo scalo a pieno regime era di 550-750 unità (cfr. studio regionale del febbraio 1977) i posti di lavoro creati dallo scalo verso la fine di questo decennio saranno non più di 250-300. Non sembra un numero tale da poter risollevere le "degradate condizioni economiche" della bassa friulana. Inoltre bisogna far attenzione ai tempi: la crisi dell'Italcantieri, della Saici ecc. sono di oggi; lo scalo comincerà ad assorbire un po' di manodopera tra cinque-sei anni (possiamo trascurare quella che potrà partecipare alla sua costruzione, perchè data la natura e dimensione dei lavori, essa sarà appaltata a ditte e personale esterno alla Regione).

Non v'è poi alcuna garanzia che questi posti di lavoro siano riservati alla gente del Cervignanese; e non è affatto certo che, quando essi si apriranno, vi sarà in loco un'offerta di lavoro adeguata alla domanda. Le ferrovie non fanno concorsi a livello comunale o comprensoriale, e non sappiamo quanti giovani cervignanesi aspirino, per la fine degli anni ottan

ta, ad un posto di manovale nelle ferrovie.

Infine è da ricordare che se un comune già con poca terra deve sacrificare un decimo ad attività industriali, come è lo scalo, dovrebbe almeno cercare di massimizzare il rapporto unità lavorativa/ettaro. Ora, lo scalo impiega sì e no 2-3 persone per ettaro, mentre una zona industriale funzionante (guarda caso, privata) come quella di Rivoli d'Osoppo, situata su un terreno peraltro del tutto sterile, impiega 18-20 unità per ettaro.

Gli amministratori locali e regionali puntano tutto sui benefici dell'"indotto". Si tratta di una delle grandi superstizioni che hanno accompagnato tutte le "cattedrali nel deserto" d'Italia; eppure molti continuano ancora a credere a questi miracoli. Nel caso specifico la promessa è resa ancora meno credibile dal fatto che la vecchia idea, dell'ufficio trasporti della regione, di concentrare qui tutti i vari servizi doganali, di controllo, di interscambio ferro-gomma, e di costruire qui il massimo autoporto regionale, si vanno grantumando di fronte a crescenti ostacoli: gli scali di confine non vogliono perdere i servizi doganali e veterinari; i centri urbani di Pordenone, Udine, Gorizia non vogliono rinunciare alle loro strutture ferroviarie e autoportuali. In particolare è prevedibile che Gorizia, come ha finora lottato disperatamente, ma con successo contro il raccordo Redipuglia-Cormons, farà altrettanto contro l'autoporto di Cervignano. E giustamente, perchè Cervignano ha altre alternative di sviluppo, mentre la sopravvivenza di Gorizia si gioca esclusivamente sulle strutture confinarie di traffico. D'altra parte neanche alle ferrovie interessa favorire la concorrenza e aprirsi troppo al traffico autostradale. Quella dell'"indotto" quindi, con il fiorire di attività commerciali, di intermediazioni, finanziarie, assicurative, manipolative, di spedizione ecc. rimane un sogno senza alcuna garanzia di attuazione.

A fronte di questa vuota promessa, per giunta proiettata in un futuro piuttosto lontano - non prima degli anni '90, sta la certezza dell'immediata rovina di decine di aziende agricole, di centinaia di ettari di ottima terra, della tranquillità e della qualità della vita di migliaia di persone, di un ambiente ancora ordinato e pulito. In coscienza, non si può chiedere ai Cervignanesi di fare questo salto nel buio.