

LA SFIDA DELLA TERRITORIALIZZAZIONE DELLA TAV IN VALLE DI SUSA: PROGETTO, TERRITORIO E POLITICHE*

Egidio Dansero, Micol Maggiolini

L'intento principale di questo contributo è di riflettere oggi, ad oltre vent'anni dall'avvio delle prime ipotesi progettuali e delle prime avanguardie del movimento No TAV, sull'idea di fondo che ha guidato la fase post-2005 e cioè che per uscire dall'*impasse*, dal muro contro muro, occorresse modificare l'approccio, includendo tra i soggetti attivi nel processo anche i territori coinvolti, un cambiamento di paradigma che si traduce, in seguito, nel tentativo di elaborare un "progetto di territorio". È sinora riuscita quest'azione di territorializzazione di una grande infrastruttura di trasporto? E, soprattutto, cosa si può imparare dalla vicenda della Valle di Susa? Essa evidenzia i molti limiti del processo decisionale e progettuale che, se opportunamente considerati, potrebbero produrre un profondo ripensamento delle politiche pubbliche, collegando strettamente politiche dei trasporti, infrastrutturali e territoriali, troppo scollegate nel nostro paese, come questa vicenda insegna.

1. La Torino-Lione tra tavoli e territorio

Dagli anni Novanta, la coalizione a favore del collegamento veloce Torino-Lione aggrega l'UE, i due governi, le regioni confinanti, Provincia e Comune di Torino, le società ferroviarie e il mondo degli interessi economico-industriali. Nelle loro argomentazioni l'opera è strategica, rappresenta l'anello mancante per attrarre in Piemonte flussi commerciali globali, un fattore di modernizzazione, un volano per il rilancio economico, un'opportunità

occupazionale, un'irrinunciabile richiesta dell'Europa. La coalizione contraria è composta a livello locale da (ex) Comunità Montana Bassa Valle di Susa¹, amministratori locali, docenti universitari, liberi professionisti, comitati No TAV, centri sociali torinesi e numerosi cittadini della valle. A livello nazionale trova un'eco in partiti minori della sinistra e nel M5S, associazioni ambientaliste e movimento altermondialista. Nelle loro argomentazioni l'opera rappresenta una devastazione ambientale, un ingiustificato e insostenibile spreco di denaro pubblico, un rischio per la salute degli abitanti, un'occasione d'infiltrazioni mafiose. Il conflitto deflagra nel 2005 quando gli oppositori occupano le aree destinate ai cantieri e le forze dell'ordine adottano durissime misure, fino al violento sgombero notturno del presidio di Venaus. L'acceso dibattito politico scaturito e il conseguente blocco di progetto e lavori imponevano un ripensamento sulle modalità di gestione della vicenda. Per marcare una discontinuità rispetto all'approccio precedente, nel 2006, vengono create due strutture *ad hoc*: il Tavolo Istituzionale, sede di confronto e negoziazione tra istituzioni centrali, regionali e locali per elaborare le scelte politiche definitive; l'Osservatorio Tecnico, sede designata al confronto tra esperti nominati da proponenti e dalle amministrazioni territoriali (Regione, Provincia, Comuni e Comunità montante), incaricato di produrre la documentazione necessaria al Tavolo Istituzionale, presieduto dal commissario straordinario Virano. La nuova strategia è accolta positivamente dagli amministratori, che la interpretano come l'avvio del confronto richie-

* Il lavoro è frutto di una riflessione comune, ma i PARR. 2-3-5 sono attribuibili a Dansero, i PARR 1-4 a Maggiolini.

sto da anni, mentre il movimento No TAV la considera un'operazione di facciata per vantare il formale coinvolgimento delle comunità locali. Il potenziamento della linea ferroviaria tra Italia e Francia, base dagli accordi internazionali stipulati, rappresenta il cuore del disaccordo: per la maggior parte degli amministratori locali, per soddisfare la domanda di traffico prevedibile fino al 2030 è sufficiente ammodernare quella esistente, per i proponenti è indispensabile realizzare il tunnel sotto le Alpi e una nuova infrastruttura.

Per avviare il dialogo, il governo ricorre a formulazioni ambigue rispetto ai nodi principali e stabilisce che sarà possibile considerare tutte le alternative, compresa l'opzione "zero", il solo potenziamento della linea storica. Ad un anno dai fatti di Venaus e a quindici dai primi accordi internazionali, la contrapposizione tra gli schieramenti appare meno monolitica.

Il lavoro dell'Osservatorio si struttura per fasi, ognuna con obiettivi propri: ricerca di convergenza sui dati per rispondere agli interrogativi sedimentatisi negli anni; elaborazione di regole condivise per l'elaborazione del nuovo progetto; interazione dei tecnici dei territori con le ferrovie per orientare, con vincoli e richieste, l'attività di progettazione.

