ECO DALLA VAL DI SUSA: ARENE DELIBERATIVE CERCASI[1]
di Daniela Ciaffi e Oscar Maroni

Una premessa è d'obbligo: con questo articolo interveniamo su una vicenda che è una ferita aperta. Il chirurgo prima di operare, anzitutto, disinfetta. Così tenteremo di fare. La domanda di partenza infatti è: perché si è arrivati a questo punto? La nostra risposta ha in prima battuta tre motivazioni: (i) il confronto tra locale e sovra-locale, dall'inizio della vicenda ad oggi, non è stato oggetto di interesse di alcun tipo: il confronto tra le istanze dei comuni, delle province, delle regioni, della nazione, dell'Europa emerge solo a spot, nelle ultime settimane, sotto la sirena dell'emergenza, quando avrebbe richiesto anni di lavoro metodico e una relativa voce di spesa dedicata; (ii) la Val di Susa è un caso di territorio anomalo: l'intercomunalità è organizzata e coesa, c'è un dialogo tra sindaco e sindaco che persino la civilissima area bolognese le invidia, perché più comuni si è, più rappresentanza si ha nel rapporto coi livelli di governo superiori; (iii) i recenti accadimenti sono solo il picco di una situazione che era già traballante da molti anni, quasi un decennio (FAVARETTO 2001; CIAFFI 2003). Il fatto che siano giunti alla cronaca nazionale, solo nell'ultimo mese, non dev'essere fuorviante di un movimento sorto ai prodromi del progetto.
Scopo di questo articolo è inquadrare l'opera nella sua complessità nella prospettiva dello sviluppo locale, materia di competenza di chi scrive, che esperto trasportista non è. L'analisi che viene di seguito proposta si basa su fonti di natura diversa: ricerche accademiche[2], rassegne stampa curate all'interno di ricerche europee[3] e interviste svolte a testimoni privilegiati. Attraverso questi studi possiamo mettere a fuoco un ventaglio di questioni quali:

I. In che rapporto sta la cronistoria ufficiale con quella informale?
II. Come si confrontano le logiche areali con quelle reticolari?
III. Quali sono le logiche e le retoriche dei promotori?
IV. Quali sono le logiche e le retoriche degli oppositori?
V. La necessità di arene pubbliche decisionali.

L' ultimo punto, come verrà argomentato in chiusura, è di fondamentale importanza: è in partite come quella della TAV che si gioca la qualità della democrazia.

I. In che rapporto sta la cronistoria ufficiale con quella informale?

---

[1] Ringraziamo il Prof. Egidio Dansero dell'Università di Torino il cui apporto, nella proposta, definizione e strutturazione dell'articolo, è stato fondamentale.
[2] Burgio G.L. (A.A. 2003/2004) *Tra interessi pubblici e resistenze locali. Il caso dell'Alta velocità/alta capacità in Val di Susa*, Tesi di laurea, Facoltà di Scienze politiche, Università degli studi di Torino, relatore prof. Luigi Bobbio; Meschini P. (A.A. 2005/2006) *La Torino-Lione e la politica dei corridoi transeuropei. Prospettive e conflitti* Tesi di laurea, Facoltà di Scienze politiche, Università degli studi di Torino, relatore prof. Egidio Dansero; Romano N. (A.A. 2004/2005) *Contesti locali e grandi infrastrutture: la Lione – Torino. Aspetti politici e territoriali in Francia*, Prova Finale, Facoltà di Scienze politiche, Università degli studi di Torino, relatore prof. Egidio Dansero.
[3] Tra queste, il programma Interreg III B *Alpine Space* (2002-2005) coordinato dal prof. Alex Fubini sul tema infrastrutturale del Corridoio 5, da Lisbona a Budapest, a cui partecipano università e amministrazioni italiane, francesi, austriache e slovene. Il Dipartimento territorio del Politecnico di Torino sta redigendo un'analisi del rapporto tra politiche locali e sovra-locali.

Come già detto nella premessa iniziale il fenomeno dell'opposizione al TAV in Val Susa nasce, quasi immediatamente dopo la proposta a livello europeo della nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione (fig 1). Nonostante nei primi anni Novanta fosse di dimensioni (geografiche) minori, raccogliendo la partecipazione di alcuni Comuni della Bassa Valle, dopo qualche anno si estese comprendendo tutti i Comuni di Alta e Bassa Val Susa e ,negli ultimi anni, alcuni dell'area metropolitana Torinese. Insomma siamo di fronte ad un'unica storia, come unico è il territorio su cui insiste il progetto AV/AC Torino-Lyon, scritta da attori antagonisti rispetto alla visione del progetto e in parte anche rispetto ai modelli di sviluppo territoriale.

