

Il conflitto territoriale sul nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione come ambiente di apprendimento

Piero Bonavero, geografo, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio, Politecnico di Torino e Università degli studi di Torino; Egidio Dansero, geografo, Dipartimento di Culture, Politica e Società dell'Università degli studi di Torino.

Introduzione

Questo contributo propone un'interpretazione geografica della annosa e controversa vicenda relativa alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità tra Torino e Lione. Il caso in questione si presenta come un esempio paradigmatico di conflitto territoriale complesso, in quanto ben si adatta ad una delle definizioni maggiormente condivise di "conflitto territoriale", secondo cui quest'ultimo può essere inteso come una situazione nella quale due o più parti con interessi contrapposti riguardo alla destinazione di un determinato territorio attivano comportamenti di confronto e azioni mutuamente ostacolanti per limitare l'azione della parte rivale e garantirsi il raggiungimento del proprio obiettivo. Tali comportamenti conflittuali sono generati dalla percezione delle parti che gli obiettivi da raggiungere risultano mutuamente escludenti per varie ragioni.

La vicenda della TAV Torino-Lione comprende al suo interno tutti gli elementi e le caratteristiche di un conflitto territoriale così inteso: infatti, si tratta di un processo decisionale complesso che coinvolge, come vedremo, numerosi attori di diversa natura, ciascuno con una propria visione del problema e del territorio, con un proprio interesse e delle proprie risorse (un proprio progetto di territorio, talvolta esplicito, più spesso implicito e magari incoerente). Inoltre, i soggetti interessati sono portatori di tutte le principali argomentazioni a favore o contro la realizzazione dell'opera: per esempio, per quanto riguarda gli attori favorevoli, l'unica ed indiscutibile soluzione ad un problema riconosciuto, l'anello mancante per flussi commerciali globali, un elemento di modernizzazione e progresso, un fattore di sviluppo e volano per il rilancio economico, le opportunità occupazionali, la richiesta dell'Europa; per quanto concerne invece i soggetti contrari, per esempio, i danni ambientali, i rischi per la salute degli abitanti, la svalutazione dell'area (per esempio immobiliare), l'ingiustificato sperpero di denaro pubblico, i rischi di infiltrazioni mafiose.

Pur coinvolgendo aspetti che interessano diversi ambiti di studio e di azione (da quello

tecnico-transportistico, a quello economico, a quello ambientale, a quello politico, a quello sociale e culturale), si tratta di una vicenda di primario interesse per la geografia, allo studio della quale essa può fornire un contributo fondamentale, in particolare, nell'ottica del superamento dell'approccio alla questione in una logica di "*problem solving*" per adottare invece una logica di "*problem setting*", quella cioè di una riproblematizzazione del conflitto, nel senso di coglierlo non come un nodo indissolubile, ma come una opportunità di trasformazione territoriale con esiti innovativi, cioè nell'ottica di una "produzione di territorio" (anche simbolica).

In un'ottica comparativa, è infine interessante notare come un paese confinante come la Svizzera, dove le ragioni dell'ambiente non sono certo trascurate, si sia recentemente dotata, nell'ambito del progetto AlpTransit, di due trafori ferroviari di cospicua lunghezza, paragonabili alla galleria di base della Torino-Lione (della lunghezza prevista di 57,5 km), vale a dire il tunnel del Lötschberg, della lunghezza di 34,6 km, inaugurato nel 2007, e quello del Gottardo, della lunghezza di 57 km, inaugurato nel 2016.

L'evoluzione storica della vicenda

Senza voler ricostruire in modo dettagliato le diverse fasi di una vicenda ormai annosa e caratterizzata da un grado di complessità crescente¹, occorre ripercorrerne i passaggi salienti. Le origini del progetto risalgono alla fine degli anni ottanta del secolo scorso, quando si delineano le prime ipotesi di un collegamento ferroviario ad alta velocità tra Torino e Lione. Le ipotesi acquistano concretezza quando, nel 1994, la tratta viene inserita tra i 14 progetti prioritari del piano di ammodernamento della rete infrastrutturale europea denominato Trans European Networks (TEN), e successivamente riconfermata come tale nelle revisioni del piano in questione (e in particolare nella lista dei 30 progetti infrastrutturali europei Quick Start, stilata nel 2003 dal Consiglio europeo) (Capineri, 2006).

