

Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia

Atti del
Convegno sulle fonti energetiche
nel Friuli-Venezia Giulia

Trieste 26-27 gennaio 1973

Discorsi introduttivi

- Pag. 15 Intervento del dott. **Alfredo BERZANTI**, Presidente della Giunta regionale del Friuli - Venezia Giulia
- „ 17 Saluto del dott. **Romano CAIDASSI**, Presidente della Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Trieste
- „ 19 Saluto dell'ing. **Marcello SPACCINI**, Sindaco di Trieste
- „ 21 Intervento del sig. **Nereo STOPPER**, Assessore regionale alla Programmazione e al Lavoro della Regione Autonoma Friuli - Venezia Giulia

Relazione

- Pag. 29 Dott. **Arduino COLOMBO**, Università degli Studi di Trieste
- La politica energetica nel Friuli - Venezia Giulia: movimento determinante per lo sviluppo economico e sociale**

Interventi

- Pag. 75 Dott. **Fernando FOLCHI**, Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato - Roma
- Le linee della politica energetica italiana**
- „ 81 Dott. **Giuseppe SFLIGIOTTI**, responsabile Servizio Pianificazione Energia ENI - Roma
- Problemi e prospettive del settore delle fonti di energia**

- Pag. 182 Dott. ing. **Luigi LEITA**, Officina comunale, gas e acquedotto - Udine
L'utilizzazione del metano per usi civili nell'ambito della Regione
- „ 199 Dott. **Riccardo QUERINI**, Direttore Regionale delle Foreste del
Friuli - Venezia Giulia
**Rapporti fra lo sviluppo delle risorse energetiche e la necessità della conserva-
zione dell'armonia generale degli ambienti naturali**
- „ 203 Sig. **Mario BUSSANI** - Trieste
Idrocarburi nel golfo di Trieste (I semestre 1971)
- „ 209 Dott. **Raimondo STRASSOLDI**, Istituto di Sociologia Internazio-
nale di Gorizia
Sviluppo industriale e sopravvivenza
- „ 217 Dott. **Enzo GHEZZI**, Confindustria per l'Alta Italia
- „ 220 Dott. **Cesare PETTINATO**, Confindustria per l'Alta Italia
Punti di sbocco gas liquefatti
- „ 221 Dott. **Mario FRANZIL**, Presidente Ente Autonomo del Porto di
Trieste
- „ 223 Dott. **Nikola UROVIC**, INA Zagabria
**Possibilità di una futura collaborazione nel rifornimento e nel trasporto del
petrolio e le raffinerie dell'Alto Adriatico**

Intervento conclusivo

- Pag. 227 Prof. **Giuseppe DULCI**, Assessore all'Industria e Commercio
della Regione Friuli - Venezia Giulia

Signor Presidente, Signori,

vorrei innanzitutto ringraziare gli organizzatori di questo convegno per aver voluto invitare tra tanti tecnici amministratori ed operatori dell'economia anche il sociologo. Ovviamente non potrò fare un discorso tecnico e non potrò entrare nel merito dei problemi delle «fonti d'energia nel Friuli - Venezia Giulia».

Dirò invece qualche parola da sociologo: sociologo che lavora in un Istituto specializzato nello studio delle relazioni internazionali ed in particolare del ruolo che le regioni di frontiera possono svolgere nell'integrazione internazionale. E in questa prospettiva non possiamo che allietarci vedendo il fervore di cooperazione tra diverse nazioni stimolato dal problema delle fonti energetiche; e ci è sembrato particolarmente significativo, a nostro modo di vedere, il discorso del dr. Leban, così ricco di aperture e prospettive di interconnessione tra Friuli - Venezia Giulia e Slovenia.

Ma vorrei, nella seconda parte del mio intervento, guardare al problema anche da un altro punto di vista: quello del sociologo «critico», alla ricerca dei fondamentali e dei destini della società industriale; e qui il discorso sarà molto meno ottimistico. Sarà, necessariamente, un discorso da contestatore; da contestatore ecologico.