Negli anni si assiste ad un progressivo avvicinamento tra le parti – pur senza giungere ad un vero e proprio accordo – seguito da una nuova polarizzazione. La maggiore convergenza è raggiunta nel 2008 al termine della prima fase dedicata al confronto sui dati: addivenire a stime condivise si rivela complesso ma è un risultato importante, soprattutto quando si stabilisce unanimemente che la linea esistente è ampiamente sottoutilizzata ed è in grado far fronte ad eventuali incrementi di traffico. Quel risultato dell'Osservatorio giunge anche perché si è allargato l'orizzonte: dalla singola infrastruttura al sistema dei trasporti in cui essa si dovrebbe inserire. La convinzione che la progettazione della nuova infrastruttura sia inscindibile dall'adozione di politiche

di trasporto diviene un patrimonio collettivo e ciò consente ai tecnici – indipendentemente dalla posizione sull'opera – di trovare un terreno comune. In virtù di quel nesso, all'interno dell'Osservatorio, muta il *frame* nel quale inscrivere la Torino-Lione ed è possibile passare da una contrapposizione netta in cui il discorso si svolge entro il campo del "sì/no", al confronto entro il più ampio campo del "se... allora", dove quel "se" ha il valore di un incitamento ad adottare specifiche, coerenti e concrete misure di politiche dei trasporti, che rendono possibile l'orizzonte dell'"allora" condiviso.

L'azione di *reframing* non evita, però, la persistenza di considerevoli elementi di disaccordo. Un episodio paradigmatico è la presentazione da parte dei tecnici designati dalla Bassa Valle del documento Ferrovie Alpine Ragionevoli ed Efficienti (FARE) che prevede di subordinare la realizzazione della nuova opera all'attuazione delle auspiccate politiche di trasferimento modale da gomma a ferro. Solo in presenza di effettivi incrementi di traffico sulla linea storica l'intervento infrastrutturale procederebbe per fasi successive, laddove la linea è più prossima alla saturazione, dunque da Torino verso la tratta di valico. La realizzazione del tunnel sotto le Alpi sarebbe così condizionata ad una conclamata necessità trasportistica e ad una precedente ottimizzazione del resto della linea. La proposta, innovativa e in linea con il binomio del "se... allora", è rilevante soprattutto perché proviene dai tecnici incaricati dall'area più ostile all'opera rappresentando un cambiamento delle posizioni rispetto all'avvio del processo.

All'incontro di Pra Catinat, momento simbolico di chiusura di quella fase dei lavori, il FARE non assurge ad alternativa da approfondire, ma è allegato al documento finale che contiene sia le convergenze raggiunte sia l'originario contrasto sul tunnel: alla luce dei nuovi dati per alcuni è procrastinabile, per altri è imprescindibile. Arriva la fase del "progettare la progettazione" per stabilire criteri condivisi di sviluppo del progetto basati su

territorializzazione (PAR. 2) e sviluppo dell'intermodalità. La rilevante elaborazione collettiva confluisce nelle Specifiche progettuali, incentrate sul legame tra progetto trasportistico e progetto infrastrutturale (le caratteristiche fisiche dell'infrastruttura devono essere stabilite in base al modello di esercizio con cui sarà utilizzata) e sul superamento della logica compensativa mediante la programmazione *ex ante* di un insieme di interventi per mitigare gli effetti dell'infrastruttura creando un legame diretto tra questa e il territorio coinvolto. L'architettura di prescrizioni consente un avvicinamento tra le parti e rappresenta una buona pratica innovativa che, però, abbisogna di una traduzione concreta in fatto di finanziamenti che nel caso della Torino-Lione tarda molto ad arrivare.

È a partire dalla fase successiva, quella che entra nel vivo della progettazione, che le posizioni si distanziano nuovamente. Da un lato, non è più possibile convergere solo su impostazioni generali e, dall'altro, la mancanza di atti concreti, che diano consistenza al binomio "se... allora", rende l'interazione tra le parti sempre più difficile.

La massima polarizzazione avviene nel 2010 in seguito all'unificazione delle comunità montane, Alta e Bassa Valle di Susa e Val Sangone. Il nuovo ente racchiude un territorio vasto in cui le posizioni rispetto alla Torino-Lione sono differenziate e il rinnovo della rappresentanza tecnica in Osservatorio è problematico. La soluzione è imposta per decreto governativo: la potestà di nomina dei tecnici passa dalla Comunità Montana ai singoli Comuni. Questi, per poter nominare un proprio tecnico, dovranno sottoscrivere l'impegno a collaborare alla miglior realizzazione (poi corretto in "progettazione") dell'opera. Contemporaneamente, viene annunciato che solo le amministrazioni presenti in Osservatorio potranno accedere ai fondi del Piano Strategico Provinciale, nato per finanziare interventi sul territorio della Torino-Lione con finalità di sviluppo locale di area vasta.