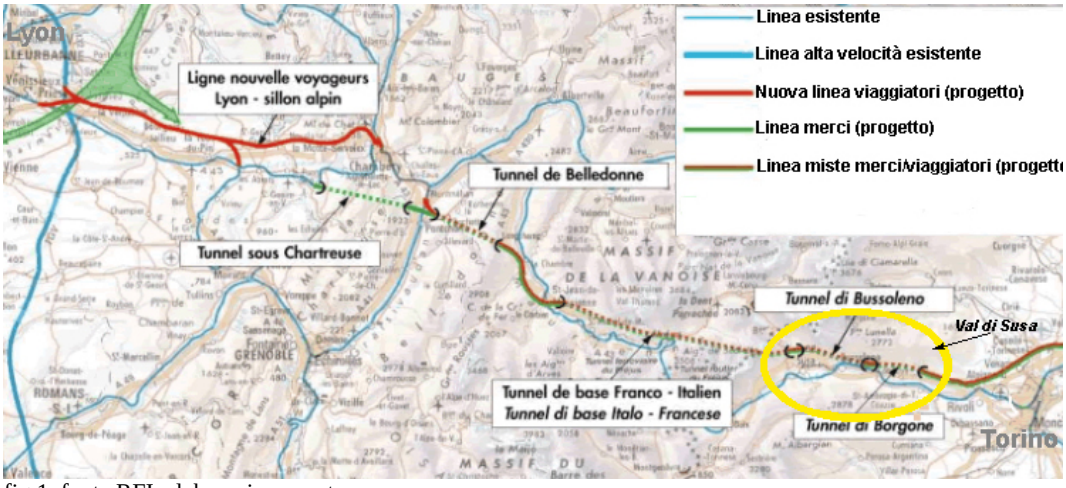

fig 1. fonte RFI, elaborazione nostra

Presentiamo qui di seguito due cronistorie, la prima è quella ufficiale scritta dai promotori (Commissione Europea e RFI) e dai decisori delle Politiche Pubbliche (Governo Nazionale) attraverso votazioni parlamentari, memorandum bilaterali, e incontri intergovernativi. La seconda di difficile ricostruzione è quella scritta dagli oppositori al progetto attraverso le manifestazioni di protesta, gli accordi intercomunali, le proposizioni alternative, le osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale. Naturalmente abbiamo dovuto selezionare, consci della parzialità dettata dalla chiarezza espositiva e dagli spazi utili all'esposizione del tema, solo alcuni degli accadimenti rilevanti nella definizione del progetto e dell'opposizione, dando spazio a quelli più significativi e ai punti di contatto tra le due cronistorie.

	Cronistoria ufficiale		**Cronistoria informale**
data		**data**	
Giugno 1990	Al Summit di Nizza i Governi dibattono sull'opportunità di un nuovo collegamento ferroviario tra l'Italia e la Francia.		
Dicembre 1990	La Comunità Europea promuove la realizzazione di una rete ferroviaria europea ad Alta Velocità, da realizzarsi entro il 2010		
Ottobre 1991	Al vertice italo-francese di Viterbo i ministri dei trasporti incaricano i rispettivi enti ferroviari di avviare uno studio di fattibilità su un nuovo collegamento Torino-	Marzo 1991	la Comunità Montana Bassa Val di Susa lancia un appello che sarà destinata a ripetere infinite volte: "*Vogliono il TGV ma prima ci spieghino dove vogliono*

