

9. PERCHÉ LA VAL DI SUSÀ SI OPPONE AL TAV?

(Michele Roccato e Terri Mannarini)

1. In Val di Susa non sta succedendo nulla di strano o di imprevisto

Qualche anno fa, nel pieno della conflittualità fra proponenti del Tav e oppositori, due ricerche mostrarono che circa i due terzi dei residenti in Val di Susa erano contrari al Tav e che nei 12 mesi precedenti l'intervista una quota compresa fra circa un terzo e circa metà degli abitanti della Valle aveva preso parte a manifestazioni pubbliche contro la costruzione dell'opera (Campana, Dallago e Roccato, 2007; Mannarini, Roccato, Fedi e Rovere, 2009). Da allora, i mass media danno grande rilevanza al «movimento NoTav», trasmettendo l'idea che si tratti di qualcosa di assai peculiare, basato sull'ignoranza, sull'irrazionalità e sull'egoismo di residenti indisponibili a pagare il prezzo del bene comune, dello sviluppo e del progresso.

In realtà la mobilitazione contro il Tav è solo una delle centinaia attive in Italia: Aris-Nimbyforum (www.nimbyforum.it) ha infatti evidenziato che nel nostro paese nel 2013 erano attive ben 336 mobilitazioni contro opere sgradite alle popolazioni locali, di cui 108 sviluppatesi a partire dall'inizio del 2012. Più del 50% dei casi di opposizione si concentrava nelle regioni settentrionali del paese, mentre sotto il profilo temporale si registrava un trend disomogeneo: probabilmente a causa del deflagrare delle conseguenze della crisi economica, rispetto alla rilevazione dell'anno precedente si assisteva a un sostanziale assestamento del numero delle contestazioni, dopo anni caratterizzati da un costante aumento.

Del resto, le mobilitazioni come quella contro il Tav non sono un'esclusiva italiana: al contrario, sono molto diffuse, e addirittura in crescita, in diversi paesi, sia dell'Occidente industrializzato, sia delle zone del pianeta meno sviluppate economicamente. Ad esempio, per quel che concerne i primi Saint, Flavell e Fox (2009) hanno mostrato che praticamente tutte le nuove strutture o infrastrutture suscitano forti opposizioni da parte dei residenti in Canada, negli Stati Uniti e nel Regno Unito, al punto che circa il 74% dei cittadini statunitensi e canadesi e ben l'85% dei cittadini britannici è contrario alla realizzazione di nuove opere nel proprio territorio. Per quanto riguarda i secondi, in America Latina hanno fatto grande scalpore le opposizioni messe in atto da decine di organizzazioni indigene e contadine nei confronti dell'*Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana*, un piano articolato in oltre 300 progetti fra loro integrati e mirati a cambiare il profilo del continente mediante la costruzione di aeroporti, strade, ferrovie, gasdotti, oleodotti e altre infrastrutture volte a trasportare persone, informazioni, energia e merci. Mobilitazioni analoghe si registrano in Cina, in India e in molti altri paesi in via di sviluppo.

In definitiva, il conflitto che si è sviluppato in Val di Susa contro la costruzione del Tav non è niente di strano, di raro o di imprevedibile. Si tratta allora di capire perché esso si è innescato, si è sviluppato e si è mantenuto per quasi 25 anni.

2. Un modello superato di decisione e di gestione

Fino agli anni '70-'80 in tutto il mondo la decisione su costruire o non costruire un'opera potenzialmente sgradita ai residenti e, se sì, su come e dove costruirla, veniva tipicamente presa muovendo da due presupposti fondamentali. Il primo era che, al fine di perseguire il bene comune, le opere in questione vadano costruite a ogni costo, anteponendo gli interessi generali della collettività a quelli irrazionali ed egoistici degli oppositori, basati evidentemente su conoscenze insufficienti sul tema. Questi postulati di ignoranza, irrazionalità e particolarismo sono sistematicamente smentiti dalle analisi empiriche: è infatti tipico che favorevoli e contrari alle opere sgradite non mostrino differenze di conoscenza sull'opera, e che le ragioni di una buona parte degli oppositori siano assolutamente sostenibili, facendo principalmente riferimento alla difesa dell'ambiente e della qualità della vita e alla possibilità di risolvere i problemi sul tavolo con strategie diverse e meno impattanti di quelle individuate dai proponenti. Non a caso, in maggioranza gli oppositori tipicamente desiderano che l'opera non venga costruita affatto, indipendentemente dal luogo in cui essa dovrebbe essere localizzata.

