



## Seminario POLIS

### La partecipazione territoriale e sulle dinamiche attuative di processi decisionali dal basso



#### DEMOCRAZIA PARTECIPATIVA

Inserita in un preciso quadro giuridico, quello del “dibattito pubblico”, la compartecipazione alle scelte di fondo che incidono sul territorio e l’ambiente in Francia è da tempo una realtà consolidata. Esiste infatti un’autorità amministrativa, indipendente dal potere politico, con precise competenze sulla pianificazione, da quella urbana fino a quella regionale. E la partecipazione dei cittadini e delle istanze di base all’elaborazione di progetti di pianificazione e sviluppo territoriale, oltre ad essere garantita, è addirittura favorita anche sul piano dell’informazione e della formazione.

In Italia si sta aprendo un ampio dibattito nel merito. E’ il caso del seminario promosso dal Dipartimento Polis dell’Università di Genova con la nostra rivista on-line InFormazioneSostenibile, che ha avuto come tema “La partecipazione territoriale e le dinamiche attuative di processi decisionali dal basso”. Un’occasione per fare il punto sulla situazione italiana e le esperienze svolte in particolare dalla Regione Toscana, oltre ad approfondire i contenuti dell’esperienza francese, dove operano associazioni tecniche che offrono contributi specifici all’approfondimento delle tematiche proponendo soluzioni di ampia valenza.

#### L’ESPERIENZA DEL GIR MARALPIN

Il Gir Maralpin è una struttura transfrontaliera che si occupa della conservazione del territorio, appunto dal Mare alle Alpi, interessando un ampio ambito territoriale dalla Provenza alla Costa Azzurra, al Delfinato, con punte in Linguadoca, sconfinando in Piemonte e Liguria. Fondato nel 1996, riunisce professori universitari, ricercatori ed esperti di tutte le discipline, francesi o stranieri. L’obiettivo è contribuire ad un’analisi approfondita delle problematiche riguardanti la pianificazione territoriale, dalle vie di comunicazione ai trasporti, fino alla conservazione dell’ambiente nelle sue più ampie accezioni, in una prospettiva a lungo termine.

Ingegnere per formazione, agente e responsabile per l’energia atomica per numerosi anni, Jacques Molinari, si è occupato della gestione delle scorie e della sicurezza dell’ambiente, specificatamente per quanto riguarda l’impatto a livello globale del nucleare. In seguito ha operato presso l’Office International de l’Eau, con l’incarico di monitorare le risorse idriche a livello nazionale ed internazionale. Conclude la sua carriera pubblica come diplomatico, all’Ambasciata di Francia in Ungheria. Una serie di prestigiosi incarichi e una lunga esperienza, che da numerosi anni va mettendo a disposizione dell’intera comunità a partire dal Gir Maralpin (Groupe interdisciplinaire de réflexion sur les traversées sud-alpines et l’aménagement du territoire maralpin), del quale è cofondatore e segretario scientifico.

*“L’idea guida del progetto – spiega Jacques Molinari – è lo studio globale di questo territorio, andando ben oltre i confini politici-amministrativi di Regioni e Stati, con l’intento di preservarlo da un*

*disastro annunciato attraverso una pianificazione eco-sostenibile. il Gir pone in primo piano l'informazione, proponendo documenti che sono innanzitutto pedagogici e finalizzati all'ampliamento delle conoscenze ai vari livelli, a partire dalla popolazione. Il tutto scritto in un linguaggio accessibile e sostenuto da analisi chiare e comprensibili e soprattutto complete".*

Tra i membri figurano anche numerose personalità del mondo scientifico, culturale e dell'associazionismo ambientale italiano, che da alcuni anni operano in stretta collaborazione con i colleghi transalpini. Il gruppo si avvale, di volta in volta, dell'opera di giuristi, economisti, biologi, geologi, ingegneri, ossia di tutte quelle figure professionali necessarie per un'analisi approfondita delle tematiche territoriali e delle implicazioni sociali che comportano.

*"La nostra è un'associazione scientifica – prosegue Molinari - un gruppo di tecnici che produce studi e analisi, poi messi a disposizione di associazioni, enti ed amministratori pubblici. Lavoriamo quindi per la collettività. La maggior parte di noi proviene da una sinistra progressista, sensibile alle problematiche ambientali e questo spiega la foga e l'impegno che poniamo nell'agire insieme. I risultati sono interessanti: influenziamo, ovviamente nel senso buono, le decisioni nel quadro giuridico del dibattito pubblico, nell'ambito della democrazia rappresentativa. Spesso il nostro lavoro è più apprezzato a livello governativo che localmente, ma è risaputo 'nessuno è profeta in patria'! Siamo molto ascoltati, qualunque sia il colore politico dei governi, mentre sussiste un certo sospetto nei nostri confronti da parte della politica locale, e particolarmente in Costa Azzurra".*

Il "dibattito pubblico", codificato in Francia dalla legge Barnier del 1995, è andato progressivamente imponendosi come il maggior dispositivo di democrazia partecipativa e la sua autorevolezza, al pari dei settori di applicazione, va continuamente accrescendosi.