	Lione.		*farlo passare".*
Novembre 1992	Al vertice italo-francese di Parigi le due ferrovie comunicano la necessità della nuova linea in vista della saturazione di quella tradizionale.	Ottobre 1991	In Francia esce il rapporto sui trafori alpini, affidato al direttore generale del ministero dei Lavori pubblici Legrand. Scartata per le proteste della valle di Chamonix e di Aosta l'ipotesi di raddoppio del traforo autostradale del Monte Bianco, e si suggerisce di scegliere la Maurienne e la valle di Susa *"dove le resistenze sembrano meno forti".* Gli ambientalisti e le persone che a vario livello ed in diversi schieramenti si interessano dei problemi della valle, scelgono di costituire una associazione nuova, HABITAT che raccolga tutti quanti intendono battersi per mantenere la vivibilità della valle. 14 dicembre prima riunione pubblica del neonato comitato che presenta 60 nomi di cittadini, professori universitari, politici ed amministratori che hanno aderito alla iniziativa.
Novembre 1993	Al vertice italo-francese di Roma i due governi, alla luce degli studi condotti, firmano l'accordo per avviare gli studi di prefattibilità da affidarsi ad un GEIE (Gruppo Europeo di Interesse Economico).	Febbraio 1993	Habitat e le associazioni ambientaliste organizzano al Politecnico di Torino un convegno dal titolo *"Questo treno farà rumore"*. Anche qui viene riproposta la riproduzione del rumore prodotto da un TGV in una valle alpina. Intanto circa 40 associazioni locali della Savoia che si oppongono al passaggio del TGV Alpin contattano la Pro Natura per allargare al lato italiano la loro richiesta di una perizia indipendente al progetto della Torino Lione.
Marzo/Aprile 1994	La Commissione Christophersen dell'Unione Europea avvia l'analisi dei 26 progetti prioritari infrastrutturali, cui segue la decisione dell'UE, presa al vertice di Corfù del giugno 1994, di inserire la Torino-Lione nella lista dei progetti prioritari.	Aprile 1993	Habitat decide di creare un *"Comitato contro l'Alta Velocità in Val di Susa"*, inviando ai comuni una proposta di delibera contro l' Alta Velocità ed avviando contatti con tutti i gruppi politici per avere un incontro. Risponderanno solo il gruppo regionale della Lega Nord e l'estrema sinistra. In breve si uniranno al comitato tutti i comuni della bassa valle.
Settembre 1994	L'art. 5 della legge finanziaria del 1995 prevede lo stanziamento di fondi per la progettazione della linea ferroviaria Torino-Lione. È la prima volta che il progetto compare in un testo legislativo.	Dicembre 1993	Ai primi di dicembre: la riunione di 17 sindaci presso la Comunità Montana vota il documento dei *" Quattro NO":* "No perché la valle di Susa non è in grado di sopportare altre infrastrutture, No Perché la qualità dell'ambiente è un diritto fondamentale della comunità locale, No perché le scelte vengono assunte in palese contrasto con il diritto dei cittadini di avvalersi del bene natura quale elemento prioritario della vita, No perché è demagogico affermare che la costruzione della linea ad Alta velocità risolva il problema occupazionale in valle".
Novembre 1994	Le ferrovie italiane e francesi costituiscono il GEIE Alpetunnel per la progettazione esecutiva e finanziaria dell'opera. Il primo programma di Alpetunnel, del 1995, ripartiva sul triennio 1995-1997 l'ammontare di 800 milioni di FF (240	Gennaio 1994	Il documento dei 4 no viene votato all'unanimità dal Consiglio della CMBVS in rappresentanza dei 25 comuni che la compongono.

