

CORSO DI LAUREA SPECIALISTICA IN SCIENZE AMBIENTALI



Corso di Fattori Culturali nei conflitti ambientali

Analisi del conflitto ambientale relativo al progetto di collegamento tra l'A27 e l'A23



Marco Tonino
Matr. 813503

Anno accademico:
2007-08

Docente:
Federica Cavallo

Sommario

1. Introduzione	3
2. Il progetto ed il territorio	4
2.1 Il progetto.....	4
2.2 Il territorio: situazione geografica, ambientale e socioculturale	5
2.3 L'identità locale.....	6
3. Il conflitto.....	7
3.1 Gli utilizzi diversi del territorio e dell'ambiente alla base della conflittualità	7
3.2 Il Comitato	8
3.2.1 Il Comitato oltre la sindrome NIMBY	10
3.2.2 La retorica del Comitato	11
3.2.3 L'informazione diffusa dal Comitato.....	11
3.3 Le diverse concezioni di giustizia e l'ipotesi di risoluzione del conflitto	12
4 Conclusioni ed osservazioni.....	13
Bibliografia	15
Allegato 1	16

In copertina: Foto di Esemone di Enemonzo ed elaborazione grafica del viadotto autostradale in progetto (da www.peraltrestrade.it)

1. Introduzione

Il vuoto democratico e legislativo in materia di partecipazione ambientale in cui l'Italia ancora ristagna, sta portando negli ultimi anni alla proliferazione di casi di conflitti ambientali ed alla loro degenerazione in protesta.

Negli ultimi anni anche il Friuli Venezia Giulia è interessato da conflitti sia intra-istituzionali tra Regione, enti locali, Stato e Comunità Europea, sia sociali come attestato dalla nascita di numerosi comitati locali.

Tale fenomeno è venuto ad aggravarsi negli ultimi anni in seguito al nuovo ruolo strategico assunto dalla Regione F.V.G. dopo l'ingresso di nuovi paesi nell'Unione Europea. L'amministrazione regionale e nazionale hanno dato rilievo alla nuova possibilità di trasportare merci ed energia attraverso il territorio friulano, siglando un protocollo d'intesa principalmente rivolto alla costruzione di diverse infrastrutture.

I conflitti ambientali possono riguardare l'interesse, l'uso, la proprietà o il possesso di risorse ambientali; quello sviluppatosi in Carnia, nella zona montana del Nord Ovest del Friuli Venezia Giulia ne è proprio un esempio: una risorsa ambientale come l'alta vallata del Tagliamento, un fiume tra i meglio conservati d'Europa, è interessata da un progetto di collegamento tra due autostrade: la A23 e la A27.

Alla base di questo conflitto ambientale c'è la mancanza di un processo partecipativo che coinvolga le popolazioni locali nelle decisioni che interessano il territorio e le risorse.

In questo elaborato il conflitto relativo al collegamento tra l'autostrada A23 e la A27 sarà analizzato per individuare le cause che lo hanno generato, i linguaggi utilizzati dai vari attori in gioco, il tipo di organizzazione della protesta ed i fattori culturali operativi all'interno del conflitto.

2. Il progetto ed il territorio

2.1 Il progetto

Il 5 aprile 2004 a Gorizia è stato siglato un protocollo d'Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, l'ANAS, e i Presidenti delle Regioni Veneto e Friuli - Venezia Giulia, per lo studio di fattibilità di un collegamento tra la A27 e la A23; il collegamento si attuerebbe mediante il prolungamento della A27 da Longarone a Tolmezzo, compreso un traforo nei pressi del Passo della Mauria.

