

IDATI. Scelte condivise generano opportunità di sviluppo anche per le persone coinvolte

Studio sull'impatto grandi opere -territori Poly5, progetto europeo finanziato dall'UE

IL PROGETTO COINVOLGE 10 PARTNER INTERNAZIONALI COMPRESO L'ATENEO FRIULANO

► Nei processi di realizzazione delle grandi infrastrutture, come quelle dell'alta velocità, vi sono due elementi imprescindibili affinché le scelte possano essere condivise e diventare possibilmente un'opportunità di sviluppo anche per i territori e le popolazioni coinvolte: Presupporre, a monte del processo decisionale, sia di un forte confronto con il territorio, sia l'introduzione di innovazioni tecnico-metodologiche e procedurali capaci di gestire e integrare la conoscenza dei tecnici con quella delle istituzioni e delle comunità locali.

Questi in sostanza gli aspetti più qualificanti di quanto sta emergendo dagli studi condotti nell'ambito del progetto europeo "Poly5 - finanziato - per circa 2 milioni di euro - nell'ambito del programma "Spazio alpino 2007-2013" e che coinvolge 10 partner internazionali, coordinati dalla provincia di Torino. Della partita anche l'Università di Udine che con quelle di Monaco e Vienna - riferisce Sandro Fabbro, coordinatore scientifico del progetto, docente del Dipartimento di Ingegneria civile e architettura dell'Università di Udine - sta in questo momento studiando un



LA SEDE. L'università di Udine

diverso modo di approcciare la questione delle grandi infrastrutture. «La domanda di fondo è: una grande infrastruttura, voluta da istituzioni di più alto livello è per territori e comunità locali solo un danno da evitare o da compensare, o può anche diventare un'opportunità di sviluppo?». In particolare, in un periodo di forti contrasti sull'alta velocità, Sandro Fabbro sostiene che «in linea generale, essa può diven-

tare un beneficio anche per i territori locali attraversati, purché si determinino una serie di condizioni, di merito e di metodo, che ancora non sono contemplate né nella procedura, né nelle progettazioni infrastrutturali del nostro Paese.

«L'alta velocità, - sostiene Fabbro, - è diventata un demone da combattere sempre e comunque perché i governi, fin dai primi anni Novanta, l'hanno calata dall'alto come una

soluzione chiusa e preconfezionata, mentre, invece, avrebbe dovuto essere gestita e adattata agli specifici territori come si sta tentando di fare ora, con grande fatica, in Val di Susa attraverso modalità che sono ancora sperimentali e "sotto schiaffo" dei movimenti No tav».

I progetti dell'alta velocità, così come altre grandi opere infrastrutturali, «dovrebbero presupporre - spiega Fabbro - a monte del processo, un forte confronto con il territorio, con le sue caratteristiche e i rischi a esso connessi, con le comunità interessate e le loro legittime visioni di sviluppo. Come, peraltro, hanno fatto diversi altri Paesi europei, evitando così le violenze e le prove di forza che si sono determinate in Val di Susa». Inoltre, «dovrebbero essere introdotte, nelle stesse procedure di pianificazione e progettuali - continua Fabbro - innovazioni tecnico-metodologiche attraverso una più attenta ed efficace capacità di catturare e gestire la ricca e complessa conoscenza, non solo tecnico-scientifica, ma anche delle istituzioni e delle comunità, capace di informare ogni progetto di grande trasformazione che si voglia sufficientemente condiviso».