Di fatto, si ripropone la logica delle compensazioni ai territori direttamente coinvolti. Date queste condizioni, 13 comuni della Bassa Valle, ancora fermamente contrari all'opera, abbandonano l'Osservatorio. Emerge così la fragilità dell'Osservatorio. Fino al 2010 gli attori del tavolo, impegnati a stilare collegialmente regole e capisaldi per sviluppare un nuovo approccio alla progettazione di grandi opere, hanno perseguito obiettivi divergenti: ridiscutere i fondamenti della Torino-Lione gli uni; identificare un tracciato ed elaborare modalità di cantierizzazione innovative gli altri (Sutton, 2013). Strategie possibili grazie al velo di ambiguità iniziale, ma che non reggono quando diviene evidente che la decisione rispetto al tunnel di base non è negoziabile, né lo sono i tempi di realizzazione. Specularmente riemerge il conflitto che, con toni sempre più accesi, deflagra anche nelle strade con modi che ci si augurava irripetibili dopo i fatti del 2005.

I lavori dell'Osservatorio, ormai privo di ogni funzione di interposizione tra le parti (Maggiolini, 2012), proseguono a ranghi ridotti per giungere alla presentazione di un progetto che, date le premesse, non può essere definito condiviso da tutte le amministrazioni coinvolte. Solo grazie al "fasaggio" – che rinvia almeno oltre il 2035 la realizzazione dell'opera in Bassa Valle – il progetto risulta ben accetto alla maggioranza dei comuni coinvolti dalle cantierizzazioni. Per contenere i costi, infatti, vengono individuati gli interventi considerati indifferibili che riguardano le due estremità della linea: da un lato, il tunnel sotto le Alpi con la nuova stazione internazionale di Susa e, dall'altro, pur secondo un calendario meno pressante, l'area urbana torinese con il rilancio dello scalo ferroviario di Orbassano. A collegare i due nuovi poli resterebbe la linea storica con i necessari adeguamenti ma priva di cantierizzazioni, almeno nell'immediato. Il progetto della sezione transfrontaliera – l'unico ad oggi approvato in forma definitiva – è stato presentato a gennaio 2013 e rappresenta il punto

di arrivo delle attività dell'Osservatorio, che pur proseguono per la *governance* del progetto.

2. La sfida della territorializzazione

Un ruolo chiave nella vicenda post-2005 è giocato dal commissario straordinario Virano nel proporre un cambio di prospettiva passando «da un buon progetto infrastrutturale a un progetto di territorio», come egli stesso afferma in più occasioni già dalla metà degli anni Duemila. La territorializzazione, secondo Virano, richiede di provare a pensare, progettare, proporre una grande opera infrastrutturale come produttrice di valore aggiunto territoriale (e non solo di disvalore), una prospettiva che in realtà «è lontana non solo dal senso comune dei cittadini, spesso è assente dall'orizzonte degli obiettivi e delle ambizioni degli stessi responsabili e realizzatori di infrastrutture (progettisti, costruttori, amministratori)» (Virano, 2013, p. 2). «La sfida della territorializzazione consiste dunque nel cercare di dimostrare che il valore aggiunto non è un'utopia, che il danno non è inevitabile e che un progetto infrastrutturale può diventare un progetto di territorio». La sfida dal 2006 è stata di «recuperare, passo dopo passo, il senso del territorio nel progetto». Infatti «anziché cercare la *mediazione* a valle del progetto (mitigandone e compensandone gli effetti) si è scommesso sulla possibilità di progettare un'opera che contenesse già in sé, fin dall'inizio, le ragioni e i valori del *genius loci* rendendone così plausibile il recepimento da parte del territorio» (ivi, p. 3).

Questo cambio di prospettiva (Bobbio, Dansero, 2008) si inserisce esplicitamente all'interno di un dibattito più generale sulla territorializzazione delle politiche ambientali e infrastrutturali. Dai primi anni Duemila, in un confronto tra le diverse discipline territoriali, la tematica si è progressivamente posta come la necessità di «uscire da una logica puramente trasportistico-fun-

zionale per considerare la grande infrastruttura come un'opera territoriale» (Dematteis, 2001, p. 7). Pur con punti di vista e accentuazioni diverse, il dibattito si è focalizzato sul passaggio dal progetto di infrastruttura al progetto di territorio raccordando strategie infrastrutturali e strategie territoriali².

Sul piano della comunicazione il cambio di prospettiva è facilmente mediatizzabile e si presta bene ad essere sintetizzato nello slogan adoperato da Virano. In realtà il cambio di paradigma è tutt'altro che scontato e, soprattutto, se appare più consolidato nel dibattito in seno alle discipline territoriali, al di là di un'accettazione superficiale e acritica, appare molto meno accettato dalle teorie e prassi che guidano le politiche pubbliche in ambito trasportistico e infrastrutturale.

La cosa non stupisce per svariate ragioni, tra le quali due ci sembrano prevalenti. La prima è che, almeno nel nostro paese, la ragione trasportistico-infrastrutturale aveva e ha tuttora un notevole potere nell'affermarsi sul territorio, con interessi consolidati di supporto, e non è affatto semplice e rapido ridurre il potere di attori e logiche che per lungo tempo hanno esercitato un'egemonia. La seconda ragione è che assumere una prospettiva di grande infrastruttura come opera territoriale richiede un'elevata e sofisticata capacità di leggere, interpretare e gestire la complessità dei territori e delle società attraversate e interessate dalla trasformazione. Quanto la complessità territoriale è riuscita ad essere "compresa" nella prospettiva della territorializzazione che ha guidato il lavoro dell'Osservatorio?

