

# GRANDI INFRASTRUTTURE:

Prima le Garanzie

e poi

Le Strategie

Marzo 2007

## **GRANDI INFRASTRUTTURE: PRIMA LE GARANZIE E POI LE STRATEGIE**

L'allargamento dell'Unione Europea e le trasformazioni in corso nei nuovi Paesi comunitari pongono in una prospettiva nuova il Friuli.

L'area friulana, infatti, per evidenti ragioni di carattere geografico e per la sua ormai consolidata capacità di relazioni internazionali, ha stretto da tempo rapporti commerciali e di cooperazione più generale con i Paesi dell'Europa centro-orientale, candidandosi così a diventare un rilevante punto di riferimento dei rapporti transfrontalieri e transnazionali su scala europea.

Perché ciò possa realizzarsi è necessario, tra l'altro, poter disporre di adeguate infrastrutture di trasporto e di poter contare su un approvvigionamento energetico a condizioni competitive.

Due sono le direttrici infrastrutturali fondamentali: quella nord-sud (attualmente la più attrezzata ed anche sottoutilizzata, per la parte ferroviaria) e che per il Comitato deve avere la priorità in termini di investimenti e quella ovest-est (in gran parte, verso est, ancora largamente da realizzare ma anche da condividere con i Paesi interessati).

**Il Comitato per l'autonomia e il rilancio del Friuli che finalizza il suo impegno alla rinascita culturale, sociale, economica della terra friulana, ha una visione delle cose certamente vocata allo sviluppo, ma, nello stesso tempo, non può non prestare attenzione ai problemi, tutti i problemi, che da esso possono scaturire.**

Per questo non può fare a meno di interrogarsi e di interrogare:

- su qual è l'utilità specifica che motiva la realizzazione di ciascuna rilevante infrastruttura;
- su quale sarà il “volto” che il Friuli avrà quando tutte le opere (TAV, elettrodotti, nuova autostrada Carnia-Cadore, casse di espansione sul Tagliamento ecc.) dovessero essere realizzate come finora ipotizzato;
- su quale è l'impatto delle opere a livello ambientale e con le comunità direttamente coinvolte; impatto che va conosciuto e soppesato con procedure trasparenti e preventivamente definite di valutazione di compatibilità;
- sulla eventualità che opere della portata della TAV sul cosiddetto Corridoio V (che pare non adeguatamente coperta da finanziamento per la tratta in Regione) possano riservare al Friuli il ruolo di “area di passaggio” con incidenza limitata ai fini del suo sviluppo;
- sulla possibilità, in ultima analisi, che possano diverse alternative per la soluzione di uno stesso problema trasportistico od energetico e che quindi lo stesso risultato si possa avere senza necessariamente ricorrere a rilevanti ed impattanti nuove infrastrutture ma incidendo,

magari anche profondamente, sull'apparato infrastrutturale e trasportistico esistente.

**Per il Comitato, come già rilevato in sede di Costituente, la ristrutturazione, l'ammodernamento, il potenziamento delle infrastrutture esistenti costituiscono, dunque, la priorità su cui impegnarsi veramente, con oneri e impatti certamente più limitati rispetto a quelli, neppure chiaramente e complessivamente valutati, che si dovrebbero sostenere per interventi nuovi.**

**Anche per gli elettrodotti vanno preliminarmente fissate le condizioni di fondo non negoziabili cui devono poi attenersi le soluzioni realizzative (interramento, ecc) e va valutata altresì la compensazione per i territori e gli abitanti su cui essi vanno a pesare.**

Si pone, peraltro, un problema di fondo, non più eludibile: l'avvio, in Regione, di una politica energetica non episodica, ma organica, volta, *in primis*, alla utilizzazione dell'energia prodotta sul territorio regionale.

In tutti i casi, di fronte a opere di grande rilevanza e quindi destinate comunque ad incidere fortemente sul territorio e non solo su di esso, è necessario, anzi è indispensabile, il coinvolgimento virtuoso delle istituzioni e delle popolazioni interessate. Anzi, soluzioni “precostituite” e poi calate dall'alto (come la “legge obiettivo” nazionale ed anche il ruolo autoritativo previsto per il nuovo Piano Territoriale Regionale) escludono dalle decisioni trasformative non solo le popolazioni ma mettono anche gli amministratori locali nella non invidiabile posizione di soggetti pressati dalle ragioni che provengono dall'alto e dal basso.