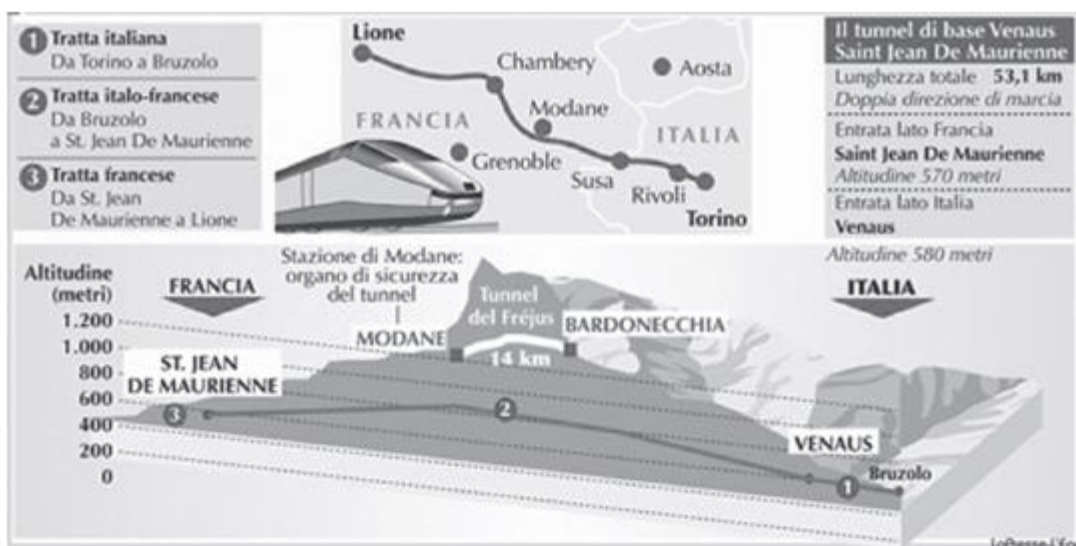
Parallelamente, sin dai primi anni novanta, comincia a delinearsi un'opposizione alla realizzazione dell'opera, che rappresenta l'origine del costituendo movimento No-Tav.

La situazione vede nel corso degli anni una progressiva polarizzazione del conflitto tra le parti proponenti l'opera e il movimento No-Tav, che sfocerà in uno scontro aperto nel novembre 2005, quando, in conseguenza dell'appalto dei lavori per la costruzione della prima galleria esplorativa a Venaus, l'opposizione arriva ad occupare i cantieri e si assiste ad uno sgombero forzato da parte della polizia e alla militarizzazione dell'area interessata.

In conseguenza dell'escalation del conflitto del 2005, il governo si propone di sbloccare la situazione di stallo che si è venuta a creare costituendo, nel 2006, un Tavolo politico aperto alle istituzioni locali, ed un Osservatorio tecnico presieduto dal Commissario straordinario di governo Mario Virano, di cui faranno parte tutti gli enti locali ed i Comuni coinvolti, con l'obiettivo di aprire un dialogo con gli oppositori e ridiscutere il progetto alla base, tenendo conto delle resistenze e delle peculiarità dei territori interessati.

I lavori dell'Osservatorio procedono con alterne vicende ma, nel 2010, si assiste ad una

¹ Si rinvia, a questo proposito, ai contributi di Dansero e Scarpocchi (2008) e Dansero e Maggiolini (2014).



Il progetto della TAV tra Torino e Lione

nuova fase di polarizzazione fra le parti, che si traduce nell'abbandono dell'Osservatorio da parte di 13 Comuni della Bassa Valle fermamente contrari all'opera. Benché privati di una parte consistente della loro legittimazione, i lavori dell'Osservatorio proseguono, pervenendo nel 2013 alla definizione di un nuovo progetto, che presenta caratteristiche profondamente diverse da quello originario sotto il profilo della considerazione delle ragioni dei territori interessati. In particolare, viene prevista la realizzazione di una nuova stazione internazionale a Susa, fatto, questo, che testimonia un significativo cambiamento di approccio nel rapporto fra reti dei trasporti e territorio, forse sottovalutato dal movimento No-Tav.

Infatti, esso rappresenta un non trascurabile passaggio da una logica di realizzazione delle reti di trasporto di tipo "efficientista", cioè orientata esclusivamente all'efficienza delle reti primarie (di interesse nazionale e internazionale) e priva di considerazione per l'operatività delle reti secondarie (di interesse regionale e locale), ad una logica maggiormente aperta alla "equità spaziale", nel senso di una considerazione della diffusione dei benefici dell'opera ai territori e ai contesti locali da essa attraversati: la prima logica prevede una netta separazione fra le reti primarie e le reti secondarie (proprio per aumentare l'efficienza delle prime), mentre la seconda prevede la creazione di punti di innesto e snodo delle reti secondarie sulle reti primarie, nell'ottica di una diffusione dei benefici in termini di accessibilità ai contesti locali attraversati dall'opera. Appare evidente come la previsione di una stazione a Susa testimoni un passaggio dalla prima logica, dove la Valle di Susa era vista esclusivamente come un corridoio di transito gravato da una "servitù di passaggio" (al più destinataria di "interventi compensativi"), alla seconda logica, dove ci si propone di coinvolgere la Valle nei processi di sviluppo innescati (nelle intenzioni dei proponenti) dalla realizzazione dell'opera.