3. Una territorializzazione complessa

Di seguito proviamo a connettere la prospettiva della territorializzazione presentata da Virano da un lato con il dibattito scientifico e dall'altro con l'evoluzione del percorso progettuale e decisionale nella vicenda della Torino-Lione.



Connessioni tra nodi e topografia delle nuove barriere. Napoli: la tangenziale ed il Vomero

(Google Earth, 2013)

La territorializzazione, secondo Virano, appare in linea con le riflessioni scaturite da alcune importanti ricerche nazionali, tra cui Returb e Sphera (Dematteis, Governa, 2001; Belli *et al.*, 2008). La territorializzazione può essere considerata come una strategia volta ad adattare politiche settoriali ai contesti locali, una forma di contestualizzazione, o come «rapporto delle grandi opere infrastrutturali con i milieu locali» (Dematteis, 2001, p. 11). In tale visione, essa si colloca al termine di un crescendo quanto a capacità di *governance* e di produzione di valore aggiunto territoriale partendo da semplici misure di compensazioni monetarie, riduzione degli impatti negativi, gestione degli effetti, misure di congruenza, forme di interconnessione complessa (Dematteis, 2001). Come rileva Dematteis, il carattere delle grandi opere è il loro acquisire senso solo a livelli territoriali

pertinenti, cioè nazionale e internazionale. È a queste scale osservazionali e decisionali che si possono trovare le ragioni funzionali, geoeconomiche e geopolitiche che li possono giustificare.

Tuttavia, la distanza tra queste scale e i territori attraversati alimenta una consueta tentazione geopolitica, nella sua definizione originaria di espressione di potenza riferita ai territori. Dal rinvenire e rivendicare un interesse superiore in termini di gerarchie di competenze, potere e organizzazione territoriale, si passa alla semplice proiezione di tali disegni e strategie sui territori locali che accolgono grandi infrastrutture, rispetto ai quali, tutt'al più, si tratta di minimizzare danni e impatti negativi o compensarli. La territorializzazione si propone, invece, come una prospettiva per superare un simile approccio che porta a vedere localmente le grandi opere

trasportistiche come una servitù di passaggio che s'impone in vario modo sui territori attraversati (Dansero, Scarpocchi, 2008).

Seguendo le riflessioni di Governa (2001, p. 32) è possibile distinguere tra interconnessione (o contestualizzazione nelle reti) e territorializzazione (contestualizzazione nel territorio). Quest'ultima può essere intesa a un primo livello come «il processo di localizzazione dell'intervento infrastrutturale in un certo e specifico territorio», senza innescare forme di auto-organizzazione locale (territorializzazione funzionale). A un secondo livello, l'opera infrastrutturale è capace di collegarsi «ai progetti e alle intenzionalità espresse dai soggetti locali realizzando con essi sinergie e interazioni. In questo processo, che possiamo chiamare di territorializzazione locale, il confronto fra diverse strategie di utilizzo delle risorse locali consente di "trattare" le differenze e i conflitti e di enfatizzare le sinergie positive e le interazioni fra di essi» (ivi, p. 35). Il culmine di tale successione è la territorializzazione complessa, «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» (*ibid.*). È in questa territorializzazione complessa che è possibile pensare alla grande opera come produttrice di valore aggiunto territoriale (Governa, 2001) e tale prospettiva è già stata considerata in modo critico con riferimento alla Torino-Lione (Bobbio, Dansero, 2008; Dansero, Scarpocchi, 2008), quando ancora l'azione dell'Osservatorio non si era espressa sul piano progettuale, ma era impegnata nella fase analitica.

Le diverse riflessioni sulla territorializzazione di una grande opera infrastrutturale per trasformarla in progetto di territorio, emergenti dalle già citate ricerche Returb e Sphera, convergono su diversi punti, e in partico-

lare su due questioni che sono cruciali ai fini del nostro ragionamento e che possono essere schematizzate con il rapporto del progetto di territorio verso l'alto e verso il basso. Verso l'alto (PAR. 4), si tratta del rapporto tra il progetto, esito del processo di territorializzazione, e il quadro sovra locale (in termini di politiche, reti e attori); verso il basso (PAR. 5), riguarda il rapporto che potremmo definire tra il "territorio di progetto" e il "territorio di contesto" (Bertoncin, Pase, 2013) o la capacità del progetto di territorio di leggere, interagire, attivare risorse, attori e processi auto-organizzativi.