Il dott. Bernardo di Venezia ha detto una cosa che mi ha molto colpito. Ha detto che, il Veneto, la «regione ponte» non la vuol fare, non l'ha mai fatta. L'implicazione è che essere una regione ponte non è in fondo una gran cosa dal punto di vista economico, dello sviluppo industriale. Pur digiuno di scienza economica come sono, credo che il ragionamento del dott. Bernardo non faccia una grinza. Lo sviluppo economico si ha quando c'è sviluppo di spirito imprenditoriale, di know-how tecnico, di assorbimento di manodopera qualificata. Invece mi sembra che lo sviluppo economico basato sulla «funzione - ponte» sia una specie di «rendita di posizione»; e che non sia un'economia da de-

collo, ma da parassita. Nel caso specifico, non so se ad es. la costruzione del terminal del TAL abbia indotto nell'economia della regione quell'impulso, quegli effetti di «spin-off» che possano bilanciare gli svantaggi e rischi ecologici da esso provocati.

Il dott. Sfiligiotti evidenzia la «privilegiata posizione» del Friuli-Venezia Giulia rispetto alle linee di rifornimento energetico tra Mediterraneo ed Europa centrale, tra Italia ed Europa orientale. Ma il dott. Bernardo ed altri con lui, non credono che questo sia, dal punto di vista economico, un grande privilegio. Molti anzi cominciano a pensare che potrebbe tradursi in una disgrazia ecologica, perchè la trasformazione di questa regione in un crocevia internazionale dei flussi energetici potrebbe avere delle conseguenze gravissime sull'equilibrio ecologico e sulla conservazione dell'ambiente.

Non sono un economista nè un naturalista. Da sociologo interessato all'integrazione internazionale non ho dubbi però che lo sviluppo di tutte queste reti infrastrutturali - oleodotti, elettrodotti, viadotti, gasdotti, ecc. che collegano la nostra regione a quelle confinanti sia un fenomeno assolutamente positivo, perchè rende concreta l'integrazione, irreversibile l'interdipendenza, e impensabili i ritorni dell'isolazionismo, dell'ostilità e delle guerre. Questo aspetto «politico» e «civile» del problema delle fonti di energia è stato accennato da alcuni degli oratori che mi hanno preceduto, e io vorrei approfondirlo un po'.

Anche il problema dei rapporti tra sviluppo industriale e sopravvivenza, il problema ecologico è stato accennato da alcuni degli illustri relatori, ma temo, non con la necessaria decisione. Il «problema ecologico» non è un semplice problema di spiagge sporche di paesaggi sconsigliati, di aria velonosa; è il problema dei valori di fondo della società industriale, dei suoi fini ultimi, della sua adeguatezza psicologica ed antropologica, della sua capacità di dare un senso alla vita e motivare le azioni degli uomini, della sua stessa possibilità di sopravvivenza. E' quindi un problema sociologico e filosofico. E di tutti i problemi ecologici, quello delle risorse energetiche è il fondamentale. Forse non è senza legittimazione che, a questo convegno di ingegneri e funzionari della «tecnostuttura» prende parola anche chi, per mestiere, studia le motivazioni, i valori e il destino dell'uomo.

1. Sviluppo ed integrazione internazionale

La connessione tra pace e sviluppo è stata evidenziata da numerosi autori e da molti punti di vista. Secondo l'atto costitutivo della FAO, «le guerre nascono dai barili vuoti». Se la pace viene concepita non in modo «negativo» come assenza di guerra, ma in modo «positivo» come assenza di «violenza strutturale (J. Galtung) e quindi come giustizia sociale, si lumeggia un altro rapporto tra sviluppo e pace. Lo sviluppo delle aree sottosviluppate del mondo è considerato da molti una condizione essenziale per il mantenimento della pace a lungo periodo. In tali proposizioni si pensa fondamentalmente allo sviluppo economico; ma anche lo sviluppo cosiddetto «sociale» «culturale» e «politico» è spesso indicato come condizione essenziale per la pace.