Nonostante la natura fortemente innovativa del nuovo progetto dell'Osservatorio, la vicen-

da, vista la mancata accettazione del medesimo da parte della maggioranza del movimento No-Tav, subisce negli anni successivi una nuova situazione di stallo. Essa perdura tuttora, dopo l'effettuazione di una analisi costi-benefici commissionata dal governo Conte, che non ha per ora contribuito a sbloccare la situazione, nell'ambito della quale le posizioni dei due partiti di governo appaiono peraltro non concordi in merito all'opportunità della realizzazione dell'opera, con il Movimento Cinque Stelle decisamente schierato contro la TAV e le grandi opere in generale mentre la Lega è da sempre favorevole.

Gli attori coinvolti

La complessità della vicenda discende anche dal fatto che essa coinvolge un'ampia pluralità di attori appartenenti a diverse scale territoriali. In particolare, fra i soggetti favorevoli (e promotori) alla realizzazione dell'opera troviamo innanzitutto gli attori politico-istituzionali, dall'Unione europea ai due stati interessati e alla Conferenza Intergovernativa istituita fra i due paesi, agli attori politico-amministrativi, come i governi regionali (Piemonte e Rhône-Alpes) e locali (il Comune di Torino² e altri Comuni della piana torinese); accanto a questi, gli attori tecnico-funzionali quali gli enti ferroviari dei due paesi e la società mista costituita ad hoc (Alpetunnel, poi divenuta LTF-Lyon Turin Ferroviaire), e infine i vari soggetti organizzati (Camere di Commercio, Associazioni industriali) e le varie lobby dei promotori sia sul versante francese che su quello italiano.

Dall'altro lato è possibile delineare un vero e proprio movimento No-Tav, di opposizione al progetto, la cui composizione interna è piuttosto articolata, questo comprende attori locali valsusini, istituzionali (Comuni della Valle e Comunità montane Alta e Bassa Valsusa prima, Unione montana Valle Susa attualmente) e non (comitati spontanei sorti ad hoc fra la popolazione valsusina); accanto ad essi si è mobilitato un insieme di oppositori etichettabili come "no-global" (alcune associazioni ambientaliste e i centri sociali torinesi). Questi attori hanno trovato nel tempo una sponda sul piano politico a livello regionale e nazionale (con i Verdi e Rifondazione comunista prima e il Movimento Cinque Stelle poi) e hanno instaurato alleanze reticolari con i comitati di resistenza ad altre opere (Ponte sullo Stretto, Tap, movimento di opposizione all'ampliamento della base militare americana a Vicenza). Nel tempo l'opposizione si è consolidata in un movimento reticolare caratterizzato da una notevole compattezza, che è riuscito a far coesistere al proprio interno attori e logiche molto diverse fra loro, tra i disponibili al dialogo ed una componente di irriducibili.

Le argomentazioni delle due parti in causa a favore e contro l'opera sono anch'esse variegate, e comprendono praticamente tutte quelle elencate nell'introduzione di questo scritto. Da un punto di vista geografico, appare importante sottolineare come si assista al coinvolgimento di una pluralità di scale territoriali, corrispondente a una molteplicità di attori a ciascuna scala, con diverse concezioni di spazio e punti di vista diversi sul territorio:

2 Da notare come il Comune di Torino sia sempre stato governato da amministrazioni favorevoli all'opera, sin dalle prime proposte, sino al cambio di amministrazione nella primavera del 2016, con il governo cittadino monocolore Cinque Stelle, che da subito si è schierato contro l'opera, pur ribadendo (quando al governo nazionale c'era il centro-sinistra) di non poter fare molto per bloccarla. Tutto cambia nella primavera del 2018, con il nuovo governo a guida Cinque Stelle e Lega (che vede il Ministero delle Infrastrutture assegnato non casualmente ai Cinque Stelle).

dalla scala locale corrispondente al territorio valsusino, alla scala regionale rappresentata dalle regioni confinanti Piemonte e Rhône-Alpes, alla scala nazionale costituita dalle due nazioni interessate, alla scala internazionale, intesa sia come progetto di integrazione transfrontaliera, sia, soprattutto, come rappresentazione e narrazione di ampio respiro, come quella relativa alla costruzione di uno spazio unificato europeo attraverso le citate reti TEN, dove la tratta Torino-Lione si colloca nell'ambito di uno dei "Corridoi di mobilità" in cui si articola il progetto (il Corridoio Lione-Budapest, che, nella formulazione originaria, si configurava addirittura come Corridoio Lisbona-Kiev).