	miliardi di Lire), indicato quale impegno per il progetto di massima nel vertice del dicembre 1994 dei Ministri dei trasporti francese ed italiano.		
Dicembre 1994	Al vertice comunitario di Essen i Capi di Stato dell'Unione ribadiscono che la linea Torino-Lione rientra tra i 14 progetti infrastrutturali prioritari, finanziabili dalla BEI.	Giugno 1994	A Bussoleno, Habitat ed il sindaco di Mompantero promuovono un incontro con i 17 comuni dell'oltre Ticino e gli 8 del Novarese che si battono contro la linea TAV Torino-Milano. Lo scopo è quello di stabilire un gemellaggio con altre realtà, ma anche quello di dare maggior peso al Comitato contro l' Alta Velocità in Val di Susa cogliendo l'occasione per coinvolgere più strettamente gli amministratori della valle.
Gennaio 1996	A Parigi viene siglato l'accordo tra i Ministri dei Trasporti italiano e francese per la creazione di una Commissione Intergovernativa per la realizzazione della tratta Montmélian-Torino.	Marzo 1996	A S. Ambrogio si svolge la prima grande manifestazione contro l'alta velocità. Almeno 3000 persone sfilano per le strade dietro ai sindaci ed ai gonfaloni dei comuni. Partecipa anche la Coldiretti.
Ottobre 1996	Al Vertice italo-francese di Napoli i Capi di Governo dei due Paesi hanno espresso la loro soddisfazione per l'attivazione della Commissione Intergovernativa.	Novembre 1997	In Val Susa scoppia l'ultimo attentato: è il dodicesimo atto delittuoso di questo tipo nell'arco di 15 mesi, ed undici di essi resteranno senza colpevoli. A fine novembre la Comunità Montana organizzerà una manifestazione preceduta dai gonfaloni di 25 comuni per protestare contro questi atti terroristici.
Ottobre 1997	Al Vertice italo-francese di Chambéry viene affermato che il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione è essenziale per il riequilibrio dei flussi di traffico tra le diverse modalità di trasporto e viene confermato l'impegno per l'avanzamento degli studi sul progetto, essendo approvato un programma triennale di studi dell'ordine di 105 miliardi di lire.	Novembre 1999	La Comunità Montana Alta Val Susa entra a far parte attivamente del Comitato No Tav. La nuova giunta della Comunità montana riunisce i 25 sindaci, il comitato "Habitat" e le associazioni ambientaliste. Presenti anche la presidente dell'alta valle Evelina Bertero ed altri sindaci, i parlamentari Massa e Fassone, il presidente del Consiglio comunale di Pinerolo, il presidente della Coldiretti Gottero, il consigliere regionale Vindigni.
Aprile 1999	In seguito all'incidente nel tunnel del Monte Bianco il Presidente francese Jacques Chirac dichiara di voler rilanciare il progetto della linea Torino-Lione e di adoperarsi presso le autorità comunitarie per ottenere un'accelerazione della sua realizzazione.	Maggio 2001	Una delegazione della Comunità Montana della Bassa Valle, insieme ai comitati di opposizione della Val di Susa, incontra presso Chambery i comitati di opposizione francesi con cui stabilisce un patto di consultazioni. Pochi giorni dopo la delegazione si reca a Roma per incontrare il ministro dei trasporti. Bersani dice che l'Alta Capacità è decisa ma che non ha sposato nessun tracciato, e promette che al tavolo delle consultazioni, insieme a Ministero, Regione e Provincia parteciperà anche la Comunità Montana con una delegazione di sindaci. Più incerta la possibilità di assicurare la presenza di Alpetunnel e delle Ferrovie.
Maggio 1999	Stato francese, Regione Rhône-Alpes e ferrovie francesi firmano una convenzione per finanziare – con 9,45 milioni di euro (18,3 miliardi di lire) – gli studi complementari per il raccordo con Chambéry e per il collegamento con Grenoble.	Ottobre 2001	Per far fronte al nuovo tavolo tecnico la Comunità Montana incarica due esperti Pinna, ex direttore del settore merci delle Ferrovie e De Bernardi della società di ingegneria di trasporti Polinomia, per fare da consulenti ed operare un controllo sulle previsioni di traffico e sulla validità dei progetti di Alpetunnel.
Gennaio 2001	Il 29 gennaio 2001, in occasione del Vertice di Torino, i Ministri dei Trasporti italiano e	Gennaio 2001	Manifestazione a Torino. Presenti i sindaci dei comuni della Bassa Valle,

	francese hanno sottoscritto un Accordo Internazionale per la realizzazione della Torino-Lione.		Coldiretti, studenti, una delegazione del comitato francese anti-tav, associazioni ambientaliste, rappresentanze dei partiti politici, il senatore Elvio Fassone e il deputato Giorgio Gardiol, sindacati e, a chiudere il corteo, Rifondazione comunista e squatters dei centri sociali. In piazza San Carlo il presidente della CMBVS Antonio Ferrentino prende la parola: «*Non siamo contro il traffico su rotaia, ma abbiamo le prove che l'alta velocità è un'opera inutile, costosissima e dannosa per la valle; non seguiamo interessi localistici, ma tutti devono sapere che i 30 o 40mila miliardi necessari per la realizzazione dell'opera saranno comunque sottratti alla fiscalità pubblica*».
Novembre 2001	Durante il successivo Vertice di Périgueux i Ministri dei Trasporti italiano e francese, Lunardi e Gayssot, approvano l'accelerazione dei tempi di realizzazione della linea, prevedendola già per il 2012.	Febbraio 2001	Il sindaco di Venaria, Giuseppe Catania sfila a Torino insieme ai sindaci della valle di Susa. «*Abbiamo saputo di quella manifestazione dai giornali. Siamo andati senza contatti con i colleghi valsusini, ma adesso lavoreremo insieme agli altri sindaci. Venaria è dal 1996 che teme il passaggio del Tav, per questo ha nominato consulente il professor Angelo Tartaglia, del Politecnico di Torino, impegnato in prima fila nella battaglia anti-tav. Il Comune ha chiesto più volte di essere ascoltato e informato sul passaggio dell'alta velocità*".
Dicembre 2003	Il Consiglio Europeo approva, il 12 dicembre, la nuova lista di 30 progetti infrastrutturali europee. Al suo interno, delinea una "Quick Start List" di opere più mature i cui lavori potranno iniziare entro i prossimi tre anni. In questa Lista figura la Torino-Lione.	Ottobre 2003	Legambiente denuncia il buco di prospezione di Venaus come una catastrofe ecologica (problema dell'acqua, dello smaltimento smarino, possibile presenza di uranio…). Legambiente Piemonte e Pro Natura hanno inviato al ministero dei lavori pubblici una lettera in cui, vista la delicata situazione idrogeologica della zona Ambin Moncenisio, chiedono ulteriori indagini con sistemi non invasivi (traccianti, monitoraggi, esplorazioni con sonde guidate) e la pubblicazione dei dati originali delle indagini compiute dagli enti gestori della diga del Moncenisio.
Febbraio 2005	LTF affida i lavori per la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus, che saranno realizzati in tre anni per un costo di circa 80 milioni di Euro.	Febbraio-marzo 2004	La protesta contro il Tav approda su Raitre, a "*Che tempo che fa*". In studio il ministro Lunardi promette un incontro con le opposizioni. All'inizio di marzo incontrano il ministro prima Ferrentino poi un drappello di sindaci che portano un documento approvato da tutti i comuni e dalla Comunità montana che illustra sette criticità provocate dal Tav.
Maggio 2005	La nuova giunta regionale avvia una fase di consultazioni con gli enti locali della Valle di Susa e chiede (giugno) al Ministero dei Trasporti una moratoria di tre mesi per l'avvio dei lavori alla discenderia di Venaus.		
Settembre 2005	Ultimatum del Governo sulla Torino-Lione dettato, pare da una lettera dell'Unione Europea, in cui si dice che, se entro la fine dell'anno non inizieranno i sondaggi a Venaus, verranno richiesti indietro i fondi stanziati per la nuova linea. I sondaggi devono iniziare subito (17 scavi nel territorio di 6 comuni della Valle di Susa).	Ottobre 2005	Grande manifestazione in Valle di Susa per bloccare l'inizio dei sondaggi. Lunardi, dopo le pressioni di Provincia, Regione e Comune di Torino rinvia i sondaggi, che dovranno, comunque iniziare entro il 30 ottobre. Alcuni abitanti della Valle di Susa bloccano l'accesso alle società incaricate di

