

EGIDIO DANSERO - CRISTINA SCARPOCCHI

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 (*)

Introduzione. – La progettazione e la costruzione di grandi opere infrastrutturali ha visto recentemente dispiegarsi nel nostro paese una molteplicità di conflitti ambientali e territoriali. Dai problemi di localizzazione di discariche e inceneritori – divenuti drammatici con l'emergenza rifiuti in Campania tra la fine del 2007 e i primi del 2008 – alla costruzione della nuova base NATO «Dal Molin» a Vicenza, alla vicenda del Ponte sullo Stretto, per finire con il nuovo collegamento ferroviario tra Torino e Lione, in questi ultimi anni sembrano esplodere le difficoltà legate alla gestione dei processi decisionali, alla tensione tra interessi sovralocali e locali, alla fine del miraggio delle grandi opere pubbliche come motore di sviluppo, ma anche alla complessità legata a un territorio diffusamente e profondamente antropizzato. Questa *normalizzazione dell'emergenza* ha finito con l'orientare il dibattito, non solo quello politico ma anche quello scientifico e accademico, verso la ricerca di soluzioni pratiche che valgano appunto a tamponare situazioni conflittuali pregresse. Questo impegno sostanzialmente orientato al *problem sol-*

(*) Il presente contributo scaturisce in gran parte dalle riflessioni emerse nel corso di un seminario organizzato dalla Società Geografica Italiana il 28-3-2007, dal titolo «*Un treno chiamato desiderio. La TAV e la gestione del conflitto territoriale*», cui hanno partecipato, oltre agli autori, l'architetto Mario Virano (commissario straordinario di Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione e presidente dell'Osservatorio tecnico sulla Val di Susa), cui siamo debitori di molte intuizioni e sollecitazioni che ha espresso nel corso dell'incontro e di numerose successive occasioni di dialogo; Pasquale Coppola, professore ordinario di Geografia politica ed economica all'Università degli Studi di Napoli «L'Orientale»; Ermete Realacci, presidente della Commissione Ambiente, Territorio e Lavori Pubblici della Camera dei Deputati e presidente onorario di Legambiente; Edoardo Zanchini, responsabile nazionale dei settori Urbanistica e Trasporti di Legambiente; Gianluigi Gorla, professore ordinario di Economia applicata presso l'Università della Valle d'Aosta e Lina Calandra, ricercatrice di Geografia presso l'Università degli Studi dell'Aquila. Benché il lavoro sia frutto di una riflessione comune, sono da attribuirsi a Egidio Dansero i paragrafi quinto, sesto, settimo e decimo; a Cristina Scarpocchi i paragrafi primo, secondo, terzo, quarto, ottavo e nono. Siamo grati per le preziose indicazioni a Piero Bonaverò, Andrea Debernardi e Claude Raffestin. Un grazie immenso e un affettuoso ricordo a Pasquale Coppola, che ha variamente ispirato questo scritto.

ving è certamente inevitabile e doveroso, tuttavia la condizione di emergenza diffusa e perenne rende difficile un'indispensabile riflessione teorica, improntata piuttosto a un approccio di *problem making*, che, quando i conflitti esplodono, viene ritenuto spesso un inutile esercizio accademico.

In particolare, sebbene anche a uno sguardo superficiale sia evidente il legame tra conflitti ambientali e territorio, in quanto l'ambiente ha una dimensione territoriale di immediata lettura, questo legame necessita di un'analisi più approfondita. Infatti, ogni processo di territorializzazione, vale a dire di produzione/costruzione materiale e simbolica di un territorio (Turco, 1988), implica necessariamente una dimensione conflittuale, che investe le rappresentazioni, gli obiettivi, le strategie e le azioni di una pluralità di attori che agiscono a varie scale e sulla base di differenti razionalità. Accanto al concetto di territorializzazione, l'altro fondamentale contributo che la conoscenza geografica può offrire alla lettura dei conflitti ambientali è dato dai concetti di scala e di transcalarità, in quanto determinati fenomeni che appaiono intelligibili a una determinata scala sono influenzati e/o generano i loro effetti a scale diverse. Non si tratta, ovviamente, di una determinazione meccanicistica di una scala sull'altra, per esempio di quella globale su quella locale. Piuttosto, è in gioco un'interazione di razionalità, strategie e azioni che trovano la loro piena comprensione solamente prendendo in considerazione sincronicamente scale differenti da quella dove il conflitto ha luogo, con la consapevolezza che lo stesso spazio assume significati differenti in relazione al punto di vista e alla scala di azione/osservazione.