Il secondo presupposto era che, rispetto agli oppositori, gli esperti «ufficiali» operino in maniera più corretta e basino i loro ragionamenti su processi più razionali: sarebbero dunque maggiormente in grado di quantificare con precisione i costi e i benefici delle opere, indicando ai decisori in modo esatto e imparziale le opzioni ottimali, ossia quelle che minimizzano tale rapporto. In questa logica, gli esperti sarebbero in grado di conoscere i rischi «oggettivi» derivanti dall'installazione, mentre i residenti baserebbero le loro opinioni su percezioni del rischio inadeguate in quanto soggettive.

In effetti, la ricerca mostra che i proponenti tendono a pensare ai rischi muovendo da un paradigma *oggettivista*, pretendendo di poter quantificare oggettivamente il «vero» rischio derivante da un'installazione e la gravità delle potenziali conseguenze negative che ne derivano, mentre gli oppositori sono propensi a ragionare muovendo da un paradigma *costruttivista*, sviluppando la propria percezione del rischio sulla base del tipo di interazione che si instaura con i proponenti e della posta in gioco, che per loro può davvero essere la qualità della loro vita o, nei casi più estremi, addirittura la loro stessa sopravvivenza (Cvetkovich e Earle, 1992). È ovvio che si tratta di sistemi di riferimento difficilmente compatibili, e che l'onere della loro conciliabilità è a carico dei proponenti.

Inoltre, la ricerca condotta dalla psicologia cognitivista mostra che, come le persone comuni, anche gli esperti non prescindono mai da pregiudizi, postulati non confermati e valori sovente

impliciti che orientano, tipicamente in modo inconsapevole, le loro decisioni. La presunta «naturale» supremazia degli esperti è, oltretutto, particolarmente poco difendibile nel nostro paese, in cui l'*expertise* è sovente assoggettata alla politica. È facilmente prevedibile che esperti scelti con criteri politici anziché scientifici tendano a proporre soluzioni non tanto fondate sulla loro competenza di studiosi, quanto basate sulla loro appartenenza. Ma anche a prescindere da questo, sarebbe semplicemente impossibile sostenere che le decisioni da prendere in merito a come investire ingentissime quote di denaro pubblico e a come distribuire sul territorio nazionale i costi e i benefici di opere potenzialmente impattanti siano esclusivamente tecniche. Sono, al contrario, principalmente politiche: lo dimostrano, fra gli altri, dati statunitensi che evidenziano come, se si vuole prevedere su quale territorio verrà localizzata un'opera sgradita, l'informazione più prognostica sia quella relativa alla composizione etnica della comunità che lo abita (Davies, 2006).

In definitiva, nelle dispute sulle opere potenzialmente sgradite la scelta di delegare ciecamente le decisioni al sapere degli esperti fa acqua da tutte le parti. Può piacere o non piacere: ma la ricerca converge nel mostrare che le cose stanno così. Credere il contrario rende quasi inevitabile muoversi basandosi su un modello obsoleto, ingiusto e inefficace come quello che segue. Un gruppo di decisori (tipicamente amministratori nazionali o locali) individua un problema effettivo e affida a un'équipe di tecnici il compito di studiarlo e di proporre una soluzione. L'équipe, affidandosi alla propria *expertise* tecnica, individua tale soluzione, tecnicamente sensatissima, che viene fatta propria dai decisori, che, dopo avere annunciato alla popolazione quel che sarebbe accaduto, la mettono in atto. Nei casi meno conflittuali, questo è sufficiente. Negli altri, segue una fase ulteriore, in cui i proponenti difendono la loro scelta dalle rimostranze, più o meno strutturate e organizzate, dai residenti, al fine di convincerli della bontà delle scelte operate.