	Lunardi annuncia che si inizierà il 6 ottobre e ritira la delegazione del governo dalla Commissione Rivalta.		iniziare i sondaggi a Mompantero
Dicembre 2005	Il Governo Italiano convoca a Roma le istituzioni piemontesi e i Presidenti delle Comunità Montane della Valle di Susa al fine di riaprire il dialogo. Scaturisce una proposta di accordo attualmente al vaglio delle parti.	Novembre 2005	Viene recintata la zona per la realizzazione del cunicolo di Venaus. Ci sono proteste della popolazione che presidia e impedisce l'accesso alle zone di lavoro. L'area è fatta sgomberare dalla polizia, ma gli scavi non iniziano.

Alcuni aspetti emergono fortemente dall'elencazione degli eventi riguardanti la TAV in Val Susa dal 1989 ad oggi. La prima considerazione banale è che mentre gli argomenti della colonna di sinistra (cronistoria ufficiale) sono stati già dal principio noti a livello nazionale, occupando spazi nei quotidiani nelle pagine di politica nazionale e internazionale, quelli che occupano la colonna di destra (la cronistoria informale) invece sono entrati prepotentemente nella cronaca nazionale solo negli ultimi mesi[4]. Dimensione reale e dimensione mediatica dei fenomeni che spesso non coincidono. A volte si ha l'impressione che esista solo ciò che è raccontato e in questo caso dai media, ma non è mai così. Il fenomeno di opposizione al TAV in Val Susa, come emerge dalla cronistoria, nasce già dalle prime fasi di ideazione del progetto. Le ragioni che lo hanno portato alla ribalta delle recenti cronache nazionali sono: profonde motivazioni, efficiente organizzazione ma non solo anche di una intercomunalità coesa e forte tra i Comuni della Valle e alcuni Comuni dell'area metropolitana torinese

La seconda considerazione riguarda invece i punti di contatto tra le due cronistorie. Assai scarsi. Ad un primo esame appaiono come due attori che portino avanti differenti politiche con strategie e tattiche proprie. Il confronto tra istanze locali e sovra-locali, che passa sotto la denominazione di *governance multi-livello*, è scarso e inefficiente, viene affidato ai vertici interministeriali, alla magistratura, alle azioni di rivendicazione sociale, alle autorità di pubblica sicurezza.

[4] Queste osservazioni ci riportano ai temi propri della definizione di "arene deliberative " ma su questo tema rimandiamo al paragrafo V.