La tecnologia è stata considerata dagli studiosi delle relazioni internazionali soprattutto nei suoi sviluppi bellici: tecnologia degli armamenti. L'industria è studiata quasi esclusivamente come fattore della potenza nazionale.

Pochi hanno messo in rilievo, in questo secolo, l'incompatibilità, la contraddizione di fondo, tra società industriale e guerra. Eppure i padri della sociologia, Saint Simon, Comte, Spencer, non avevano dubbi: lo sviluppo dell'industria è un fattore di relazioni pacifiche tra i popoli: e soprattutto è un fattore di integrazione ed unità internazionale.

E' vero, abbiamo avuto due grandi guerre tra nazioni industriali. Ma le si può interpretare come frutto del «Gap» tra la tecnologia e la ideologia. Oggi non sembra possibile dubitare della tendenza delle aree industrializzate verso la cooperazione. Il fatto è che la tecnologia ha reso la società avanzate estremamente complesse e completamente vulnerabili, e nel contempo ha enormemente accresciuto la potenza dei mezzi distruttivi. In queste condizioni la guerra non è più un modo «credibile» di rapporto tra le nazioni, che in pratica si vedono costrette alla coesistenza e alla cooperazione.

In questo senso le reti di comunicazione e trasporto, la cooperazione in campo industriale e gli scambi commerciali costituiscono quasi delle «forze naturali» che si sviluppano e avvolgono il globo obbedendo ad una loro logica interna. Filosofi come Teilhard de Chardin hanno riposto ogni loro speranza di unità del mondo nello sviluppo inarrestabile di queste forze - la scienza, la tecnologia, l'industria.

Molto più raramente si sono approfondite le connessioni che con l'integrazione internazionale ha un settore particolare di quel «complesso scientifico - tecnologico - industriale»: le infrastrutture su cui viaggiano i flussi di persone, materie, ed energia su cui concretamente si basa il metabolismo dei sistemi sociali.

Scienza politica e sociologia, rivolte allo studio di quanto più specificamente umano v'è nella società, hanno spesso trascurato i suoi aspetti fisici, materiali, e i loro rapporti con quelli «spirituali». E molti dei tentativi di «raccordo» sono miseramente falliti, minati da assurde pretese deterministiche e organicistiche.

Tra questi esperimenti ripudiati ricordiamo la geopolitica, che metteva particolarmente in luce la connessione tra la potenza e l'espansione degli Stati e il loro supporto geografico. Nelle mani di ammiragli come Mahan e di generali come Haushofer, la geopolitica divenne una scienza ausiliaria della strategia militare. Ma non è questo che intendevano i suoi fondatori come Ratzel e Kyellen. La geopolitica può essere considerata semplicemente come una varietà di antropogeografia, come diceva il Ratzel, o di geografia sociale, come dicono gli scandinavi e gli anglosassoni. In altre parole, se tradizionalmente la geopolitica ha messo lo accento sui rapporti di concorrenza e conflitto tra gli Stati, nulla vieta di costruire una geopolitica orientata alla pace, una geopolitica come scienza ausiliaria per la strategia non della guerra ma dello sviluppo.

Di fatto tale geopolitica c'è già. Si chiama pianificazione urbanistica, o regionale, o territoriale, ed è una specie di «geografia volontaria».

I pianificatori, coloro che studiano e regolano la distribuzione delle attività umane nello spazio, hanno appena cominciato a rendersi conto della loro potenzialità di geopolitici della pace. E questo sta avvenendo in primo luogo nelle regioni di frontiera.

Certo ogni volta che urbanisti e pianificatori del territorio hanno alzato il capo ad esaminare l'intero panorama dell'ecumene, cioè della terra abitata, si sono resi conto che una razionalizzazione degli insediamenti a livello globale richiede un superamento delle frontiere nazionali. Un equo sfruttamento e distribuzione delle risorse del pianeta richiede un ordine internazionale molto diverso dal sistema «anarchico» o multipolare attuale. La costruzione della «città mondiale», l'«Ecumenopoli» di Doxiadis e di Toynbee esige la defunzionalizzazione delle frontiere nazionali in semplici limiti amministrativi.