4. La territorializzazione verso l'alto: progetti e politiche, un'interazione necessaria

Rispetto al raccordo verso l'alto, come sottolinea Dematteis (2001, p. 14), «il processo di territorializzazione delle grandi infrastrutture per non essere occasionale, richiede un piano o programma di esse inserito in una visione di assetto del territorio nazionale. È, infatti, paradossale il fatto che l'UE, che non ha competenze territoriali dirette, si sia dotata negoziabilmente di tali strumenti di programmazione (SSSE e annessi), mentre essi, in Italia, siano ancora largamente carenti al livello nazionale, cui compete il coordinamento delle politiche territoriali». Come illustrato in precedenza, le convergenze raggiunte nella vicenda riguardano l'elaborazione di un approccio innovativo alla progettazione di grandi opere, attento al territorio. L'operazione, però, poggia su basi precarie poiché la prospettiva elaborata in Osservatorio stenta a trovare una traduzione concreta all'esterno. Anzi, nel tempo, si verifica un progressivo scollamento tra modello virtuale e realtà, l'uno poggiato su prospettive ipotetiche, l'altra sempre meno attenta a quelle suggestioni.

Il progetto della sezione transfrontaliera, frutto di un mutamento di prospettiva, accoglie alcuni spunti del

dibattito sulla territorializzazione e rappresenta un'innovazione rispetto alla consueta prassi progettuale, ma non giunge a incorporare la dimensione della territorializzazione complessa (Governa, 2001). Per comprendere se possa essere considerato parte di una territorializzazione non occasionale (Dematteis, 2001) occorre allargare lo sguardo, guardando dal basso in alto. Proviamo, quindi, ad inserire la Torino-Lione entro una cornice più ampia in grado di contestualizzarla sia nello specifico spazio in cui s'inserisce, sia entro una politica dei trasporti di cui dovrebbe rappresentare un importante tassello.

Dagli anni Novanta, a livello europeo e all'interno degli Stati intorno alle Alpi, emerge l'idea che l'area alpina costituisca un'entità geografica uniforme, composta da tre piccoli Stati alpini e da regioni di tre grandi Stati prevalentemente non alpini. Pur se accomunati da vari elementi, ciascuno di essi sviluppa concezioni di quel medesimo spazio e della sua fruizione diversificate, in particolare rispetto ai collegamenti transfrontalieri e alle politiche di trasporto. La dimensione unitaria alpina stimola misurazioni coordinate dei flussi che evidenziano una notevole volatilità tra i valichi e sollecitano una concezione dei traffici transalpini come sistema unico di passaggi tra loro interdipendenti. Soprattutto rispetto al traffico merci, Svizzera e Austria, collocate sulla direttrice europea nord-sud, in risposta all'aumento del traffico di attraversamento sul proprio territorio adottano politiche volte a ridurre il trasporto stradale a favore di quello ferroviario. Parallelamente, il trasferimento modale da gomma a ferro si afferma come misura di salvaguardia ambientale e sanitaria.

È però solo dall'inizio del nuovo millennio che la Torino-Lione viene presentata come utile a perseguire il trasferimento modale, dopo cinque fasi scandite da diversi obiettivi strategici attribuiti dai proponenti all'opera (Sutto, 2009). Nel corso di vent'anni l'opera, dunque, nelle motivazioni dei suoi fautori, si trasforma da mi-

sura per rispondere ad una domanda di trasporto in uno strumento per orientare quella stessa domanda. Tuttavia Debernardi (2008, p. 45) evidenzia come «non esistano opere ferroviarie efficaci al di fuori di una politica di trasporto complessiva, volta nel contempo a rendere più efficienti le imprese operanti in questo settore e a rimodulare (senza necessariamente aumentare) il sistema di tariffazione dei transiti stradali».

La dimensione fondante di una territorializzazione non occasionale consta nell'inserire i singoli progetti entro una politica dei trasporti complessiva, fondata su coerenze reciproche accuratamente definite e concretamente praticate. Al contrario, la politica dei trasporti italiana pare affetta da una sorta di "bicefalismo istituzionale" (Tebaldi, 1999) che tende a scindere le logiche di intervento del settore ferroviario da quelle del settore stradale, inficiando lo sviluppo di un effettivo riequilibrio modale.

L'adesione italiana alle politiche di trasporto e logistica integrate volte al trasferimento modale, concepite a livello alpino e internazionale, stenta ad assumere una valenza concreta e operativa: le dichiarazioni politiche in materia sono accompagnate da azioni che paiono contraddittorie. A titolo esemplificativo, ricordiamo che l'Italia si è distinta in sede europea per l'opposizione alla Direttiva Eurovignette³, tesa a ridurre l'inquinamento dei mezzi pesanti e favorire il riequilibrio modale attraverso un sistema di tariffazione progressiva. L'opposizione italiana appare inspiegabile se si considera la finalità dei fondi indicata dalla Direttiva: la realizzazione di nuove infrastrutture ecocompatibili e in particolare, ove presente, il finanziamento di un'opera TEN sullo stesso corridoio. Nel caso del valico del Fréjus, gli introiti del tunnel autostradale finanzierebbero proprio la Torino-Lione. L'influenza delle *lobbies* dell'autotrasporto e il già richiamato bicefalismo istituzionale hanno, però, un peso importante.