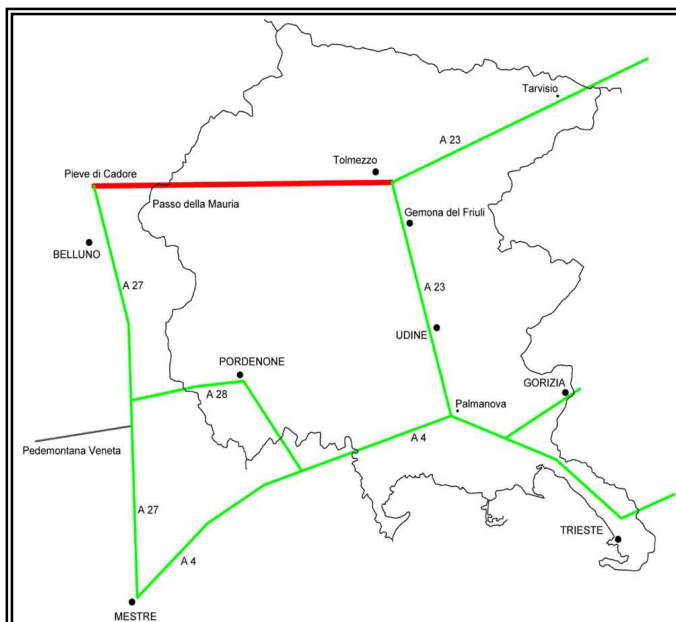
In tale documento si considera il collegamento un'opera strategica in quanto lo si definisce un sistema logistico di Rete infrastrutturale agganciato funzionalmente al Corridoio V, linea ferroviaria ad Alta Velocità che collegherebbe Lisbona a Kiev passando attraverso la pianura padana.

L'intento di costruire la nuova autostrada viene ribadito nel protocollo d'Intesa del 6 ottobre 2006, siglato tra la Regione Friuli Venezia Giulia e il Governo.

La A27 e la A23 sono due tratti autostradali che collegano rispettivamente Venezia a Belluno e Palmanova a Tarvisio. Il collegamento tra le due autostrade si collocherebbe tra il casello di Amaro dell'A23 e quello nel Cadore sul prolungamento dell'A27. Si tratterebbe, come da progetto preliminare datato 14.10.05, di una infrastruttura lunga 85 km (di cui 42 previsti in galleria, 6,4 su viadotto, 35 in sede) e dotata di 7 svincoli. Il costo totale è di circa 3 miliardi di euro. Il progetto dovrebbe essere finanziato con i meccanismi del *project financing*, un metodo attraverso il quale capitali privati intervengono al finanziamento dell'opera traendone successivamente profitto con gli introiti dei pedaggi.

Figura 1:

Schematizzazione del collegamento tra le due autostrade A27 ed A23 secondo il tracciato proposto dal progetto preliminare



2.2 Il territorio: situazione geografica, ambientale e socioculturale

Le regioni interessate da questo progetto sono il Friuli Venezia Giulia e il Veneto, nelle province di Belluno e Udine.

Le comunità montane interessate dall'opera sono la Longarone-Zoldano e Centro Cadore nel Veneto e Comunità Montana della Carnia in Friuli.

In territorio Veneto il progetto coinvolge diverse zone S.I.C. (sito di interesse comunitario), la valle del Piave ed interessa scenari montani unici come quelli delle dolomiti orientali; in territorio Friulano concerne tutta l'alta valle del Tagliamento: da Forni di Sopra ad Amaro.

Inoltre, il progetto ricade all'interno del Parco intercomunale delle Colline carniche con sede a Villa Santina e l'area interessata rientra in parte nel Parco delle Dolomiti Friulane e fa parte di un S.I.C. (Sito di interesse comunitario) della Regione Friuli Venezia Giulia.

Va pure considerato che il fiume Tagliamento costituisce un prezioso esempio di corso d'acqua dotato di caratteri morfologici di elevata naturalità, legati alla accentuata dinamica dei fenomeni di deposizione e trasporto solido, tali da costituire un esempio pressoché unico in Europa.

Attualmente la Valle dell'Alto Tagliamento conta circa 18000 abitanti: nella sola Tolmezzo ne risiedono circa 10.500; gli altri valligiani risiedono nei Comuni di Villa Santina, Enemonzo, Preone, Socchieve, Ampezzo, Forni di Sotto e Forni di Sopra.

Il territorio montuoso ed il clima rigido non hanno favorito lo sviluppo agricolo che si è limitato alle colture di patate, mais e legumi; l'allevamento di bovini e suini è invece una voce importante nell'economia locale. Le industrie principali sono quelle relative allo sfruttamento del legname (segherie, falegnamerie, mobilifici, ma pure cartiere); vi sono inoltre fabbriche di occhiali. Nonostante le maestose vette dolomitiche, le amene vallate con i caratteristici paesini, i numerosissimi e ben tracciati sentieri CAI e i rifugi alpini ben attrezzati, la Carnia non è meta del turismo di massa che interessa invece il vicino Cadore. Tuttavia, sono abbastanza numerose le strutture alberghiere e di ristorazione e il turismo sta divenendo una voce di particolare rilevanza nell'economia della Vallata, in particolare del comune di Forni di Sopra.