**Per le grandi opere, l'Ente pubblico competente deve, invece spiegare, fin dall'inizio, chiaramente e in modo trasparente e documentato:**

- **le ragioni di utilità generale che motivano l'intervento;**
- **le diverse soluzioni alternative possibili, in tutti i loro contenuti,**

**e deve poi confrontarsi con le popolazioni e con le istituzioni locali per “costruire”, in un percorso condiviso e partecipato, la soluzione conclusiva.**

**Non può mancare quindi l'ascolto delle popolazioni coinvolte e ciò attraverso adeguati strumenti democratici e valorizzando i Consigli Comunali che quelle popolazioni rappresentano.**

Torna certamente a vantaggio delle istituzioni il poter dire, alla fine del percorso, che la soluzione trovata incontra largo consenso: il tempo apparentemente perduto nella fase **istruttoria** non è in realtà perduto ma, per molte ragioni, guadagnato.

Del resto le scelte, anche quelle più illuminate, per essere attuate hanno bisogno del consenso e questo non si ha se non si costruisce la comune condivisione del disegno nelle sue linee strategiche e progettuali.

Una sottolineatura a parte meritano le cosiddette “**casce di espansione**” sul Tagliamento ipotizzate non per ragioni economiche ma di sicurezza e che incontrano la decisa opposizione della popolazione che vive nelle zone ove le casce dovrebbero essere realizzate.

**Anche qui si impone un ragionamento approfondito ed equilibrato per trovare il punto di incontro tra il diritto alla sicurezza (Latisana, S.Michele T., ecc) e il diritto alla salvaguardia dei siti di valore ambientale (zona collinare).**

**A prescindere dalla idoneità o meno delle “casce” a risolvere il problema della sicurezza, bisogna uscire dalla attuale situazione di stallo e quindi la Regione faccia uno sforzo elaborativo ulteriore per trovare, insieme ai competenti organi dello Stato, una nuova soluzione al problema idonea ovviamente a risolverlo con soddisfazione delle popolazioni di tutta l'asta del fiume. Pare inoltre giunto il momento, sempre per quanto riguarda il Tagliamento, di mettere mano a disposizioni legislative specifiche e idonee ad affrontare tutti gli aspetti che riguardano la vita di un fiume che è un patrimonio anche culturale di tutta la Regione.**

Più in generale si ritiene che la Regione dovrebbe condurre una riflessione complessiva su tutte le suddette grandi questioni aperte, riprendendo un rapporto con le comunità locali (Sindaci, Consigli Comunali), con la popolazione e con le associazioni da essa espresse.

**In conclusione tutto quanto detto converge verso una proposta politico-istituzionale più generale relativa alla delicata e trascurata questione del rapporto da stabilire tra strategie di sviluppo e garanzie rispetto a diritti delle popolazioni, rischi ambientali e qualità territoriali. Secondo il Comitato queste garanzie devono essere chiaramente fissate e regolate. Queste garanzie stanno sia nella assunzione di un valido e condiviso quadro di conoscenza dei valori e dei rischi territoriali e ambientali, sia nella costituzione di una sede autorevole, indipendente dagli interessi trasformativi, capace di garantire procedure di valutazione credibili e trasparenti:**

- 1. per quanto riguarda il quadro delle conoscenze il Comitato ha proposto che questo sia costruito a partire da una “Carta per la tutela dei patrimoni del territorio friulano”, un documento di valore istituzionale che definisca quali sono gli ambiti territoriali che non devono essere messi in gioco nelle trasformazioni e cioè quegli ambiti che, per il valore naturalistico, storico-culturale, paesaggistico o per i rischi che implicano, si intende conservare e proteggere come patrimonio indisponibile del territorio friulano (quadro, per altro, non difficile da costruire: basta coordinare atti e documenti che già esistono ma che operano separatamente e**

- frammentariamente);
2. Il “patto istituzionale” (sottoscritto, cioè, dai rappresentanti delle istituzioni territoriali) deve stabilire che piani e programmi che prevedono rilevanti trasformazioni territoriali (ed in particolare per le opere aventi “rilevanza epocale” come autostrade, ferrovie, grandi impianti energetici e di difesa idraulica ecc. e quindi a forte incidenza sul territorio regionale, per le popolazioni esistenti e per le generazioni future), si confrontino, in termini di compatibilità, in primo luogo, con tale quadro di conoscenze;
  3. infine, come necessario complemento, il Comitato propone la costituzione di una “Authority a garanzia della partecipazione e della valutazione ambientale” come organismo “terzo”, leggero dal punto di vista istituzionale ed organizzativo, ma autonomo e qualificato che, sulla base di regole chiare preliminarmente definite, si pronunci ex-ante ed ex-post quale garante *erga omnes* della qualità, indipendenza e correttezza del processo di partecipazione e di valutazione ambientale.

## **COMITATO PER L'AUTONOMIA E IL RILANCIO DEL FRIULI**