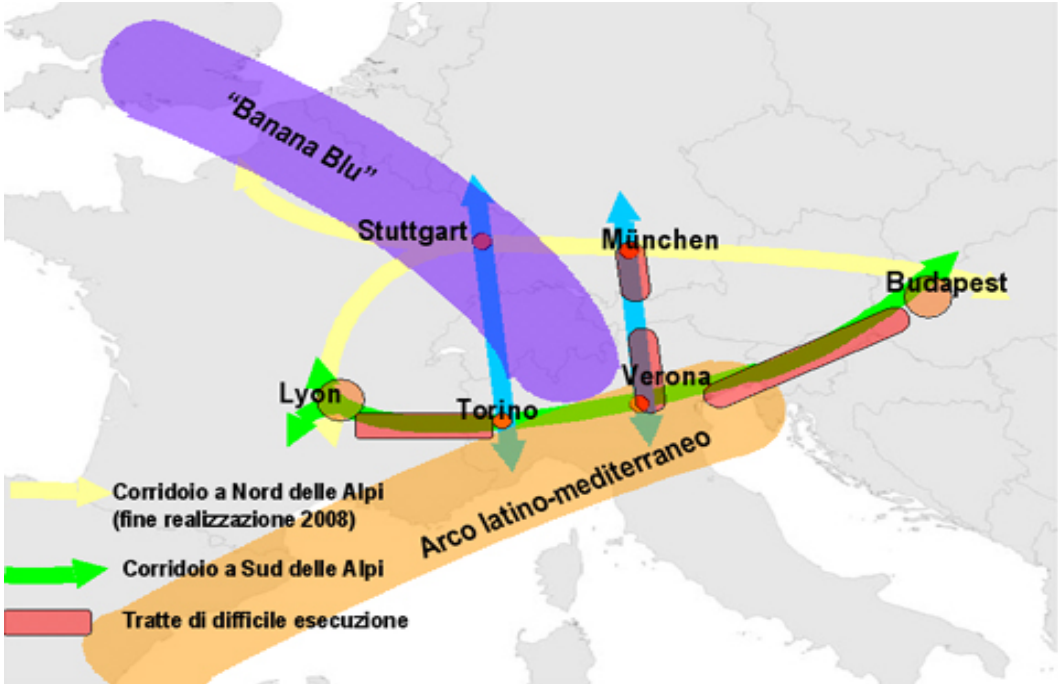

fig. 2 Corridoi a Nord e Sud delle Alpi, nostra elaborazione.

II. Come si confrontano le logiche areali con quelle reticolari?

Tra le motivazioni che hanno portato alla definizione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, (nonché dell'intero Corridoio a Sud delle Alpi, fig. 2), viene spesso fatto riferimento alle caratteristiche di collegamento ad alta velocità dei grandi nodi urbani. Rendere più vicine le grandi metropoli europee per svilupparne la cooperazione/competizione produttiva, abbattendo i tempi di percorrenza e cancellando lo spazio che le divide. Le reti ad alta velocità come strumento per promuovere uno sviluppo europeo policentrico, modello che nasce da una visione del territorio prevalentemente come insieme di relazioni, ma in tale visione quali sono le prospettive per i *"territori di fatto"* intermedi tra i grandi nodi? Difficilmente i progettisti di una linea ferroviaria immaginano la carta su cui tracciare i lunghi binari come un territorio complesso frutto dell'azione umana e su cui l'uomo definisce le proprie attività e basa la sua esistenza. Due visioni che difficilmente trovano luogo in pesanti progetti di infrastrutturazione del territorio come quello previsto per la Val Susa.

III. Quali sono le argomentazioni dei promotori?

Primo. *L'opera è strategica, e vi sono molte ragioni*. Tra quelle più citate all'interno del dibattito troviamo quelle trasportistiche, ambientali, geo-economiche e più in generale di politica internazionale. Su tutte, la retorica dominante è quella di un interesse europeo, quasi le opere infrastrutturali fossero pianificate a Bruxelles in nome di una comunità di strategie, smentite poi in realtà sia nel merito delle singole opere sia da naturali lobby di rete a supporto di dinamiche di competizione (quando non di conflitto aperto) a scala sovra-nazionale tra i diversi interessi dei corridoi alternativi.