La Valle del Tagliamento, come tutta la Carnia, è stata interessata da un continuo ed inesorabile spopolamento sin dal primo dopoguerra. I problemi socio-economici sono stati affrontati nel corso degli ultimi decenni dalla Regione Friuli Venezia Giulia con diversi programmi di finanziamento per l'economia locale che però non hanno avuto gli esiti sperati: la Carnia rimane una regione di depressione economica.

La spinta autonomista della Carnia si è tradotta nel 2003 in un referendum per la formazione di una nuova Provincia dell'Alto Friuli comprendente 43 Comuni dell'area montana della Provincia di Udine. Le disomogeneità socio-economiche presenti tra la Carnia e gli altri Comuni montani hanno però portato ad un esito negativo del Referendum, sebbene il 73% della popolazione della Carnia abbia votato a favore.

2.3 L'identità locale

L'isolamento della comunità dell'alta valle del Tagliamento e del Cadore è stato nel tempo determinato proprio da un mancato inserimento in un sistema logistico di vie di comunicazione: ciò ha portato al consolidamento di una forte identità locale nelle rispettive valli. Entrambe le realtà montane hanno sviluppato nei secoli una lingua locale propria: in Carnia il Friulano, in Cadore il Ladino dolomitico; entrambe queste lingue locali molto diverse dall'italiano, trovano una radice filogenetica nel gruppo linguistico retoromanzo.

Tra tutti i Comuni dell'Alta Valle Tagliamento, Forni di Sopra risulta essere legato al Cadore da storici rapporti commerciali riguardanti legname e bestiame, oltre che da un vicendevole scambio di conoscenze relative alle tecniche di selvicoltura e lavorazione del legname.

3. Il conflitto

3.1 Gli utilizzi diversi del territorio e dell'ambiente alla base della conflittualità

Visioni diverse degli usi del territorio fanno capo ai diversi attori del conflitto.

I portatori di interesse, i cosiddetti stakeholders, sono principalmente tre: l'amministrazione pubblica, gli industriali e la popolazione locale.

Alla base della conflittualità esistono due diverse visioni nell'uso del territorio.

Le amministrazioni regionali del Veneto e del Friuli con il collegamento tra l'A23 e l'A27 intendono creare un'ulteriore connessione tra Austria e Veneto. Tale collegamento (altrimenti realizzabile con il prolungamento dell'attuale A27 verso Nord oltre il Comune di Soverzene) è visto come un'opera strategica inserita nella maglia delle infrastrutture interregionali connesse al costruendo Corridoio V Lisbona – Kiev.

Le Associazioni Industriali di Belluno, Pordenone e Udine valutano con estremo favore e sostengono il progetto di collegamento tra la A27 Venezia-Belluno e la A23 Udine-Tarvisio. La motivazione a supporto di questa posizione è la convinzione di Assindustria della ricaduta positiva sul settore industriale e turistico generata da un collegamento con l'Austria e l'Est Europa; inserire l'area montana veneto-friulana, oggi isolata dai grandi sistemi di comunicazione, nella direttrice di traffico trasversale dall'Austria al Veneto orientale (e nel citato Corridoio V) costituirebbe una significativa occasione di rilancio per aree attualmente non adeguatamente competitive sotto il profilo economico e della valorizzazione turistica. Per le associazioni di industriali, inoltre, l'uscita dall'isolamento logistico della Carnia e del Cadore porterebbe ad una controtendenza nei confronti dell'attuale processo di spopolamento.

Dal canto suo, La popolazione locale, rappresentata in parte dal Comitato "P.A.S. (Per Altre Strade)- Dolomiti", vede una possibile fonte di sviluppo economico in un turismo che valorizzi le risorse naturali del Cadore e della Carnia. L'attuale isolamento è considerato un punto di forza per lo sviluppo di questo tipo di turismo. L'opposizione al progetto è motivata dalla convinzione dell'assenza di ricadute positive per la piccola industria e per il settore turistico, che invece verrebbe scoraggiato dal transito quotidiano che si prospetterebbe

essere nell'ordine di decine di migliaia di automezzi, nonché dagli effetti negativi sulla salute pubblica che una tale pressione veicolare comporterebbe.