Urbanisti e pianificatori del territorio hanno preso coscienza del loro ruolo nell'integrazione politica internazionale anche osservando gli enormi bisogni di pianificazione urbana e regionale nelle metropoli del «terzo mondo»; come ha osservato Joan Robinson, il ritmo di urbanizzazione è nei paesi «in via di sviluppo» molto più rapido che nei paesi avanzati; e questo è un problema tecnico-economico gravido di aspetti politici. I bisogni di pianificazione urbana e regionale di questi paesi sono immensi, e gli esperti che ivi son chiamati ad operare e a studiare cominciano a prendere coscienza del loro ruolo nello sviluppo politico e nella pace tra le nazioni; si vedano gli iscritti di Charles Abrams ed altri nel volume «Environment and policy: the next fifty years» (1969).

Ma, come si diceva, è in rapporto ai problemi della pianificazione delle regioni di frontiera che emerge con maggiore evidenza il contributo che la pianificazione regionale può dare allo sviluppo della comprensione e dell'integrazione internazionale.

Nell'Europa occidentale, dove il processo di integrazione sovranazionale è più avanzato che in altre zone del pianeta, il problema è sentito da tempo, e fin dal 1958 è oggetto di attenzione da parte di organizzazioni europee. Nel 1964 fu risollevato con maggior impegno da parte del Consiglio dei Comuni d'Europa, e nel 1969 l'Assemblea Consultiva del Consiglio d'Europa raccomandò l'adozione da parte degli Stati membri di uno schema di convenzione per la cooperazione delle regioni di frontiera, con particolare riguardo ai problemi della pianificazione regionale in tali aree. Il Comitato dei Ministri bocciò la proposta; ma si impegnò a prestare particolare attenzione alla materia. Contemporaneamente numerose altre iniziative erano prese in altre sedi Europee. Punta di diamante di tali iniziative erano proprio organismi di pianificazione regionale urbana ed industriale operanti in queste aree; i bisogni di coordinamento ed armonizzazione dei piani di sviluppo sono particolarmente urgenti nelle cosiddette «regioni frontaliere», lungo l'antica «Lontaringia» che si avvia a diventare la spina dorsale dell'Europa unita. Qui è particolarmente evidente il contrasto tra la persistenza delle fron-

tiere nazionali e lo sviluppo. Ma parte dei problemi denunciati dalle regioni di frontiera «centrali» della comunità Europea sono comuni anche alle regioni di frontiera «periferiche»; con l'aggravante che qui, a differenza che nelle aree tra Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo e Germania, non v'è neppure la prospettiva della totale «defunzionalizzazione» delle frontiere. Qui la frontiera nazionale è tra sistemi diversi per molti aspetti; il mantenimento di tale diversità implica il mantenimento della frontiera. Ma è proprio qui che si pone a pianificatori ed amministratori, la «sfida» più eccitante: la cooperazione in campo economico - urbanistico pur nel rispetto delle differenze politiche e culturali.

Gli idealisti pensano che i rapporti politico - culturali siano il fattore principale delle realtà umane; che traffici, commerci ed infrastrutture siano determinate esclusivamente dagli atteggiamenti e dalla volontà delle organizzazioni politiche.

I materialisti al contrario pensano che siano la geografia, la tecnologia e l'economia a determinare il comportamento e i sentimenti politici. Più ragionevolmente sembra di poter affermare che i due livelli interagiscano tra loro. E' vero che la costruzione di un ponte su un fiume che divide due nazioni richiede la preesistenza di una disponibilità, una buona volontà, un grado di fiducia; ma è anche vero che i rapporti resi possibili da questo ponte tenderanno ad intensificare e ad allargare la comprensione, a favorire la costruzione di altre infrastrutture, ad aumentare l'integrazione a tutti i livelli. E se questo è vero per le infrastrutture viarie, che sono le più primitive tra le reti di comunicazione su cui concretamente si regge la società, tanto più vero è per infrastrutture più complesse e delicate, in cui viaggia il sangue portatore d'energia e di vita della civiltà industriale.