Il modello è insomma organizzato in due o al massimo tre fasi: Decidi, Annuncia, Difendi. L'acronimo del modello, *Dad* (papà), è un ottimo riassunto dell'orientamento paternalistico che lo impronta. In certe nazioni (in Scozia, ad esempio) esistono addirittura linee guida sviluppate dai governi centrali per affrontare le opposizioni locali alle opere sgradite in ottica Dad. Tuttavia, l'esperienza (vedi ad esempio Cowan, 2003) insegna che procedere seguendo questa strategia tende a promuovere tre conseguenze negative: (a) veicolare alla comunità locale il messaggio che la si considera aprioristicamente contraria all'opera; (b) rinunciare all'*expertise* non necessariamente tecnica della popolazione locale e dunque – ammesso che ci si riesca – arrivare a costruire un'opera che, come vedremo, in molti casi avrebbe potuto essere migliorata; e (c) suggerire che i criteri economici e gestionali che guideranno la costruzione dell'opera saranno tutt'altro che trasparenti. Tutto questo tende a stimolare nella comunità locale un'opposizione radicale e intransigente: opposizione cui i proponenti tipicamente reagiscono stigmatizzandola e muovendo ai residenti le accuse di irrazionalità, egoismo e ignoranza che la ricerca tende a mostrare essere generalmente infondate.

In effetti, come scrive Wolsink (2006), ricorrere al modello Dad lascia «libere» le comunità locali di scegliere fra due diverse forme di vittimizzazione: diventare sede dell'opera sgradita, che avvertono per ragioni che considerano solide e fondate, oppure venire stigmatizzate come ambienti nocivi per l'interesse collettivo ed essere trattate come tali dalle istituzioni politiche, che, ad esempio, ridurranno negli anni a venire le risorse economiche investite in esse¹.

Non stupisce che, ricorrendo a questo approccio, si sviluppino relazioni particolarmente conflittuali fra proponenti e comunità locali. Né che sempre più spesso – per dirla con le parole di Bobbio (1999) – Davide (la comunità locale, piccola, apparentemente fragile e poco potente dal punto di vista politico ed economico) riesca a fermare Golia (il forte fronte dei proponenti); o che renda così tortuosa e dispendiosa la realizzazione del progetto da finire per far pagare al gigante costi (sociali, economici e di tempo) assolutamente sovrachianti rispetto a quelli preventivati.

È per queste ragioni che nei paesi più avanzati del nostro (da qualche decennio quelli di cultura anglosassone, ma più recentemente anche nazioni del sud dell'Europa come la Francia e la Spagna) questo modello sia stato sostituito da due famiglie di modelli più efficaci e giusti, accomunate dall'idea di fondo che l'approccio tecnocratico e “muscolare” che porta a calare le opere dall'alto, con le buone o con le cattive, è ingiusto, iniquo e inefficace, e che un'opera potenzialmente sgradita può essere costruita solo in un territorio che la accetta, più o meno di buon grado. Non abbiamo lo spazio per discuterli nel dettaglio in questa sede (rimandiamo i lettori interessati a Roccatò e Mannarini, 2012). Ne accenniamo semplicemente i lineamenti fondamentali, per mostrare la loro distanza dall'approccio standard.

In breve, la prima famiglia di approcci si basa sull'offrire, da subito, adeguate compensazioni ai residenti come risarcimento dei costi che essi soli sono costretti a pagare per il perseguimento di un bene comune i cui benefici sono diffusi su larga scala. Si possono addirittura organizzare vere e proprie aste fra le comunità candidate a ospitare le opere controverse, con un coinvolgimento diretto delle amministrazioni locali e dei residenti in ogni fase del processo decisionale. La seconda famiglia si fonda su una continua, profonda e genuina concertazione con i residenti e/o con i loro rappresentanti istituzionali, con cui si negozia ogni dettaglio dell'opera, dalla cosiddetta “opzione zero” (non costruirla) al luogo e al modo in cui avvitare, metaforicamente e non, l'ultimo dei suoi bulloni.