Sempre rispetto allo sviluppo disgiunto delle *policies*

stradali e ferroviarie, è emblematica la decisione di cambiare la destinazione d'uso del raddoppio del traforo autostradale del Fréjus: originariamente progettato come galleria di sicurezza del tunnel in esercizio, è ora destinato a divenire a tutti gli effetti una seconda canna di traffico⁴. La decisione palesa l'assenza di una programmazione fondata su integrazione e coerenza tra modalità di trasporto, anche quando interessa il medesimo spazio.

Infine, è degno di nota il travagliato iter di ratifica del protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi. Mirando ad una politica dei trasporti sostenibile e coordinata che colleghi la mobilità a sviluppo economico e salvaguardia dell'ambiente, la Convenzione indica come essenziale il trasferimento modale a favore della ferrovia. Anche in questo caso si palesa l'orientamento ambiguo e contraddittorio del *policy maker* italiano (Cullino, Fabrizi, 2011) condizionato dalla *lobby* dell'autotrasporto. La ratifica giunge nel 2012, dopo oltre un decennio, probabilmente anche grazie alle sollecitazioni dell'Osservatorio. Intorno a quel tavolo il problema della politica trasportistica emerge a più riprese: «la realizzazione di una nuova infrastruttura ferroviaria non è di per sé l'unico fattore per la realizzazione di un deciso processo di redistribuzione tra modi di trasporto a favore della rotaia. In assenza di una politica complessiva dei trasporti nella quale siano identificate e chiaramente individuate, sotto il profilo operativo, misure di vario ordine tali da rappresentare un forte elemento di discontinuità rispetto alla situazione attuale, non vi è la garanzia che una nuova infrastruttura riesca, di per sé [...] a incidere fortemente su una situazione di scelte modali consolidate» (Osservatorio, 2007, p. 31). Frutto della convergenza teorica raggiunta dai tecnici in Osservatorio, queste parole rivelano la dissonanza dell'agire concreto di alcuni loro committenti, che contribuisce a minare la credibilità del tavolo.

La politica dei trasporti italiana ha ripetutamente mo-

strato i propri limiti (dall'inefficienza economica e funzionale, ai limiti in termini di competitività del sistema produttivo nazionale fino ai rilevanti impatti ambientali) e da più parti è considerata un problema. Proprio perché a livello internazionale si stanno affermando buone pratiche e importanti innovazioni normative, cui spesso l'Italia è portata ad adeguarsi, parrebbe opportuno «ribaltare l'ordine logico del ragionamento, in modo da ricondurre le caratteristiche progettuali dei potenziamenti infrastrutturali, che si renderanno via via necessari, agli obiettivi generali dalla programmazione di settore» (Debernardi, Grimaldi, 2012, p. 171). Una programmazione di settore coerente e innovativa, evidentemente, deve includere tra i suoi tratti fondamentali una territorializzazione complessa, che deve essere non solo locale, come spesso viene riduttivamente intesa, ma multi e transcalare.

5. La territorializzazione verso il basso: "lo contesto"

Per comprendere meglio il rapporto "verso il basso" occorre sottolineare come la visione della territorializzazione proposta da Virano si collochi in una visione esplicitamente progettuale e normativa. In questa prospettiva, o il progetto è capace di dialogare con il territorio, di rapportarsi con il contesto, oppure non si potrebbe parlare di territorializzazione, a cui viene assegnato, dunque, un valore positivo sul piano etico-normativo (territoriale). È soprattutto in questo senso che Magnaghi (2010) recupera e ripropone le riflessioni di geografi come Raffestin e Turco.

Tuttavia, nella letteratura geografica soprattutto francese e italiana, possiamo altresì pensare alla territorializzazione in una dimensione fattuale (positiva nel senso di riferita a ciò che avviene), definibile come il processo di produzione di territorio (Turco, 1988), che può essere

considerato esito di azioni territorializzanti su diversi piani – simbolico, materiale, organizzativo (Dansero, Scarpocchi, 2008; Bobbio, Dansero, 2008). Essa può rispondere a logiche autocentrate o eterocentrate (Turco, 1988). Qualunque territorializzazione infrastrutturante, sia essa complessa nel senso sopra indicato da Governa, sia semplice proiezione di logiche eterocentrate, si confronta con una territorializzazione pregressa. Tale produzione di territorio (che può essere anche solo simbolica o organizzativa) non è di per sé assegnataria di valore positivo o negativo. Qualunque trasformazione del territorio, anche solo immaginata, è una forma di territorializzazione. Il territorio viene qui visto non come un dato oggettivo, ma come un insieme di relazioni, tra la materialità dell'ambiente – costruito e naturale, nella sua complessità ecosistemica – e i gruppi umani (*ibid.*; Magnaghi, 2010). Raffestin (1981) ci ricorda che il territorio è uno spazio prodotto dall'azione di un attore che realizza un programma (sintagmatico). Questa definizione sembra riconciliare una visione normativa e una fattuale/positiva della territorializzazione, rivelandone l'intima connessione. D'altra parte, Dematteis sottolinea che qualunque descrizione geografica, anche la più apparentemente innocente e banale, è sempre in qualche modo un progetto implicito. Il territorio è prodotto come intreccio complesso di razionalità talvolta ambigue, contraddittorie, che possono anche essere irrazionali sul piano economico ed ecologico.