Il geopolitico preoccupato più della pace che della guerra, più dell'integrazione che dei conflitti, metterà in particolare rilievo l'importanza di «cucire insieme» i diversi sistemi nazionali mediante una robusta rete infrastrutturale che ne ottimizzi l'interdipendenza, che scoraggi ogni velleità autarchica, che superi le tendenze isolazionistiche foriere di sfiducia, sospetto e disprezzo reciproco. Già nel 1915 l'illustre studioso delle frontiere, L.W. Lyde, nell'opera «Some Frontiers of Tomorrow: an aspiration for Europe», apertamente, predicava che se si vuole la pace tra le nazioni bisogna che i confini corrano non tra zone desolate e vuote, ma in mezzo ad aree frementi di vita, attività ed iniziative; perchè le prime favoriscono l'isolazionismo e l'ostilità, mentre le seconde costringono alla cooperazione, alla solidarietà e all'integrazione.

Lyde parlava in tempi in cui i nazionalismi europei, al culmine del loro sviluppo, provocavano l'emergenza o lo spostamento di innumerevoli frontiere. Oggi al contrario le frontiere degli stati europei sono congelate nella loro posizione di un tacito «tabù» contro l'irredentismo e le rivendicazioni territoriali. In questa situazione il suo insegnamento ci conforta a promuovere lo sviluppo delle aree di frontiera, in uno sforzo congiunto delle nazioni confinanti, non più «rivali» ma «buone vicine».

2. Sviluppo industriale e sopravvivenza

L'altro punto che vorrei toccare richiede minori delucidazioni in quanto si tratta di una tematica ormai largamente popolare: i «limiti» dello sviluppo e le preoccupazioni ecologiche.

Certo, lo sviluppo industriale è fattore di pace ed unità tra gli uomini; e non solo nei suoi aspetti positivi, ma anche nelle sue disfunzioni o conseguenze meno desiderabili.

Paradossalmente il dissesto ambientale, gli squilibri ecologici, la ribellione delle forze della natura sembrano costituire un potente fattore di integrazione internazionale. Essi forniscono quel comune «nemico» che sembra condizione indispensabile per la costruzione di un sistema politico globale integrato e non anarchico come il presente. La risonanza data dalle organizzazioni internazionali come l'ONU, l'UNESCO e il Consiglio d'Europa al problema dell'ambiente sembra riflettere una precisa coscienza delle potenzialità unificanti del problema ecologico. «L'aria e l'acqua avvelenate non conoscono frontiere»; e solo uno sforzo congiunto al di sopra delle frontiere può combattere il flagello. Non è un caso che la lotta agli inquinamenti costituisca uno dei principali oggetti di cooperazione tra le regioni frontaliere europee.

In questo senso qualcuno potrebbe sostenere che più si «gonfia» il problema ecologico più si rafforzano le tendenze all'integrazione internazionale. E forse qualche esagerazione c'è effettivamente in questa materia.

Ma non sembra si possa neppure mettere in dubbio che i patiti dell'ecologia e della conservazione della natura hanno le loro buone ragioni.

Personalmente credo che la conservazione della natura sia un valore e un bisogno assoluto, finale. Credo che il contatto organico con la natura sia un'esigenza fondamentale di ogni individuo «autentico»; e che un sistema sociale che fa o crede di poter fare a meno della natura sia un sistema alienato ed alienante.

Forse non ci sono prove abbastanza scientifiche che confortino queste affermazioni. Di fatto vediamo che milioni di persone vivono e si riproducono in ambienti completamente artificiali come quelli della grande città, dove l'unica natura è quella dietro i cancelli nei parchi, ingabbiata negli zoo e sotto vetro nei musei.

Ma vi sono numerosi sintomi che questa non sia una condizione veramente «umana», autentica. Tra i numerosi fattori di crisi del nostro tempo l'alienazione della natura è, secondo autorevoli opinioni, uno dei più gravi.