*"In quest'ottica – sottolinea il segretario scientifico del Gir - siamo divenuti esperti in numerosi ambiti, in particolare in quello ferroviario, poco conosciuto dalle amministrazioni e dal grande pubblico. Abbiamo prodotto documenti tecnici che sono molto utili. Grazie al nostro impegno transfrontaliero mettiamo a conoscenza le realizzazioni italiane che fin'ora erano totalmente sconosciute al governo francese stesso. Giochiamo quindi un ruolo diplomatico, di collegamento, super partes, in quanto non abbiamo nessun interesse specifico né impedimenti di ogni genere. Abbiamo ottimi rapporti con interlocutori qualificati come Trenitalia, questo grazie a contatti stabiliti da professori universitari italiani. Ciò ci permette di favorire questo interscambio. Riteniamo infatti che nel settore delle ferrovie e dell'urbanistica l'Italia abbia realizzato soluzioni molto interessanti, in particolare per quanto riguarda Alta velocità-Alta capacità. In questo caso sono state concordate decisioni tra regione-provincia-comune allo scopo di imporre l'ubicazione di stazioni AV nel centro delle città, vedi Firenze e Bologna. Al contrario, la politica delle ferrovie francesi propone stazioni all'estrema periferia cittadina, imponendo di fatto agli utenti l'uso dell'auto. Ecco un esempio di scelta italiana che torna utile per le nostre richieste in campo nazionale. Un altro aspetto che prendiamo ad esempio è la sopravvivenza dei piccoli negozi nei paesi e valli di montagna, in Liguria in particolare, dove i paesini continuano ad avere una vita dinamica non intaccata dalla persistenza sul territorio degli ipermercati, come avviene dalle nostre parti. E ancora, un modello che cerchiamo di fare conoscere riguarda le Comunità Montane, strutture quanto mai razionali che in Francia non esistono, essenziali a mio avviso per un Paese caratterizzato da grandi città ma anche da minuscoli insediamenti a vocazione agricola. Esistono quindi esempi positivi che devono essere esportati".*

Torniamo al tema in questione, il dibattito pubblico.

*"Il miglior modo di affrontare le questioni ambientali è quello di assicurare la partecipazione di tutti i cittadini coinvolti, al livello opportuno. Un concetto fondamentale affermato nella dichiarazione di Rio del giugno 1992, relativa all'ambiente e allo sviluppo ecosostenibile. In quest'ottica si inserisce il dibattito pubblico, così come si sviluppa in Francia da ormai sette anni. Si tratta di un organismo paritetico, espressamente previsto dalla legge ed ispirato a risoluzioni internazionali che ha potere decisionale nel merito della realizzazione di una grande opera, che può approvare, modificare, sospendere o addirittura annullare, il tutto attraverso procedura codificata nel metodo e nelle scadenze.*

*Gli obiettivi del dibattito pubblico sono molteplici. In primo luogo quello di informare i cittadini nel modo più obiettivo possibile sugli aspetti tecnici e l'impatto del progetto (in questi anni sono stati*

*infatti elaborati numerosi dossier prendendo in considerazione svariati aspetti relativi alle problematiche della pianificazione territoriale, messi poi a disposizione di associazioni e presentati alle istituzioni); permettere agli interessati di esprimersi attraverso interventi, presentazione di documenti, richieste di chiarimenti all'amministrazione o all'impresa incaricata dei lavori; definire esattamente le figure responsabili dello sviluppo del progetto e il loro ruolo; infine, rendere democratica e pienamente legittimata la decisione finale. Quest'ultima, anche se non sarà condivisa da tutte le parti in causa, sarà comunque accettata in quanto tutti gli attori avranno avuto la possibilità di ricevere informazioni chiare e complete, di esprimersi ed essere ascoltati.*

*Un sistema che ha anche dei limiti: è operativo infatti solo in presenza di grandi opere con importi superiori a 300 milioni di euro nel caso di autostrade, con volumi di almeno 20 milioni di metri cubi per dighe, oppure, nel caso di infrastrutture sportive, turistiche o culturali, di almeno 300 milioni di euro. Quindi molte restrizioni, ciò non toglie che il débat public sia ormai divenuto una regola. In Francia se ne svolgono almeno dieci all'anno, sui temi più svariati”.*

Ma non è tutto oro quello che luccica, è il caso di dirlo, soprattutto se guardiamo all'evoluzione legislativa in questo particolare momento.

*“Purtroppo è così. All'Assemblea Nazionale è in discussione la Grenelle 2, una legge che dovrà essere necessariamente approvata entro 36 ore, limitando quindi dibattito ed emendamenti, con il rischio di destrutturare un progetto organico che prevedeva precise scadenze per l'introduzione di una normativa sempre più attenta all'ambiente e rispettosa delle problematiche del territorio. Uno scacco totale, che rischia di cancellare grandi decisioni a partire dai tempi di attuazione della carbon-tax. Il trasporto pesante su gomma va aumentando giorno dopo giorno, in particolare sugli assi viari del litorale e se non si arriva a misure rigide rischiamo di non venirne a capo. Inoltre, sulla nuova ferrovia di collegamento Francia-Italia non si intende cogliere l'opportunità di favorire l'intermodalità, limitando il raddoppio della linea unicamente all'alta velocità, senza voler prendere in considerazione l'aspetto forse più significativo, quello dell'alta capacità. Per non parlare poi del pressapochismo di alcuni amministratori, che vedono nel piccolo cabotaggio marittimo la soluzione al trasporto delle merci, oppure sognano un nuovo traforo stradale del Colle di Tenda e, al massimo, individuano Modane come unico collegamento merci su rotaia”.*

**Massimo Salvi (05.05.2010)**