Un'altra logica ricorrente è quella del "non perdere i finanziamenti", veicolata attraverso messaggi d'allarme e conti alla rovescia. La scadenza ufficiale imposta dalla Comunità Europea perché la Torino-Lione venga mantenuta tra le opere prioritarie nel programma 2007-2013 sarebbe la conclusione dei lavori di sondaggio e la realizzazione della galleria di prospezione di Venaus entro la fine del 2006. Ma Loyola de Palacio, responsabile europea del progetto, non ha ancora fischiato tempo scaduto, né è chiara la durata dei tempi supplementari.
Infine si insiste sul fatto che esiste un interesse nazionale e regionale, oltre a legittime istanze locali. E il problema delle decisioni transcalari non progredisce.
Secondo. *Dai promotori viene affermato che l'opera è stata già decisa da tempo, a livello europeo.* Ciò però è vero solo in parte, viste le ancora numerose incognite relative ai finanziamenti, le denunce di inversione di priorità durante alcune fasi del processo politico e tecnico, gli atti di recepimento di alcune decisioni (o prospettive) nei piani e programmi regionali e provinciali, sia territoriali che settoriali. Le conclusioni tagliano corto: non si può rimettere in discussione una decisione già presa, non ci si può piegare alle ragioni degli oppositori, sminuiti a meri difensori di interessi locali in preda alla sindrome Nimby, se non incappucciati appartenenti a frange violente.
A questo punto le retoriche si dividono tra tre posizioni: (i) l'opera è talmente necessaria che giustifica gli inevitabili impatti negativi; (ii) gli impatti negativi e le opere di cantiere sono limitati, transitori e controllabili, e i vantaggi sono immediati (posti di lavoro) e futuri (in fondo è una strada per prendersi cura del territorio attraverso rigorose valutazioni di impatto ambientale); (iii) comunque la soluzione ammodernamento "linea storica" non è sufficiente (con spiegazioni che sono un po' parziali e omettono sistematicamente di informare sulle ingenti spese in corso da tempo a questo scopo).
I problemi che restano aperti sono di tipo diverso. Ci limitiamo a elencarne alcuni di particolare rilevanza.
Il problema del ruolo e della credibilità della conoscenza scientifica, dei dati, delle ricerche, delle valutazioni economiche, trasportistiche e di impatto ambientale, non di per sé, bensì in relazione alle decisioni politiche. Risultato: l'assenza di un piano di sviluppo per la Val Susa (nonostante diverse iniziative, quale l'approfondimento per il PTR).
Il problema dell'informazione, ma ancor di più dell' "ascolto". Viene il dubbio che non sia mai stato fatto, che non ci siano soggetti predisposti a occuparsene, che un metodo e un calendario a testimonianza di ciò non esistano, che nessuna somma di denaro pubblico sia stata spesa in questa direzione. Risultato: l'opacità del progetto.
Il problema legislativo: la legge obiettivo dà sempre più l'idea di una scorciatoia piena di trappole nascoste. Molti degli attori che la stanno percorrendo dichiarano la necessità di altri strumenti (ad esempio l'arena di confronto pubblica organizzata in Francia attraverso il *débat public*). Risultato: l'opacità della democrazia.
Il problema dei luoghi decisionali: dove e quando si decide?
Il problema della contrattualizzazione degli oppositori: revisioni, alternative, compensazioni, mitigazioni. Troppo spesso avviare la discussione in queste forme vuol dire non mostrare i muscoli, ovvero non affrontare il problema alla radice.

Per un motivo o per l'altro, il risultato è che l'energia spesa a scopo destruens è infinitamente maggiore rispetto a quella propositiva.

IV. Quali sono le logiche e le retoriche degli oppositori?

Primo. L'opera è insensata rispetto al modello di sviluppo: la sfida della "decrescita" potrebbe partire concretamente anche dal rifiuto di alcune condizioni (i) economiche, (ii) ambientali, (iii) decisionali, (iv) militari.

(i) L'opera è insensata dal punto di vista economico a fronte di utilizzi attuali e prevedibili: sarebbe più opportuno potenziare la linea storica, e con i risparmi potenziare le ferrovie "ordinarie"; sarebbe meglio destinare le risorse ad altri scopi, ad esempio sociali, e smettere di trattare le infrastrutture da volano dell'economia; infine: gli operatori economici sono preparati a trasferire le merci dalla gomma al ferro? C'è un piano della logistica a supporto di uno scenario diverso? Quanti decenni dovranno passare prima che al di là di Trieste le merci su ferro non vengano prese e ri-caricate sulla gomma? Gli eventuali e prevedibili deficit di gestione non ricadrebbero anche sulle finanze pubbliche riducendo ulteriormente risorse economiche per politiche sociali e di sviluppo?

(ii) Gli impatti ambientali negativi hanno ricadute deleterie sulla salute (viene gridato al rischio amianto, uranio, polveri da cantiere, disagi generali di cantieri molto lunghi), sul paesaggio (se ne parla poco, ma si provi a pensare all'impatto della Torino-Milano, sull'economia (l'opera mette in crisi economie locali attuali e future basate su agricoltura, allevamento, turismo). Inoltre la motivazione principale ovvero la saturazione del tunnel autostradale, causata dal traffico merci, prevista per il 2005, poi rinviata al 2010, è fallace[5].