Considerare la dimensione fattuale/positiva della territorializzazione ci aiuta, tuttavia, a tener presente che non solo il progetto di territorio (e il territorio di progetto) si confronta con una territorializzazione pregressa con cui devono trovare qualche forma di congruenza (Offner, 1996), ma che il conflitto è di per sé territorializzante (Melé *et al.*, 2003). Infatti, «il conflitto implica una riterritorializzazione al pari del processo di infrastrutturazione che ha scatenato l'intero processo. Questo implica che la soluzione del conflitto non passi per un

compromesso tra una territorializzazione pregressa e una nuova, ma tra due territorializzazioni *in fieri*» (Dansero, Scarpocchi, 2008, p. 594).

La chiave di volta nella visione della territorializzazione come proposta dai diversi autori citati è la capacità di "comprendere", valorizzandola, riproducendola, la complessità territoriale. Riprendendo le parole di Virano (2013, p. 3), «si è scommesso sulla possibilità di progettare un'opera che contenesse già in sé, fin dall'inizio, le ragioni e i valori del *genius loci* rendendone così plausibile il recepimento da parte del territorio». Tuttavia, considerando la territorializzazione "verso il basso", o meglio, la sua essenza nella prospettiva normativa – cioè il rapporto con il contesto –, occorre chiedersi se esista un *genius loci* e se questo sia univoco, o piuttosto conteso e contestabile.

La capacità del progetto di dialogare con il contesto alla ricerca di valore aggiunto territoriale deve tenere conto di un "lo contesto", in cui il gioco di parole allude sia all'adesione individuale ad un movimento che diventa soggetto (mai riconosciuto come interlocutore se non attraverso i meccanismi della democrazia rappresentativa), sia alla presa di consapevolezza, all'acquisizione di coscienza di sé e di luogo. Una coscienza che si è tradotta in conoscenza delle reti e del territorio, in una visione critica tanto delle volontà quanto delle capacità di interconnessione e di territorializzazione del progetto per riprendere la distinzione proposta da Governa. Una conoscenza sedimentata e non facilmente scalfibile dalla razionalità illuminata del "progetto di territorio". "lo contesto" è diventata la risposta ad un approccio che adduceva pretesti, sistematicamente smascherati, per convincere i contesti.

Tuttavia, a fronte delle difficoltà della razionalità territoriale del progetto di territorio a "comprendere" la complessità di un territorio profondamente trasformato e attivato dal conflitto in quello che potremmo chiamare una "territorialità aumentata" dall'ipersensibilizzazio-

ne, anche il movimento fatica a comprendere l'esistenza di territorialità altre che sono sia quelle del progetto sia quelle degli altri attori presenti in Valle e nella piana torinese, per rimanere ai territori attraversati, di cui il movimento, per quanto vasto, non rappresenta la totalità. Fatica, inoltre, come si è già sottolineato (Bobbio, Dansero, 2008), a incassare i successi conseguiti nel confronto conflittuale – su tutti l'aver bloccato un progetto che a detta di tutti era di gran lunga peggiore di quello attuale – perché questo richiederebbe abbandonare il massimalismo del "no TAV" ed entrare in una dialettica di mediazione politica.

Su tutto pesano, a nostro avviso soprattutto i ritardi accumulati nell'aver adottato un approccio autenticamente dialogico col territorio. L'apertura di dialogo, che sicuramente è avvenuta, si è comunque svolta solo dentro i canali della democrazia rappresentativa scaricando sugli amministratori locali, spesso eletti su programmi

contro, il dialogo con il movimento e con una parte del territorio che rimane fuori, esclusa o autoesclusa, a seconda dei punti di vista. Pesa anche il carattere della grande opera ferroviaria (le grandi opere non sono tutte uguali) che ha senso nella logica sovra-locale solo nell'aver pochi punti di contatto con il territorio. Una grande opera sorretta per lungo tempo da una razionalità territorializzante che ha pensato che l'unica risorsa da chiedere ai contesti locali fosse lo spazio dove passare (perché solo di spazio ha effettivamente bisogno) e che nel tempo ha forse capito, suo malgrado, che ha anche bisogno di consenso e che questo non può essere dato per scontato. La territorializzazione complessa deve saper incrociare, valorizzare e mediare diverse razionalità territoriali. La vicenda della Torino-Lione ha molto da insegnare al rapporto che la politica ha con il territorio che, anche quando viene convocato a dei tavoli, continua spesso ad essere pensato come una tavola.