¹ Ad esempio, a chi scrive è capitato personalmente di sentire, in un incontro pubblico, l'allora presidentessa della Regione Piemonte Mercedes Bresso minacciare i residenti in Valle che, nel caso in cui fossero riusciti a evitare la costruzione del Tav, gli enti locali e nazionali non avrebbero mai più investito un euro in Val di Susa.

Sono modelli indubbiamente costosi e non sono inevitabilmente destinati al successo. La ricerca mostra tuttavia che i loro benefici sono incommensurabilmente superiori ai loro pregi, da svariati punti di vista. Portando a costruire rapporti con i residenti trasparenti, equi e giusti, essi facilitano l'accettazione dell'opera da parte delle popolazioni locali, promuovendo nel contempo la fiducia nelle istituzioni che la propongono. Basandosi sul confronto genuino e sistematico, spesso portano alla costruzione di opere migliori di quelle che si progettano usando il modello Dad o, addirittura, a evitare di costruire opere i cui costi sono superiori ai benefici. Spostando il fulcro della decisione dal tavolo tecnico a quello politico, questi approcci accettano di trasformare una *expertise* esclusiva, in cui una cerchia di esperti detiene il controllo totale di una questione problematica, in una *expertise* interattiva, in cui tutti gli attori in gioco hanno il diritto e il dovere di negoziare fra loro, assumendosi le responsabilità dei propri comportamenti.

La ricerca mostra che ricorrere a questi approcci aiuta sovente ad arrivare a costruire opere che, per loro natura, tendono a preoccupare molto le comunità in cui esse vengono collocate. Ad esempio (ammesso e non concesso che l'uso del nucleare per produrre energia elettrica sia desiderabile), in Svezia, dove li si adotta, è possibile costruire i depositi per le scorie radioattive senza eccessive difficoltà, mentre nella Repubblica Ceca, dove si ricorre sistematicamente agli approcci Dad, la loro costruzione è diventata quasi impossibile (Dawson e Darst, 2006). Non a caso, dopo averne valutato gli effetti in 239 casi statunitensi, Beierle (2002) ha concluso che le strategie concertative portano sistematicamente a decisioni di qualità superiore sia dal punto di vista tecnico, sia da quello del rapporto fra costi e benefici, sia ancora da quello socio-politico.

In definitiva gli approcci concertativi non hanno alternative sensate, sia per ragioni scientifiche, sia per ragioni etiche, sia ancora per ragioni pragmatiche. Ciononostante, in Val di Susa è stato ripetitivamente, meccanicamente e sistematicamente fatto tutt'altro: nei prossimi paragrafi vedremo come e proporremo un'interpretazione dei motivi per cui ciò è avvenuto.

3. Val Susa, Italia: un vero e proprio museo degli orrori

Negli ultimi 25 anni le istituzioni nazionali hanno gestito ogni dettaglio della «questione Tav» in modo drammaticamente inadeguato, facendo addirittura rimpiangere l'obsoleto modello Dad, che nei paesi più avanzati del nostro riposa giustamente in metaforiche cantine polverose. Si tratta di un fatto talmente evidente che in una ricerca di qualche anno fa alcuni dei nostri intervistati, fra cui l'allora presidente della Comunità montana dell'Alta Val di Susa, si sono chiesti se il reale scopo dei proponenti non fosse quello di *non* realizzare il Tav in Val di Susa: «[si ha l'impressione che si sia trattato di] un progetto fatto quasi in modo da farsi bocciare anche dai più moderati» (Roccatò, Rovere e Bo, 2008, p. 52).