Un'interpretazione teorica del conflitto

Sotto un profilo teorico, il caso della Tav in Valle di Susa è una vicenda che investe chiaramente tutte le tre dimensioni dei processi di territorializzazione (Turco, 1988):

- reificazione, cioè trasformazione materiale del territorio, con esiti irreversibili (se non, eventualmente, nel lungo periodo);
- strutturazione, ovvero distruzione di determinate forme di relazioni territoriali e creazione di altre forme;
- appropriazione simbolica, intesa nel senso di affermazione di nuove forme di rappresentazione simbolica del territorio interessato (diverse per i diversi soggetti e attori coinvolti). In quest'ottica, la vicenda in oggetto può essere interpretata alla luce dello schema concettuale "territorializzazione-deterritorializzazione-riterritorializzazione", proposto dal geografo svizzero Claude Raffestin (1984).

A questo proposito, la sfida del processo in corso è quella di far sì che la realizzazione dell'infrastruttura, innestandosi sulla territorializzazione pregressa dell'area interessata, anziché provocare un effetto di deterritorializzazione con effetti destrutturanti sulla coesione e sull'identità del territorio stesso, riesca ad innescare un processo di riterritorializzazione.

Per realizzare ciò, è necessario riuscire a coinvolgere l'area interessata dall'intervento infrastrutturale in un processo di territorializzazione complessa, inteso come «un processo in cui l'azione collettiva e territorializzata dei soggetti locali fa sì che l'intervento infrastrutturale, pur derivando da logiche esterne ai singoli contesti, entri a far parte delle logiche del sistema locale, faccia "presa" sulle componenti del milieu, realizzi l'attivazione di specifiche potenzialità territoriali, contribuisca alla costruzione di nuove territorialità» (Governa, 2001, p. 35).

Nell'ambito di questa territorializzazione complessa è possibile pensare alla grande opera come produttrice di "valore aggiunto territoriale" (VAT). Questo concetto, come proposto da Dematteis (2001), può essere inteso in un duplice significato: a) come valore che il territorio aggiunge al progetto, appunto attraverso una territorializzazione complessa capace di incrociare attori e valori territoriali; b) come valore che il progetto aggiunge al territorio. Nel caso della Valle di Susa e della TAV, il primo dei due significati si traduce nel fatto che la resistenza della popolazione locale ha determinato una radicale revisione del progetto originario, attraverso l'apporto del senso dei luoghi e dei valori territoriali radicati nell'area, trasformando un progetto concepito in termini tecnico-trasportistici in un progetto più aper-

to al contesto territoriale interessato, con i suoi valori culturali sedimentatisi nel corso della storia della Valle. Il secondo significato si riflette invece nel difficile processo di trasformazione di un progetto infrastrutturale in un “progetto di territorio”, in grado di apportare benefici sostanziali al contesto territoriale interessato, compatibili con i valori culturali della popolazione dell’area e da questa riconosciuti come tali. Si tratta di un processo estremamente delicato e complesso, caratterizzato da un esito per nulla scontato, come dimostrato dall’evoluzione della vicenda nel tempo fino al momento attuale.

Nella stessa prospettiva concettuale si colloca l’interpretazione del conflitto come “ambiente di apprendimento”, cioè come situazione in cui imparare a costruire in maniera collettiva e aperta le decisioni che riguardano il territorio. In quest’ottica non si tratterebbe tanto di scegliere fra diverse alternative (*problem solving*), quanto di riproblematizzare la questione (*problem setting*) producendo nuove alternative (De Marchi, 2004). Si tratterebbe cioè di esplorare la dimensione creativa del conflitto, utilizzare il conflitto per costruire in maniera collettiva qualcosa di nuovo e di inedito, impreveduto (cioè non ipotizzabile all’inizio del processo) (Sclavi, 2003). In questo senso il conflitto territoriale può rappresentare un ambiente di apprendimento non solo per i soggetti istituzionali (operanti a diverse scale), al fine di migliorare la gestione delle politiche pubbliche con riferimento a futuri altri conflitti territoriali, ma per tutti gli attori coinvolti nel processo, nella prospettiva del perseguimento di modalità partecipate di gestione del territorio, inquadrabili nell’affermazione di forme di “democrazia territoriale”.