Inoltre l'opposizione è dovuta alla copertura economica incerta del progetto, all'impatto sul paesaggio montano, alla compromissione irreversibile di un habitat pregiatissimo ed unico come quello del Tagliamento, allo stravolgimento delle dinamiche insediative dei piccoli centri.

3.2 Il Comitato

L'organizzazione di opposizione si è formata in seguito alla divulgazione sulla stampa locale, avvenuta nel 2006, del progetto di collegamento autostradale Carnia – Cadore. Nessun tipo di informazione riguardante un progetto simile era mai stata resa nota in precedenza alla popolazione dalle Amministrazioni locali. Il comitato “No Autostrada Carnia Cadore” è nato il 22.05.06 a Forni di Sotto con lo scopo immediato di contrapporsi al progetto ed i suoi sottoscrittori sono residenti nei comuni di Forni di Sopra, Forni di Sotto, Ampezzo, Socchieve, Enemonzo, Villa Santina e Tolmezzo, quindi in quasi tutti i comuni dell'alta Val Tagliamento. Peraltro, in territorio veneto dal 2002 era già presente un altro Comitato dal nome “Movimento Contro il prolungamento dell'A27 del Cadore”.



Fig. 2 Logo del Comitato P.A.S. Dolomiti

Da un incontro tra i due gruppi avvenuto l'11 marzo 2007 presso il Passo della Mauria (località significativa tra le due zone montane e interessata da un traforo secondo il progetto preliminare), è nato il comitato unico chiamato “P.A.S. (Per Altre Strade) Dolomiti”.

Il Comitato si compone di circa 25 membri attivi, di un'età media compresa tra i 30 e i 40 anni, per la maggior parte uomini. Quasi i tutti componenti sono lavoratori dipendenti.

L'adesione al comitato non prevede un tesseramento e non presenta una formalizzazione di cariche e ruoli; esiste la figura del Presidente, ma la struttura del gruppo è essenzialmente di tipo orizzontale. Tra gli aderenti al Comitato compaiono anche persone con precedenti esperienze di attivismo in altre associazioni.

All'interno del Comitato i membri sono uniti dalla volontà di preservare un ambiente rimasto ancora incontaminato, dal desiderio di evitare la distruzione incontrovertibile di un paesaggio alpino legato alla storia ed identità della comunità. Se tali valori uniscono i membri del Comitato, la politica e la religione sono argomenti di discussione all'interno dello stesso.

Importante per il Comitato è anche il significato rivestito dai luoghi d'incontro come il Centro Sociale di Enemonzo nell'Alta Valle del Tagliamento, costruito dopo il terremoto del 1976 con il contributo di numerosi intellettuali italiani tra cui Indro Montanelli.

Determinante nel superamento di difficoltà ed inesprienze di tipo tecnico ed organizzativo è stato il supporto di altri Comitati presenti nella regione Friuli Venezia Giulia; nell'Aprile del 2007, con lo scopo di creare una rete tra i vari gruppi di opposizione, si è venuto a costituire un Forum dei Comitati del F.V.G. che risultano essere 25.

Da un'intervista ad alcuni membri del Comitato P.A.S. è emerso come la scarsa adesione della popolazione delle valli al Comitato non sia un sintomo di adesione al progetto (che è avversato dai più), ma sia piuttosto attribuibile alla tendenza a subire passivamente le imposizioni di poteri più forti, allo scoraggiamento verso le istituzioni e alla mancanza di memoria storica della popolazione. Peraltro, è pur vero che, in questa fase precoce del conflitto, molti abitanti dell'Alta Val Tagliamento credono che il progetto, come molte altre infrastrutture già programmate in passato in Friuli Venezia Giulia, possa non essere mai realizzato per mancanza di fondi: ciò contribuisce a spiegare la scarsa mobilitazione. Non è improbabile che molte persone divengano attive nel conflitto nel momento in cui il progetto verrà sottoposto alla procedura di V.I.A¹.

¹ V.I.A.: (Valutazione d'Impatto Ambientale) procedura tecnico-conoscitiva e strumento decisionale che ha il compito di identificare e valutare gli effetti di un'attività umana sull'ambiente ed individuare le misure atte a prevenire ogni impatto negativo secondo il principio di precauzione.

