NIMBY FORUM
UN'OCCASIONE MANCATA

Luca Giunti

Il 2° Nimby Forum, dopo quello di Roma del 2005, si è tenuto a ottobre a Torino.
NIMBY, "non nel mio cortile, not in my back-yard", indica, secondo l'enciclopedia Wikipedia, l'atteggiamento di chi riconosce come necessari, o comunque possibili, gli oggetti del contendere, ma, contemporaneamente, li dichiara indesiderabili a causa delle loro fastidiose controindicazioni sull'ambiente locale. L'estremizzazione di questo atteggiamento, meno nota, viene chiamata BANANA, ovvero "non costruire assolutamente nulla vicino a niente, build absolutely nothing anywhere near anything". (Ad esempio i valsusini potrebbero essere accusati di quest'ultima più che del NIMBY: infatti non dicono di fare il treno ad alta velocità da un'altra parte, ma proprio di non farlo!).
Giovanni Floris (Ballarò) ha moderato un talkshow su "Infrastrutture e grandi opere: consenso e competitività". Mentre Giulio Anselmi (direttore de La Stampa) ha condotto una tavola rotonda su "Il caso TAV: ricominciare dal dialogo".
Le più recenti proteste Nimby, da Scanzano a Brindisi, da Napoli a Susa, sono state presentate in un filmato concluso con l'ultima strofa de "La Domenica delle Salme" di Fabrizio De André ("Le nuvole", 1990): *...mentre il cuore d'Italia da Palermo ad Aosta si gonfiava in un coro di vibrante protesta*.
Alessandro Beulcke, presidente di ARIS (Agenzia di Ricerche Informazione e Società) organizzatrice del Nimby Forum, ha documentato l'aumento delle opere contestate e della relativa risonanza mediatica: fino ai primi anni 2000 questi casi riguardavano soprattutto i rifiuti (discariche, termovalorizzatori, inceneritori) mentre negli ultimi due anni hanno spartito la fama con energia (scorie, impianti eolici, rigassificatori) e infrastrutture (alta velocità, tangenziali, ponti).

Le fonti della conoscenza
I dibattiti hanno deluso un po' chi sperava in un chiarimento epistemologico e chi ha seguito i movimenti di protesta. Probabilmente la val Susa e il TAV sono troppo vicini, nello spazio e nel tempo. Una documentazione più esaustiva si trova invece nel volume distribuito ai presenti, a cura di Emilia Blanchetti ed Emilio Conti di ARIS. Una tesi accreditata vede dietro i nimby non un partito del no contrapposto a quello del si, ma piuttosto un partito del dialogo e della trasparenza contrapposto a una visione dirigistica e unilaterale delle politiche di sviluppo economico e infrastrutturale del paese. Se da un lato le posizioni *contro* hanno certamente più appeal per una redazione, dall'altro gli stessi giornalisti lamentano una scarsissima propensione delle aziende a fornire notizie o chiarimenti. Il web i particolare è pochissimo utilizzato dalle aziende e dai politici proponenti, che mai accettano un vero dialogo tramite *forum*.
La ragione prima delle contestazioni viene dunque individuata nel mancato coinvolgimento dei cittadini nell'iter progettuale, e dire che il tempo dedicato a questo scopo prima dei lavori sarebbe recuperato in seguito per l'assenza di conflitti. Tutto sembra potersi risolvere tramite un migliore trasferimento di sapere dall'alto verso il basso, dai proponenti alle comunità coinvolte, evitando de lasciare la gente in balia di conservatori, agitatori, squatter e noglobal, di chi ha altri interessi o vuole solo alzare il prezzo, e di chi vuole farsi pubblicità. Questo modo di pensare è condiviso da molti. Si trascura l'ipotesi che i cittadini possano documentarsi con serietà e tramite strumenti nuovi partecipino più del consueto, spinti da una nuova sensibilità ambientale, dalla preoccupazione per il proprio territorio e dalla sfiducia nella classe politica. Altra dimenticanza grave è rappresentata dal non vedere tra le cause del nimby la scomparsa del "backyard". La continua bitumatura del territorio riduce gli

spazi potenzialmente occupabili dalle nuove infrastrutture. In pratica, non esiste più un territorio libero, almeno in Italia.
Un nodo non risolto è stato individuato in chi deve decidere. Una pratica virtuosa sono le “giurie dei cittadini” sperimentate in Italia soltanto due volte dalla Facoltà di Scienze Politiche di Bologna, e utilizzate in altri paesi di maggiore tradizione partecipativa come Stati Uniti, Regno Unito e Francia (*R. Lewansky, 2006*).
Altre forme di decisione o la possibilità di discutere la necessità dell'opera (la famosa opzione zero) non sono previsti. Al massimo si possono contemplare le compensazioni, unica modalità di compromesso ben vista, perché, monetizzando e risarcendo i danni, può trasformare Nimby in Pimby, cioé "per favore nel mio cortile, please in my back-yard", per i vantaggi che una comunità può ottenere dall'infrastruttura costruita sul suo territorio. A chi spetti, dunque, la decisione finale non è spiegato.
I punti su cui lavorare per il futuro? Campagne di informazione nazionale; trasparenza e responsabilità dei soggetti proponenti; approccio premiante e incentivante verso le realtà dove il dialogo prevale sul conflitto; maggiore confronto con le realtà straniere.