Certo quanto si parla di «alienazione», di «autenticità» e di «crisi» si lascia il campo della scienza sociale per quello della filosofia sociale. Ma è un passo che va fatto ogni volta ci poniamo domande sui valori ultimi, sugli scopi dell'esistenza, sul senso della vita; e sono domande che di tanto in tanto è bene riproporci.

La lotta contro la guerra, la ricerca della pace, l'eliminazione della violenza strutturale, la giustizia sociale, il benessere, sono valori importanti; ma la loro realizzazione non dovrebbe avvenire a spese di altri valori forse egualmente importanti; quali appunto la conservazione della natura.

La costruzione dell'Ecumenopoli di Doxiadis e Toynbee, della «astronave terra» di Buckminster Fuller, la trasformazione dell'ecosistema naturale in un «sistema ecistico» artificiale altamente razionalizzato e tecnologizzato, capace di ospitare trenta miliardi di «passeggeri» di questo pianeta, sarebbe certamente la massima celebrazione della capacità dello spirito umano; e certi apologeti della scienza, della tecnologia, del progresso, come Teilhard de Chardin, hanno fornito indimenticabili giustificazioni metafisiche dello spirito «Faustiano» o «Titanico» o «Prometeico».

Ma non c'è dubbio che tale prospettiva ha anche i suoi lati terrificanti.

Bisogna evitare atteggiamenti manichei e fanatismi radicali. Non è questione di sviluppo sì o sviluppo no. Quel che dobbiamo chiederci è sviluppo verso che cosa? Sviluppo a che scopo? Dobbiamo porci il problema dei fini, dei confini, dei limiti. Dove vogliamo arrivare?

E' chiaro che vi sono dei limiti oggettivi allo sviluppo anche se non si sa bene dove son posti. Se non ci pensiamo noi, con la nostra intelligenza e volontà, saranno le forze della natura ad imporceli. Tanto vale quindi che ce li fissiamo noi, a livelli che ci sembrano ottimali.

Questi non sono discorsi astratti. E' assurdo pensare, come hanno fatto alcuni futurologi come Herman Kahn, che tra alcuni decenni il reddito medio delle famiglie possa salire a 30 milioni annui. Che cosa ce ne faremmo? Che cosa ci compreremmo? Chi fornirà le materie prime per confezionare oggetti equivalenti a quella somma? Chi presterà servizi personali per tale valore, se tutti guadagnano simili somme? Chi lavorerà? Esistono dei precisi meccanismi psicologici e sociologici per cui questi livelli di entrata e di spesa, possibili per élites privilegiate, non possono essere generalizzati. Il pamphlet di Staffan Linder è estremamente illuminante al riguardo.

Allora il problema si può formulare così: quali sono i livelli ottimali di entrata e di spesa, di produzione e di consumo? A quale livello raggiungeremo il vero equilibrio economico, in cui «ognuno avrà secondo i suoi bisogni? E quali sono i bisogni reali, in contrasto con le fatue aspirazioni consumistiche?

Il discorso è impostato in termini economici, di reddito e produzione; ma può essere immediatamente tradotto in termini ecologici, in inputs ed outputs di energie e di materia. In ogni caso è un discorso di fini, di obiettivi da raggiungere, di pianificazione.

Non possiamo più accettare il «pensiero lineare» che proietta nel futuro le tendenze del passato. Non possiamo limitarci ad assistere alla

crescita incontrollata del sistema tecnologico-industriale e dei suoi enormi assorbimenti di energia e di risorse.

Per una regione come il Friuli-Venezia Giulia, pressochè priva di risorse naturali, il pericolo non sta certo nel loro esaurimento, ma nei sottoprodotti delle loro trasformazioni. Il sistema tecnologico-industriale economico comincia anche qui a far sentire le sue conseguenze meno gradevoli e meno salutari.