3.2.1 Il Comitato oltre la sindrome NIMBY

Fin dal suo nome il Comitato, unione dei due movimenti, ha voluto evitare il linguaggio NIMBY²: “Per altre Strade” infatti esula dalla tipica forma del “No a” seguito dal progetto osteggiato. Inoltre all’interno dello Statuto non viene espressa una contrarietà diretta al progetto in sé, ma alla visione che lo sostiene, non condivisa dal Comitato. Oltre ad opporsi all’idea di crescita portata avanti dal progetto, il Comitato illustra una serie di proposte alternative per uno sviluppo sostenibile delle vallate.

Tra le finalità espresse dal Comitato, vi sono la raccolta di informazioni riguardanti il progetto, la sensibilizzazione per la protezione delle proprie risorse, la divulgazione delle informazioni per stimolare dibattiti e formulare idee; il Comitato, inoltre, si adopera per la sollecitazione degli organi preposti (Amministrazioni pubbliche in particolare) al fine di promuovere il confronto e sostenere le istanze della popolazione.

Alcuni membri del Comitato legittimano il termine Nimby, svestendolo della sua connotazione negativa. L’acronimo, in occasioni pubbliche, viene reso spesso fruibile a tutti traducendolo nel friulano “No tal me ort” che in italiano significa “non nel mio orto”: interessante notare come la matrice contadina avvicini alla propria realtà l’espressione “non nel mio giardino”.

Tuttavia, nel linguaggio del Comitato è facile, invece, riconoscere un’impostazione di tipo NIABY³ (Not in anyone’s back yard, ovvero “nel giardino di nessuno”): il movimento si oppone al tipo di progetto indipendentemente dalla sua localizzazione. Non c’è più, dunque, il tipico rifiuto epidermico di un progetto solo perché ubicato nei pressi della propria attività o proprietà, ma esiste un conflitto nato da visioni incompatibili sull’utilizzo delle risorse e del territorio: il problema non è, quindi, la dimensione del “dove” o del “come” realizzare il collegamento autostradale, bensì se realizzarlo o meno ed eventualmente cos’altro realizzare per il bene futuro del territorio e della comunità che lo abita.

² NIMBY: Acronimo di “Not in my back yard”, (Non nel mio giardino). Tale sigla è usata per identificare un comportamento di rifiuto epidermico di una parte della popolazione locale nei confronti di un progetto proposto sul proprio territorio.

³ NIABY: Acronimo di “Not in anyone’s back yard”(Nel giardino di nessuno). Tale sigla identifica un atteggiamento di opposizione di una popolazione locale rispetto al tipo di progetto e non alla sua localizzazione:

Tra le varie controproposte avanzate del Comitato c'è la costruzione di una ferrovia con lo stesso tracciato dell'autostrada in progetto e di una pista ciclabile: opere, queste, che avrebbero ricadute economiche positive sul territorio locale, senza comportare i severi impatti ambientali e paesaggistici dell'autostrada. A tale proposito, il Comitato chiama in causa l'esempio virtuoso di un'altra realtà: quella della Valle Engadina in Svizzera. In tale valle, dove si parla il ladino come nelle Dolomiti e che risulta avere numerosi punti in comuni con la Carnia, esiste un sistema turistico che richiama 9 milioni di persone l'anno anche grazie ad una capillare rete ferroviaria (che non è solo un mezzo di trasporto, ma un'attrazione turistica essa stessa).

Un'autostrada risulterebbe incompatibile non solo con il modello di turismo sostenibile auspicato dalla popolazione locale e sempre più ricercato dagli abitanti delle aree urbane, ma anche con altre prospettive legate, ad esempio, alla peculiare ricchezza botanica locale di erbe officinali. Quest'ultimo dato potrebbe, tra l'altro, portare ad instaurare collaborazioni con l'Università della provincia di Udine.

3.2.2 La retorica del Comitato

Come molti altri comitati, anche P.A.S. rivendica la formazione spontanea del gruppo, sorto per far fronte ad una ingiustizia. Il comitato si pone come forma diretta di partecipazione, estranea ad ogni attività politico-partitica, come è espresso nello statuto e ribadito in assemblee pubbliche.