La Val di Susa sopporta già un carico pregresso molto forte, sia per le altre infrastrutture presenti, sia per i lunghi cantieri a cui è stata da sempre sottoposta (autostrada, idroelettrica, elettrodotto, olimpiadi ecc.).

(iii) E' davvero già tutto deciso in Europa? Fosse anche vero, non esistono forse per l'Italia altre soluzioni, oltre al potenziamento della linea storica, tra cui puntare sull'asse nord-sud, passando da Brennero o Gottardo[6]?

Chiaramente le argomentazioni possibili sono moltissime, e ciò che manca non è la soluzione, bensì la consultazione. L'opposizione esiste da molto tempo ed è attiva localmente da anni, ma non è mai stata oggetto di considerazione da parte dei media nazionali, liberi di ritenere che non facesse notizia, ma – fatto ben più grave – non è mai stata rappresentata dalle istituzioni ai diversi livelli.

(iv) Gli oppositori denunciano la militarizzazione del territorio, gli episodi di violenza di fronte a forme di manifestazione pacifica, lo spreco di risorse in questo senso.

V. La necessità di arene pubbliche decisionali (BOBBIO 2002).

---

[5] Gli oppositori ribadiscono che dal 1993 al 2003, il traffico merci attraverso il tunnel del Frejus è rimasto pressoché costante in Milioni di tonnellate. Inoltre l'ottimizzazione dei servizi di logistica e le innovazioni apportate ai motori degli autotreni in termini di efficienza (consumo litri/ora) e la qualità delle emissioni hanno portato un miglioramento delle condizioni ambientali.

[6] Le richieste dei rappresentanti del Comitato NoTav sono, in questo senso, la possibile costituzione di un Tavolo di concertazione dei passi alpini per definire di comune accordo una politica integrata di trasporto lungo tutto l'Arco Alpino.

Ognuno di questi punti ribadisce da una prospettiva diversa la necessità della costruzione di luoghi di confronto delle diverse argomentazioni, e quantunque non non ci si trovi concordi con le ragioni locali o nazionali, il caso della Val Susa indubbiamente è stato da un lato un prova mancata per la definizione di una "democrazia deliberativa" e dall'altro lato sta servendo a ribadirne la necessità. Al momento presente, le forme messe a punto dalla democrazia rappresentativa da una parte e le proteste oppositive dall'altra allargano la forbice dei problemi e delle risorse sovra-locali da quelli locali.
Ai mezzi di informazione e comunicazione di massa è di fatto delegato questo compito, con risultati sconfortanti soprattutto in senso deliberativo. C'è una selezione dei temi e delle argomentazioni pro e contro che puzza di gioco elettorale a tutti i livelli amministrativi. Ma una contro-tendenza è in atto, nella generale richiesta di trasparenza dei processi decisionali pubblici, la quale in parte è di natura ugualmente elettorale, in parte no: la richiesta, da parte di questo secondo tipo di cittadini, è di decisioni fondate su argomentazioni maturate attraverso l'informazione e il dialogo non solo mediatici ma anche diretti.

BOBBIO L. (2005), "TAV in Valsusa. Quel che c'è da imparare" in *Il Giornale dell'Architettura*, n.35.

BOBBIO L. (2002) "Le arene deliberative" in *Rivista italiana di politiche pubbliche*, n. 3.

CIAFFI D. (2003) "Corridoio 5 meno meno. Reti di collegamento con l'Europa dell'Est", in *Il Giornale dell'Architettura*, n.16.

DEMATTEIS G., GOVERNA F. (2001), *Contesti locali e grandi infrastrutture – Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Franco Angeli, Milano.

EUROPEAN COMMISSION, Committee on Spatial Development (1999), *ESDP. European Spatial Development Perspective. Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg.

FAGGI P. e TURCO A. (eds.) (1999), *Conflitti ambientali, genesi dinamiche, gestione*, Unicopli, Milano.

FAVARETTO T. (2001), *L'Italia, l'Europa centro-orientale e i Balcani. Corridoi pan-europei di trasporto e prospettive di cooperazione*, Laterza, Bari.

MERCALLI L, SASSO C. (2004), *Le mucche non mangiano cemento. Viaggio tra gli ultimi pastori di Valsusa e l'avanzata del calcestruzzo*, Sms, Torino.

MARONI O. (2003), *Il panorama geopolitico lungo il Corridoio a Sud delle Alpi: stato attuale e alcune considerazioni*, in Final Report WP5, AlpenCorS Program, Interreg III b.

FERLAINO F., LEVI SACERDOTI S. (2005), *Processi decisionali dell'alta velocità in Italia. Il ruolo del Piemonte nel Corridoio Sud dello Spazio alpino*, FrancoAngeli, Milano.