Certo, la tecnologia è in grado di fornire processi «puliti». Ma questo comporta un aumento di complessità e quindi di fragilità del sistema. La raffineria di rame sull'Aussa-Corno potrà essere dotata di apparati depuranti perfetti; ma che cosa accadrebbe il giorno in cui qualcosa si guastasse? Nessun sistema artificiale è a prova d'errore. Nè a prova di bomba. Guasti meccanici, negligenze e sabotaggi sono sempre possibili. E quanto più il sistema è complesso, avanzato e potente, tanto più vaste le conseguenze del «break-down».

L'unica soluzione definitiva al problema sta nell'autolimitazione, nell'auto-controllo. In verità, per tale aspetto, non possiamo lamentarci in questa regione. Salvo alcuni ambiziosi che sognano raddoppi di popolazioni e sperano di mettere quest'area in concorrenza con Rotterdam, non sembra che la popolazione di questa regione sia animata da soverchio spirito faustiano nè da consumismo insaziabile. Qui il problema è forse, al contrario, quello di stimolare gli spiriti e lanciarli verso qualche obiettivo più ambizioso del quieto vivere.

E' venuta emergendo, in questi anni, l'idea della «regione ponte» lanciata verso l'ambiente internazionale, soprattutto dell'Est; ed è certo un bellissimo obiettivo. Questo convegno ha poi evidenziato un aspetto particolare di quest'idea, cioè il Friuli-Venezia Giulia come nodo di flussi d'energia d'importanza internazionale. Ma io vorrei terminare evidenziando un altro possibile valore-scopo, forse in grado di mobilitare l'impegno delle forze vive di questa regione: la conservazione della natura, la pianificazione dell'equilibrio ambientale.

E' un obiettivo logicamente in contrasto con le ambizioni faustiane, con la Ybris tecnologica, con la corsa ai consumi. Bisogna trovare un equilibrio tra i due. Ma credo che l'obiettivo sia tale da fornire, una volta compreso, quella carica di entusiasmo e di impegno collettivo che permetta alla comunità regionale di svilupparsi sì, ma in senso qualitativo piuttosto che quantitativo, civile e culturale piuttosto che materiale ed energetico.

Signor Presidente, signori, quando verrà il 2000 la mia generazione avrà tra i cinquanta e sessanta anni. E' una meta purtroppo vicina. Se non fermiamo in tempo certi ritmi esponenziali di crescita, non siamo sicuri di arrivarci. E in ogni caso noi ci chiediamo: con questi ritmi di consumo di risorse e della natura, che mondo troveremo a quella epoca? ,

Credo che molti turbamenti e crisi della mia generazione si possano spiegare con questa preoccupazione, conscia e inconscia, del futuro.

Ci sentiamo come su un treno in corsa nella notte — un treno piuttosto sovraffollato, piuttosto sferagliante, piuttosto puzzolente. Vogliamo sapere dai conduttori dove andiamo; ma essi ci rispondono solo «avanti, sempre più avanti, sempre più ...». Alcuni di noi, disperati, hanno perso il senno, e si agitano freneticamente per le strade delle metropoli inquinate; altri cercano rifugio nei paradisi artificiali; altri si sono rassegnati, e si lasciano trasportare passivamente. Ma tutti sentiamo l'angoscia di non sapere che mondo avremo tra venti, trent'anni, che mondo avranno i nostri figli.

Io sono cresciuto nella zona delle risorgive, e da ragazzo giravo il Friuli in bicicletta. Oggi i luoghi della mia infanzia sono stati distrutti dalle ruspe, e girare in bicicletta è un suicidio. Questi mutamenti profondi, irreversibili, disperanti sono avvenuti in meno di vent'anni. Che Friuli - Venezia Giulia ci proponete per il 2000? Che tipo di sviluppo volete promuovere, in concreto?

Non basta più dirci «sempre più avanti». Ora la scienza ci conferma che il «sempre» non è di questo mondo; che le risorse — la terra, l'acqua, l'aria — non sono inesauribili; che le stiamo consumando irreversibilmente e rapidamente. Il combustibile del treno e le rotaie stesse finiranno. Finchè siamo in tempo, mettiamoci d'accordo sulla destinazione di questa nostra civiltà industriale; almeno nel nostro angolino di mondo.