Il comitato si affianca ad associazioni ambientaliste (Legambiente, WWF) con le quali condivide la visione di un diverso sviluppo supportato da strategie, controprogetti, visioni incompatibili con la realizzazione del collegamento autostradale.

L'autostrada come soluzione ad un isolamento risulta insensata per il Comitato: "Solitari sì, isolati no" questo motto, tra gli espedienti retorici utilizzati dal comitato, è forse quello che meglio racchiude il senso di questa opposizione.

3.2.3 L'informazione diffusa dal Comitato

Il Comitato non si pone come portavoce di una controinformazione, bensì come divulgatore di informazioni non facilmente accessibili.

Attraverso convegni, adunanze pubbliche, eventi in collaborazione con diversi enti e tecnici, il comitato propone, infatti, approfondimenti e dibattiti anche di alto livello tecnico.

Il Comitato dunque anticipa il ruolo che compete alla Pubblica Amministrazione nella procedura di V.I.A.: coordina scambi di informazioni e comunicazioni, invita, in occasioni di confronto pubblico, i portatori d'interesse tra cui gli amministratori regionali, proponenti del progetto.

Il canale informativo preferenziale è la rete Internet nella quale, attraverso il sito www.peraltrestrade.it, il Comitato rende disponibili diversi documenti riguardanti il progetto, contributi di esperti, il calendario degli eventi correlati nonché una completa ed aggiornata rassegna stampa.

Nella rete, il Comitato PAS trova riferimenti alla propria home page nei siti del W.W.F., Legambiente, in diversi blog di sostenitori e in un sito che raccoglie informazioni su tutti i comitati locali d'Italia che difendono il proprio territorio (www.pattomutuosoccorso.org); un altro sito in cui compare un link al sito del comitato PAS è il noto blog di Beppe Grillo, che, in occasione di un suo spettacolo a Udine nel marzo del 2007, ha contribuito alla visibilità del Comitato parlando del collegamento autostradale. Importante nella collaborazione tra tutti i Comitati del Friuli Venezia Giulia è, inoltre, la presenza di un forum che permette scambi di informazioni tecniche ed organizzative.

3.3 Le diverse concezioni di giustizia e l'ipotesi di risoluzione del conflitto

In questo, come in molti altri conflitti ambientali, si viene a verificare uno scontro tra diverse concezioni di giustizia. Normalmente il proponente pubblico vede come giusta la soluzione che permette il benessere del maggior numero di individui (della collettività nazionale), anche se ciò comporta il sacrificio di una comunità locale. Nel caso di questo conflitto, tuttavia, le Istituzioni prevedono una ricaduta economica positiva a livello nazionale (e, oltre, a livello europeo) ma anche e soprattutto un beneficio economico per i territori attraversati dal collegamento autostradale.

La concezione di giustizia della popolazione locale è invece di tipo socio-territoriale: la popolazione teme un'iniqua distribuzione dei benefici economici

e dei costi ambientali di progetti di questo tipo, memore anche di esperienze passate negative.

Tale concezione della giustizia traspare da alcuni interventi di esponenti del comitato PAS all'interno di assemblee pubbliche; sia la Carnia che il Cadore nel secolo scorso sono state terre subordinate agli interessi della pianura soprattutto per quanto riguarda la captazione e l'utilizzo delle acque montane che non hanno condotto ai benefici economici allora prospettati.

Per quanto riguarda le infrastrutture, la Carnia è già stata servitù di passaggio per l'autostrada A23 negli anni '70 del secolo scorso. Ed oggi come allora le esternalità negative del progetto ricadrebbero su popolazioni economicamente più deboli che lo accetterebbero sull'onda di promesse di notevoli benefici di carattere economico, in buona parte destinate a non avverarsi.

A distanza di 30 anni la risoluzione di questo conflitto (come di molti altri conflitti ambientali) è impedita dal reiterato comportamento degli attori forti, le istituzioni, che a dispetto di nuove normative che prevedono processi di partecipazione, adottano ancora un sistema decisionale di tipo Decide-Announce-Defend⁴

Le istituzioni sino a questa fase del conflitto non solo non hanno organizzato alcuna adunanza pubblica riguardante il progetto, ma non hanno neppure accolto i diversi inviti rivolti loro a partecipare ad incontri organizzati dal Comitato.