La ricerca mostra sistematicamente che il tipo di relazione che si instaura fra proponenti e popolazione locale può influenzare radicalmente i comportamenti di quest'ultima e, almeno potenzialmente, il destino dell'opera. Ebbene, è evidente che la storia dei rapporti fra proponenti

e valsusini, dai primi anni '90 in poi, ha portato inscritto in sé il germe del fallimento. Due sembrano essere stati i tratti distintivi di tali rapporti. Innanzitutto, l'opera è stata presentata dicendo esplicitamente che non esistevano alternative possibili. Questo, oltretutto, non fornendo mai ragioni solide per sostenere tale posizione, ma basandosi, al contrario, su slogan che facevano riferimento al progresso e allo sviluppo in modo sostanzialmente vuoto, e stigmatizzando gli oppositori che tentavano di discuterli nel merito, muovendo loro le classiche accuse di ignoranza, particolarismo e conservatorismo che la ricerca scientifica sulle mobilitazioni locali ha smontato ormai da una trentina d'anni.

La questione, in sostanza, è stata *come* costruire la linea, non *se* costruirla. Emblematica a tale proposito la testimonianza rilasciata nel 2005 da Maria Rosa Vittadini, allora presidentessa del gruppo di lavoro Ambiente per la Commissione Intergovernativa: «I governi non avevano chiesto alla commissione di valutare la fattibilità, ma di valutare quali caratteri dovesse avere quella linea per essere in grado di far transitare 40 milioni di tonnellate l'anno di traffico merci. Non si trattava, si badi bene, di valutare se esistevano 40 milioni di tonnellate l'anno, ma quali erano le caratteristiche di una linea in grado di portarle» (Roccatò, Rovere e Bo, 2008, p. 52). A tale proposito Angelo Tartaglia, autore del terzo capitolo di questo volume, in numerosi incontri pubblici con la cittadinanza ha ripetutamente dichiarato che le istituzioni hanno completamente capovolto la logica che dovrebbe guidare la progettazione di una grande opera, prima indicando la soluzione («è necessario costruire il Tav»), e poi cercando il problema che essa avrebbe dovuto risolvere. L'approvazione della Legge Obiettivo (2001) da parte del governo Berlusconi ha confermato la fondatezza di queste dichiarazioni, arrivando, secondo alcuni, a promuovere la messa in atto di scelte quanto meno ai limiti della legalità (Cicconi, 2004).

Il secondo tratto distintivo delle azioni messe in atto in questi anni è stato comunicare ai valsusini di non considerarli attori titolati a partecipare al processo decisionale sull'opera; alle istanze delle popolazioni locali è stata infatti dedicata un'attenzione scarsa quando non addirittura nulla. E nelle occasioni in cui tali istanze sono state (apparentemente) ascoltate, ciò è avvenuto per lo più all'interno di momenti di incontro intesi come pratiche formali da evadere, svuotate da qualsiasi significato e implicazione decisionale, anziché come tappe utili e necessarie a un processo decisionale mirato a sviluppare in modo democratico e corretto un insediamento dell'opera armonioso ed efficace. Questo nonostante alcuni sindaci della Valle avessero cominciato a chiedere fin da subito di poter accedere a documenti e studi, di analizzare i progetti di tracciato, di essere chiamati a partecipare alle sedi di confronto e discussione e di confrontarsi con i rappresentanti delle istituzioni locali.

Tale legittima aspirazione è stata frustrata per lunghi anni: le istituzioni della Valle hanno potuto partecipare al primo tavolo di coordinamento regionale solo a partire dal 1995 (sentendosi dire dall'assessore regionale dell'epoca che, qualunque fosse stato l'esito dei lavori, l'opera sarebbe stata comunque realizzata) e alla Commissione Intergovernativa italo-francese solo a partire dal 2000. E anche se nel corso degli anni sono stati organizzati vari incontri con la popolazione valsusina, la logica che li ha improntati ha portato quasi inevitabilmente a un inasprimento del