Note

- 1 Nel 2010 i tre comprensori montani coinvolti – Alta e Bassa Valle di Susa e Val Sangone – per decisione regionale confluiscono nella Comunità Montana Val di Susa e Val Sangone.
- 2 Per limiti di spazio non possiamo citare i singoli e rilevanti contributi di diversi autori, su tutti cfr. Belli *et al.* (2008).
- 3 La Direttiva prevede l'internalizzazione dei costi esterni legati all'inquinamento atmosferico e acustico, in base al principio "chi inquina paga", mediante una tassazione progressiva degli automezzi soprattutto nelle aree di maggior pregio ambientale come le Alpi. Il decennale iter di approvazione si è concluso nel 2011 col voto contrario di Italia e Spagna.
- 4 La motivazione riguarderebbe la sicurezza del valico che avrebbe così due canne, ciascuna a senso unico di marcia. Nonostante l'intervento interessi lo stesso territorio della Torino-Lione, non ha suscitato una simile opposizione della cittadinanza, anche se vari comuni hanno deliberato contro il progetto.

Riferimenti bibliografici

- Belli *et al.* (a cura di) (2008), *Territori regionali e infrastrutture. La possibile alleanza*, Franco Angeli, Milano.
- Bertoncin M., Pase A. (2013), *Territori di progetto: contributo per l'analisi di relazioni attoriali*, in "Rivista Geografica Italiana", 1, 120, pp. 1-14.
- Bobbio L., Dansero E. (2008), *La TAV in Valle di Susa. Geografie in competizione*, Allemandi, Torino.
- Cullino R., Fabrizi C. (2011), *Senza la base non si può cantare. La nuova linea ferroviaria Torino-Lione nell'esperienza italiana e francese*, in Banca d'Italia, *Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione*, Banca d'Italia, Roma.

- Dansero E., Scarpocchi C. (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.
- Debernardi A. (2008), *Immobilismo decisionale o innovazione politica? La linea ferroviaria Torino-Lione e la Valsusa*, in "Territorio", 46, pp. 41-8.
- Id. (2013), *Terre alte, profili bassi: governance istituzionale ed esiti territoriali nei processi relativi ai grandi attraversamenti ferroviari alpini*, F. Ferlaino, F. S. Rota, *La montagna italiana. Confini, identità e politiche*, Franco Angeli, Milano.
- Debernardi A., Grimaldi R. (2012), *La nuova linea Torino-Lione*, in R. Grimaldi (a cura di), *C'è luce in fondo al tunnel? Analisi e spunti sulle politiche infrastrutturali ferroviarie alpine*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Dematteis G. (1995), *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Franco Angeli, Milano.
- Id. (2001), *Introduzione. Tema, articolazione e risultati della ricerca*, in G. Dematteis, F. Governa (a cura di), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Franco Angeli, Milano.
- Dematteis G., Governa F. (a cura di) (2001), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Franco Angeli, Milano.
- Governa F. (2001), *Ripensare il rapporto infrastrutture/territorio. Il valore aggiunto territoriale delle infrastrutture di trasporto*, in G. Dematteis, F. Governa (a cura di), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Franco Angeli, Milano.
- Grimaldi R. (a cura di) (2012), *C'è luce in fondo al tunnel? Analisi e spunti sulle politiche infrastrutturali ferroviarie alpine*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.
- Maggiolini M. (2012), *Una linea tra conflitto e progetto. L'Osservatorio sulla linea ferroviaria Torino Lione*, Tesi di dottorato, Università degli Studi di Torino.
- Magnaghi A. (2010), *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Melé P. et al. (éds.) (2003), *Conflits et territoires*, PUFR, Tours.
- Offner J. M. (1996), *Gli effetti strutturanti dei trasporti: mito politico, mistificazione scientifica*, in C. Capineri, M. Tinacci Mossello (a cura di), *Geografia delle comunicazioni: reti e strutture territoriali*, Giappichelli, Torino.
- Osservatorio Torino-Lione (2007), *Quaderno 2. Scenari di traffico, Arco Alpino*, System Graphic, Roma.
- Raffestin C. (1981), *Per una geografia del potere*, Unicopli, Milano.
- Sutto L. (2009), *Gli obiettivi strategici del progetto Torino-Lione letti attraverso un'analisi critica dei metodi di previsione dei traffici*, in D. Borri, F. Ferlaino, *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni*, Franco Angeli, Milano.
- Sutton K. (2013), *Le conflit autour du Lyon-Turin dans le Val de Susse. Vers une nécessaire reconsidération des basses vallées alpines*, in "Revue d'Économie Régionale & Urbaine", 1, pp. 179-201.
- Tebaldi M. (1999), *La politica dei trasporti*, il Mulino, Bologna.
- Turco A. (1988), *Verso una teoria geografica della complessità*, Unicopli, Milano.
- Virano M. (2013), *Torino-Lione: il progetto definitivo. La territorializzazione di una grande infrastruttura*, in http://www.provincia.torino.gov.it/speciali/2013/torino_lione/dwd/nota_informativa.pdf.