L'ipotesi di risoluzione del conflitto non è dunque contemplata al momento in quanto non c'è ancora stato un vero momento di scambio di visioni, ideologie e poste in gioco dei diversi attori protagonisti del conflitto.

4 Conclusioni ed osservazioni

Il Conflitto ambientale presente in Carnia e Cadore risulta essere in una fase preliminare poiché il progetto del collegamento autostradale non è ancora stato sottoposto a nessuna procedura di valutazione ambientale e i vari portatori d'interesse non hanno ancora avuto modo di confrontarsi in sedi ufficiali. Nonostante tali premesse, si sono formati due gruppi di opposizione poi fusi

⁴ D.A.D.: (Decide, Announce, Defend) procedura decisionale in cui il proponente, una volta progettato l'intervento ed ottenute tutte le necessarie autorizzazioni amministrative lo presenta al pubblico e lo difende davanti agli eventuali oppositori adducendo giustificazioni sostanzialmente di natura tecnico-scientifica.

insieme per diventare un Comitato che grazie ad internet ha superato il suo isolamento territoriale; tale Comitato svolge un ruolo d'informazione, di portavoce e di fulcro del dibattito.

E' interessante notare come, nella realtà regionale del Friuli Venezia Giulia, i comitati riescano ad ovviare alle problematiche organizzative e di informazione grazie ad un coordinamento esistente tra i vari gruppi di opposizione: in questo modo ogni singolo comitato prescinde dai limiti della sua territorialità.

Per quanto riguarda l'influenza del territorio e la sua cultura nella dinamica di questo conflitto, tra tutti i fattori culturali concorrenti la coesione esistente tra la comunità e il paesaggio è più significativa in Carnia che in altri luoghi; il paesaggio dolomitico, i borghi caratteristici, le valli, i boschi, il fiume Tagliamento non sono solo simboli, ma introiezioni del territorio nell'identità della popolazione locale. Il rischio di perdere tali componenti del paesaggio è dunque un motivo d'opposizione molto rilevante.

Il mancato confronto preliminare con la popolazione locale riguardante la pianificazione territoriale non potrà che portare all'accrescimento della diffidenza verso le istituzioni, compromettendo un eventuale processo partecipativo che potrebbe essere messo in atto in una fase successiva dalle Amministrazioni pubbliche.

Un'altra causa determinante in questo conflitto è legata, infatti, alle modalità con cui sinora le amministrazioni pubbliche hanno condotto i processi decisionali relativi alla pianificazione territoriale e cioè, secondo il citato schema D.A.D. (Decisione, Annuncio, Difesa della posizione). Per poter gestire i conflitti ambientali c'è invece bisogno di un confronto tra tutti gli attori portatori d'interesse, che riguardi i problemi da affrontare in un territorio e non, come nel caso del collegamento autostradale, una soluzione già elaborata da una delle parti ma non condivisa dalla popolazione locale.

Bibliografia

- FAGGI P., TURCO A. (a cura di), *Conflitti ambientali. Genesi, sviluppo, gestione*, Unicopli, Milano, 2002
- Appunti del Corso di “Fattori culturali nei Conflitti Ambientali”, Università Ca’ Foscari di Venezia, a.a. 2006-07, docente Federica L. Cavallo

Sitografia

- **Comitato P.A.S. Per Altre Strade – Dolomiti**
www.peraltrestrestrade.it
- **Portale della Carnia**
www.cjarnie.it
- **WWF Friuli Venezia Giulia**
<http://wwf.na.agoramed.it/FriuliVeneziaGiulia/documenti.asp?SearchString=guido+pesante&Action=R&Scope=#TIT1483>
- **Associazione politico culturale per la montagna**
www.movimentomont.it

Altre Fonti:

- Interviste ad alcuni membri del comitato
- Partecipazione ad assemblee pubbliche promosse dal Comitato P.A.S.

Allegato 1

Manifesto di pubblicità di un dibattito pubblico sull'autostrada Udine- Tarvisio del 1973 (dal sito www.movimentomont.it)



Dal manifesto sul dibattito pubblico traspare una politica della ricerca del consenso rivolta alla popolazione locale che non viene considerata come attore alla pari del proponente.

A parte l'anacronistica espressione "capifamiglia", dopo più di 30 anni e nuove normative di settore, l'atteggiamento delle istituzioni che si mette in evidenza nel manifesto ad oggi non sembra essere mutato.