conflitto. Emblematico in questo senso quello che alcuni abitanti della Valle hanno definito «il giovedì del ferroviere», in cui venivano convocati per una sorta di «marketing dell'opera» gestito da funzionari incompetenti sul tema, ogni volta diversi e regolarmente incapaci di controbattere alle osservazioni formulate dai convenuti, che, come accade sistematicamente in questi casi, piano piano erano diventati dei veri e propri «controesperti». Né avrebbe potuto, dopo anni di rapporti tanto disfunzionali, essere risolutivo l'aumento di frequenza degli incontri predisposti dai proponenti (si calcola che fra il 2002 e il 2005 ne siano stati organizzati 92), soprattutto perché l'approccio su cui essi si fondavano era sostanzialmente immutato. Questo non solo nelle parole dei residenti, ma anche delle istituzioni: «Allora, che cosa è stato sbagliato. Se dovessi, come dire, sintetizzarlo, direi: "tutto"», ci ha dichiarato Mario Virano, allora presidente dell'Osservatorio tecnico per la Torino-Lione in un'intervista (Roccatò, Rovere e Bo, 2008, p. 54).

Non stupisce che una strategia relazionale di questo tipo sia stata decisamente sgradita alle popolazioni locali, e che abbia contribuito a far loro sviluppare una profonda sfiducia nei proponenti. Oltretutto, queste relazioni così insoddisfacenti sono state costruite in un contesto già pesantemente compromesso dal fatto che, in occasione della costruzione dell'autostrada Torino-Frejus, molte delle compensazioni promesse non erano mai state attuate. Colpisce un po' di più il fatto che non arrivi al 20%, anche al di fuori della Valle, la quota degli italiani che approva una gestione di questi conflitti come quella che ha avuto luogo in Val di Susa: senza differenze territoriali, le strategie considerate più adeguate sono infatti quelle fondate sul compensare le popolazioni locali e, soprattutto, sul concertare con loro i dettagli dell'opera. Coerentemente con questo, gli italiani danno una lettura del «movimento NoTav» piuttosto inattesa. Gli intervistati di tutte le aree territoriali sondate nella ricerca di Campana, Dallago e Roccatò (2007) (non solo la Val di Susa, ma anche Torino, l'area metropolitana torinese, la Provincia di Torino e il Piemonte nel suo complesso) considerano legittima e democratica la protesta dei NoTav, ritengono che gli oppositori rifiutino il progetto del Tav senza per questo essere contrari al progresso, e pensano che essi desiderino legittimamente influire sulle decisioni che riguardano la loro comunità locale. Siamo dunque di fronte a posizioni della popolazione generale significativamente più avanzate di quelle di molti attori formalmente titolati ad esprimersi.

Dopo i duri scontri avvenuti a Venaus nel 2005, l'orientamento dei governi che si sono succeduti nel corso degli anni è mutato, ma solo in apparenza. Da un lato, si è cominciato a parlare di compensare le popolazioni locali per i costi dell'opera. Il problema è che, come si diceva, le compensazioni, per essere efficaci ed essere percepite come eque e non come un più o meno sotterraneo tentativo di corruzione, devono improntare i rapporti con i residenti da subito: devono insomma essere il fulcro delle relazioni instaurate con loro da istituzioni considerate degne di fiducia. Questo non è successo in Valle, e non stupisce che i residenti siano diffidenti nei loro confronti. D'altro canto, si è costituito il cosiddetto "Osservatorio Virano", un organismo deputato al confronto e alla negoziazione tra istituzioni centrali, istituzioni regionali ed istituzioni locali. Ufficialmente incaricato di fornire i dati in base ai quali decidere se la nuova linea fosse necessaria, non di contrattare con le istituzioni locali un particolare tracciato della nuova linea, in realtà l'Osservatorio, nella persona del suo presidente, si è schierato da subito a

favore della costruzione dell'opera, sviluppando un sistema di negoziazione che buona parte dei residenti considera tendenzioso, più improntato da moventi manipolatori che orientato a una genuina e onesta negoziazione (Caruso e Fedi, 2008).

A distanza di quasi un quarto di secolo da quando si è cominciato a parlare di Tav in Val di Susa e di una decina d'anni dai violenti scontri avvenuti a Venaus, nulla di sostanziale sembra insomma essere cambiato nell'orientamento dei decisori.