Quale lezione si può dunque apprendere (sino ad ora) dalla vicenda della Torino-Lione? La principale risposta a questa domanda sembra poter essere la necessità di riconoscere sin dall’inizio che la realizzazione di una grande opera come quella in questione modifica profondamente l’organizzazione territoriale delle aree interessate (non solo sotto il profilo materiale, ma anche sotto quello simbolico, delle rappresentazioni e del “senso dei luoghi”), ed è quindi necessario adottare sin dalle fasi iniziali del progetto un approccio non limitato agli aspetti tecnico-trasportistici, ma un approccio esplicitamente territoriale, nel senso di quella territorializzazione complessa citata sopra, che sola può consentire una prospettiva di ragionamento multiscalar e, soprattutto, garantire il coinvolgimento non tardivo di tutto l’articolato e complesso quadro dei diversi attori interessati dal progetto.

Riferimenti bibliografici

- BELLI Attilio e altri (a cura di) (2008), *Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza*, Milano, Franco Angeli.
- BOBBIO Luigi, DANSERO Egidio (2008), *La Tav in Valle di Susa. Geografie in competizione*, Torino, Allemandi.
- CAPINERI Cristina (2006), *Gli adeguamenti delle reti di trasporto europee di fronte alla globalizzazione e alla sostenibilità*, in Bonavero Piero, Dansero Egidio, Vanolo Alberto (a cura di), *Geografie dell’Unione europea. Temi, problemi e politiche nella costruzione dello spazio comunitario*, Torino, Utet Università, pp. 166-198.

- DANSERO Egidio, SCARPOCCHI Cristina (2008), *Voci di corridoio, sensi del luogo: riflessioni per un approccio geografico a partire dal contestato progetto di un nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione*, in "Bollettino della Società Geografica Italiana", 13 (3), pp. 589-617.
- DANSERO Egidio, MAGGIOLINI Micol (2014), *La sfida della territorializzazione della TAV in Valle di Susa: progetto, territorio e politiche*, in "CRIOS-Critica degli ordinamenti spaziali", n. 7, pp. 69-79.
- DEBERNARDI Andrea (2008), *Immobilismo decisionale o innovazione politica? La linea ferroviaria Torino-Lione e la Valsusa*, in "Territorio", 46, pp. 41-48.
- DEMATTEIS Giuseppe, GOVERNA Francesca (a cura di) (2001), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Milano, Franco Angeli.
- DEMATTEIS Giuseppe (2001), *Introduzione. Tema, articolazione e risultati della ricerca*, in Dematteis Giuseppe, Governa Francesca (a cura di) (2001), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Milano, Franco Angeli, pp. 11-26.
- DE MARCHI Massimo (2004), *I conflitti ambientali come ambienti di apprendimento. Trasformazioni territoriali e cittadinanza in movimento in Amazzonia*, Padova, CLEUP.
- FAGGI Pierpaolo, TURCO Angelo (a cura di) (1999), *Conflitti ambientali. Genesi, sviluppo, gestione*, Unicopli, Milano.
- GOVERNA Francesca (2001), *Ripensare il rapporto infrastrutture/territorio. Il valore aggiunto territoriale delle infrastrutture di trasporto*, in DEMATTEIS Giuseppe, GOVERNA Francesca (a cura di) (2001), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Milano, Franco Angeli, pp. 27-48.
- GRIMALDI Raffaele (a cura di) (2012), *C'è luce in fondo al tunnel? Analisi e spunti sulle politiche infrastrutturali ferroviarie alpine*, Santarcangelo di Romagna, Maggioli.
- MELÉ Patrice, LARRUE Corinne, ROSEMBERG Muriel (éd.) (2003), *Conflits et Territoires*, Tours, Presses Universitaires François Rabelais.
- RAFFESTIN Claude (1984) "Territorializzazione, deterritorializzazione, riterritorializzazione e informazione" in TURCO Angelo (a cura di). *Regione e regionalizzazione*, Milano, Franco Angeli.
- SCLAVI Marianella (2003), *Arte di ascoltare mondi possibili, come si esce dalle cornici di cui siamo parte*, Milano, Bruno Mondadori.
- SUTTON Kevin (2013), *Le conflit autour du Lyon-Turin dans la Val de Suse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines*, in "Revue d'Économie Régionale et Urbaine", 1, pp. 179-201.
- TURCO Angelo (1988), *Verso una teoria geografica della complessità*, Unicopli, Milano.