

Sur une initiative du *GIR Maralpin* e l'*Istituto Internazionale delle Comunicazioni*, les Autorités ligures ont invité la *Commission particulière du débat public* (CPDP) à présenter **Vendredi 28 janvier 2005 à Gênes** les modalités de déroulement et les enjeux du Débat public LGV-PACA dans le cadre d'un échanges de vues intitulé

**Débat Public - Legge Obiettivo : due esperienze a confronto**

réunion dont il a été rendu compte dans l'article suivant du périodique *Ship2Shore* (numéro du 1<sup>er</sup> février 2005)

[www.ship2shore.it](http://www.ship2shore.it)

Direttore Responsabile: Angelo Scorza



[www.ship2shore.it](http://www.ship2shore.it)

N.5/2005 - Genova, 1 Febbraio 2005

## SHIP2SHORE

### POLITICA TRASPORTI

# Legge Obiettivo: l'esempio francese di democrazia partecipativa

## Incontro sulle infrastrutture alla Camera di Commercio di Genova organizzato dall'Istituto Internazionale delle Comunicazioni

"Risulta inutile potenziare i nostri porti e razionalizzarne le linee interne se prima non riusciamo a migliorare le nostre infrastrutture" afferma il Presidente dell'Autorità Portuale di Genova Giovanni Novi, evidenziando il problema dell'ubicazione di molti porti inseriti nelle città, che pertanto rallentano considerevolmente l'immissione del traffico nelle autostrade, costringendolo ad attraversare i centri urbani. "A ciò si deve aggiungere l'attuale modesta capacità del sistema ferroviario che conta un numero di reti valide ma inutilizzate ed un insufficiente numero di treni. Il vantaggio dei porti e delle infrastrutture nord europee non sono una novità ed è per questo motivo che dobbiamo concentrarci sulle pessime condizioni delle nostre infrastrutture terrestri. I traffici marittimi sono in continua ascesa soprattutto in virtù della crescente attività commerciale che caratterizza sia la Cina che l'India e grazie al fatto che possiamo contare sul vantaggio di Suez, interessato dai frequenti transiti delle grandi navi (bulk carriers, portacontainers, ecc.). Ciò fa sì che Marsiglia, Barcellona e Genova non debbano essere più in competizione tra loro ma possano collaborare a creare una vero e proprio sistema in grado di ospitare tutte queste navi".

La riflessione del numero uno di Palazzo S. Giorgio avviene in occasione dell'incontro Legge Obiettivo e Débat Publique, organizzato dall'Istituto Internazionale delle Comunicazioni e che si è tenuto presso la Camera di Commercio di Genova chiamando a confronto i colleghi di Marsiglia sulle esperienze relative alle modalità di ideazione, progettazione e realizzazione delle grandi opere infrastrutturali trasportistiche in Francia ed in Italia.

Ciò che accomuna i due paesi è il grande e sempre più vicino obiettivo dell'Euroregione



Giovanni Novi

Liguria PACA (Provence Alpes Cote de Azure) nonché l'obiettivo di far passare a sud delle Alpi il corridoio che attraversa in orizzontale l'Europa allargata. L'Italia in particolare si trova a dover prendere delle decisioni improrogabili, almeno dal punto di vista geografico, in vista dell'atteso incremento del traffico container proveniente da Medio Oriente che vede nel Mediterraneo il centro logistico del mondo.

Paolo Odone, Presidente della Camera di Commercio di Genova, sottolinea l'importanza di dotarsi di efficienti infrastrutture (valichi alpini, porti ed interporti) e servizi di collegamento col resto della rete europea (linee ferroviarie, marittime, aeree regolari) con particolare riferimento alla necessità di affrontare importanti situazioni relative ai nodi congestionali della rete di trasporto del Paese.

Al centro del dibattito i progetti relativi alla realizzazione di linee ferroviarie ad alta velocità tra Marsiglia, Tolosa e Nizza e tra

Marsiglia, Genova e Barcellona, al fine di rendere più agevoli e razionali i traffici verso est, per ottimizzare i trasporti nelle nostre regioni e per evitare che le merci continuino ad essere dirottate su Rotterdam o Anversa, perché dotate di infrastrutture più adeguate.

Gli interventi in merito alla definizione di una procedura di valutazione e di approvazione dei progetti di infrastrutture e di insediamenti produttivi ritenuti strategici e di preminente interesse nazionale - questa in sintesi la "Legge Obiettivo" - si sono concentrati su un aspetto innovativo preso ad esempio dai nostri cugini francesi: il Dibattito Pubblico. Quest'ultimo focalizza l'attenzione su un nuovo ruolo del pubblico, chiamato a partecipare alla elaborazione di progetti di pianificazione territoriale. "L'obiettivo è informare il pubblico prima e durante la realizzazione dei progetti e favorire la libera espressione di opinioni, all'interno di un vero e proprio dibattito coordinato da una Commissione indipendente, in modo da democratizzare e legittimare la decisione finale del committente" afferma Philippe Marzoff, Presidente della Commission Particulière Débat Publique.

Un ruolo attivo dei cittadini, dunque, che non mira semplicemente ad ottenere consenso, come avviene nell'approccio strategico italiano, ma vuole far emergere veri e propri punti di convergenza o di divergenza all'insegna di un confronto costruttivo che favorirebbe una maggiore identificazione territoriale dei cittadini. Il dibattito ha una durata massima di 4 mesi, promuove una discussione alla pari e un'informazione pubblica continua e trasparente. Uno spunto interessante per l'Italia e un nuovo modo per risolvere annose problematiche che difficilmente trovano soluzioni ai vertici.