4. In conclusione

In definitiva, quanto avvenuto in Valle in questi anni può essere riassunto come segue. Si è tentato di imporre il Tav ricorrendo a un modello di decisione e di gestione obsoleto, ingiusto e inefficace. Si è dato per scontato che l'opera dovesse essere costruita, senza fornire ragioni a sostegno di tale decisione. Si sono sistematicamente stigmatizzati i residenti e le istituzioni locali che hanno chiesto di confrontarsi con i decisori muovendo loro accuse che la ricerca scientifica mostra essere sistematicamente infondate. Si sono svilite le considerazioni tecnico-scientifiche messe sul tavolo dai «controesperti» della Valle, senza discuterle nel merito e contrapponendo loro slogan vuoti e ideologici. Si è introdotta tardivamente la possibilità di fornire compensazioni ai residenti, veicolando l'impressione che si volesse tentare di corromperli. Si è costruito un tavolo di mediazione in cui, caso più unico che raro, il mediatore era esplicitamente a favore di una delle parti in causa. Ci si è ripetitivamente stupiti della «incomprensibile» opposizione sviluppata in Valle, stigmatizzandola senza prenderla sul serio. In definitiva, si è costruita una sorta di «museo degli orrori» da portare ad esempio per insegnare che cosa *non* va fatto quando si intende costruire un'opera potenzialmente sgradita ai residenti.

Crediamo che principali le ragioni alla base di tutto questo siano due. Da un lato, il sistema di riferimento culturale in cui ci troviamo, che non favorisce, o addirittura ostacola, il ricorso agli approcci concertativi. L'idea di coinvolgere la cittadinanza nelle scelte strategiche che la riguardano o che investono il territorio in cui risiede è infatti sostanzialmente estranea alla tradizione culturale, giuridica e politica dell'Europa meridionale, mentre non lo è a quella dei paesi di cultura anglosassone. In questi ultimi, i protagonisti delle politiche pubbliche sono in prima persona gli attori della società civile, rispetto ai quali il potere esecutivo assume un ruolo di mediatore *primus inter pares* (Sclavi, 2002).

Tuttavia, in altri paesi del Sud dell'Europa (ad esempio in Francia e in Spagna) i modelli Dad non sono più quelli dominanti. Questo ci porta alla seconda ragione alla base del sistematico ricorso a un approccio tanto insoddisfacente: l'orientamento di fondo della classe politica italiana post-unitaria che, auto-assuntasi un «compito ortopedico-pedagogico» finalizzato a modernizzare il paese con le buone o con le cattive, ha portato a una montante sfiducia nei confronti

dell'opinione pubblica, aprioristicamente considerata inadeguata e arretrata, e a una crescente autoreferenzialità dei decisori (Orsina, 2013).

Ecco un esempio emblematico di tale orientamento, particolarmente eloquente proprio perché *non* riferito a un caso di opposizione locale a un'opera sgradita. Il 28 marzo 2011 Fiorenzo Alfieri, allora Assessore alla Cultura del Comune di Torino, scrisse al Direttore de *La Stampa* criticando l'iniziativa intrapresa dal quotidiano di interrogare i propri lettori circa la loro opinione sul mantenere, anche dopo la fine dei festeggiamenti per il centocinquantenario dell'Unità di Italia, un'installazione luminosa tricolore sulla Mole Antonelliana. «È deontologicamente corretto», chiedeva Alfieri, «che un giornale indichi un referendum su una questione del genere? In altre parole, rientra nelle regole del gioco che venga richiesto ai cittadini, compresi sindaci attuali e futuri, filosofi, designer e simili, se vogliono che un bene culturale storico, riportato persino su una pezzatura dell'euro, venga modificato sensibilmente in modo permanente rispetto alla sua forma originaria? Sarebbe concepibile che una simile domanda venisse rivolta ai cittadini dal giornale di Pisa relativamente alla Torre dei Miracoli, dal giornale di Firenze relativamente alla torre di Palazzo Vecchio, dal giornale di Milano relativamente alla Madonnina o dal giornale di Roma relativamente al Vittoriano? Un monumento storico lo (sic!) si modifica sensibilmente a seconda del risultato di un sondaggio tra i cittadini? [...] In casi come questo conta solo la competenza scientifico culturale che, se necessario, va spiegata ai cittadini che eventualmente non la conoscessero e non la capissero (...). Quando finiranno le celebrazioni io non sarò più assessore e quindi mi permetta di esplicitare pubblicamente una consegna al mio successore: “Dopo il prossimo novembre ripristina, mi raccomando, la forma originaria della Mole, indipendentemente da qualsiasi parere o referendum. L'edificio è di proprietà comunale ed è il Comune l'unico vero responsabile della sua corretta conservazione”».

Insomma, siamo di fronte a un cocktail esplosivo di norme culturali discutibili e di drammatica inadeguatezza della classe dirigente italiana: cocktail i cui effetti collaterali colpiscono tutta la popolazione e promuovono un circolo vizioso di inefficienza e sfiducia reciproca da cui è difficile uscire. Quanto successo in Val di Susa negli ultimi 25 anni ne è un esempio da manuale.

Bibliografia

Beierle, T. C. (2002). The quality of stakeholder-based decisions. *Risk Analysis*, 22, 739-749.

Bobbio, L. (1999). Un processo equo per una localizzazione equa. In L. Bobbio & A. Zeppetella (Eds.), *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali* (pp. 185-237). Milano: Angeli.

Campana, P., Dallago, F., & Roccatò, M. (2007). Valsusa, Italia: La Tav e le grandi opere nella percezione dell'opinione pubblica. In F. Dallago & S. Zambrino (Eds.), *Osservatorio del Nord Ovest: Rapporti focalizzati 2006* (pp. 87-125). Roma: Carocci.

- Caruso, L., & Fedi, A. (2008). L'opposizione locale alle opere sgradite. In A. Fedi & T. Mannarini (Eds.), *Oltre in Nimby: La dimensione psicologico-sociale della protesta contro le opere sgradite* (pp. 15-41). Milano: Angeli.
- Cicconi, I. (2004). *Le grandi opere del Cavaliere*. Roma: Koinè.
- Cowan, S. (2003). NIMBY syndrome and public consultation policy: The implications of a discourse analysis of local responses to the establishment of a community mental health facility. *Health and Social Care in the Community*, 11, 379-386.
- Davies, A. R. (2006). Environmental justice as subtext or omission: Examining discourses of anti-incineration campaigning in Ireland. *Geoforum*, 37, 708-724.
- Dawson, J. J., & Darst, R. G. (2006). Meeting the challenge of permanent nuclear waste disposal in an expanding Europe: Transparency, trust and democracy. *Environmental Politics*, 15, 610-627.
- Orsina, G. (2013). *Il berlusconismo nella storia d'Italia*. Venezia: Marsilio.
- Roccatò, M., & Mannarini, T. (2012). *Non nel mio giardino: Prendere sul serio i movimenti Nimby*. Bologna: Il Mulino.
- Roccatò, M., Rovere, A., & Bo, G. (2008). Interessi generali e interessi particolari. In A. Fedi & T. Mannarini (Eds.), *Oltre il Nimby: La dimensione psicologico-sociale della protesta contro le opere sgradite* (pp. 43-66). Milano: Angeli.
- Saint, P. M., Flavell, R. J., & Fox P. F. (2007). *Nimby wars: The politics of land use*. Hingham, MA: Saint University Press.
- Sclavi, M. (2002). Ethos ed eidos. In M. Sclavi (Ed.), *Avventure urbane: Progettare la città con gli abitanti* (pp. 7-37). Milano: Elèuthera.
- Wolsink, M. (2006). Invalid theory impedes our understanding: A critique on the persistence of the language of Nimby. *Transactions of the Institute of the British Geographers*, 31, 85-91.