A questo proposito, è opportuno notare come il dibattito in Italia abbia raramente coinvolto, specie se confrontato per esempio con l'esperienza francese, conoscenze riconducibili al sapere geografico, a fronte di rilevanti contributi in ambito politologico e sociologico (Bobbio e Zeppetella, 1999; Perulli, 2005; Bianchi e Gamba, 2007). Ciò nondimeno, importanti lavori di geografi negli anni recenti hanno contribuito a diffondere una maggiore consapevolezza della dimensione territoriale dei conflitti ambientali e territoriali, elaborando appropriati strumenti concettuali e interpretativi. Da un lato, infatti, la letteratura sulla dimensione geografica dei conflitti ambientali è stata oggetto di approfondite analisi nel volume curato da Pierpaolo Faggi e Angelo Turco, che raccoglie diversi contributi di studiosi italiani e stranieri su studi di caso (Faggi e Turco, 2001). Dall'altro lato, il volume curato da Giuseppe Dematteis e Francesca Governa, per quanto non orientato all'analisi dei conflitti, ha nondimeno approfondito il tema della territorializzazione delle grandi opere infrastrutturali (Dematteis e Governa, 2001). Su questo tema, inoltre, va registrato il contributo geografico apportato dalle riflessioni raccolte da Cristina Capineri e Maria Tinacci Mossello sulla geografia delle reti di trasporto nel dibattito italiano, tradizionalmente poco incline a valutare pienamente l'impatto delle infrastrutture come elemento di territorializzazione (Capineri e Tinacci Mossello, 1996).

Nella prima parte del contributo cercheremo di introdurre sinteticamente i principali concetti cui abbiamo accennato in questa breve introduzione, in particolare la dialettica territorializzazione/deterritorializzazione e, in seconda istanza, il principio di transcalarità, attingendo alle citate riflessioni nel dibattito geografi-

co italiano e francofono. Successivamente, la nostra attenzione si focalizzerà su come questi concetti propri della riflessione geografica possano essere utilizzati per l'interpretazione dei conflitti ambientali legati alla realizzazione di grandi infrastrutture, in particolare di trasporto. La seconda parte, maggiormente empirica, si incentrerà sull'analisi di uno dei casi forse più complessi, quello della «Torino-Lione», nella convinzione che una prospettiva geografica possa portare un contributo per una possibile soluzione di una vicenda che, nel caso in questione, è almeno in parte figlia di un atteggiamento essenzialmente orientato al *problem solving*, negando all'origine un conflitto che era invece annunciato e oltremodo prevedibile.

La vicenda stessa chiama in causa saperi e interpretazioni diversi e ha innegabilmente una natura profondamente geografica. Tuttavia sin dall'inizio è stata impostata con una visione di un territorio molto riduttiva, in una logica puramente trasportistica che ha ridotto la complessità territoriale agli ostacoli della geografia fisica e alle geometrie dello spazio funzionale.

La concettualizzazione del territorio nell'analisi dei conflitti ambientali. – Il punto di partenza per la comprensione di come attori e territorio interagiscano è sintetizzato nel concetto di territorializzazione, vale a dire il processo attraverso il quale le collettività umane conferiscono allo spazio naturale un valore antropologico e, così facendo, costruiscono i loro quadri di vita, le loro geografie (Turco, 1988). Ora, il valore antropologico che trasforma lo spazio naturale in un territorio, e qualifica quest'ultimo nelle varie fasi della sua evoluzione, promana da un agire che, per la sua peculiarità e per la sua infungibilità, può essere definito, seguendo ancora Turco, «agire territoriale». Quest'ultimo assume, ovviamente, una molteplicità di azioni che coprono un'ampia gamma di possibilità. In un certo senso potremmo sostenere che ogni atto, attraverso la sua reiterazione, produce territorio ed è quindi espressione di un agire territoriale, implicito o esplicito (Dematteis, 1995). Gli atti territorializzanti, secondo l'impostazione di Turco, possono essere in linea di massima ricondotti a una tipologia tripartita che ci permette di distinguere, almeno teoricamente, tre piani su cui si articola ogni processo di territorializzazione – e conseguentemente, anche di deterritorializzazione e di riterritorializzazione – e che riguardano la produzione e il controllo simbolici (denominazione), materiali (reificazione) e organizzativi (strutturazione) del territorio.

Queste tre forme di territorializzazione sono distinguibili solo in via teorica, poiché nella realtà si presentano necessariamente confuse in uno spazio di indiscernibilità e di reciproca validazione. Se è vero che la strutturazione sembra possedere una maggiore rilevanza in quanto chiama direttamente in causa la progettualità dei diversi attori e il loro potere di trasformare il territorio conformemente a tali progetti e che la reificazione si impone all'attenzione in virtù della sua evidenza e della sua capacità di produrre effetti protratti nel medio e nel lungo periodo, è altrettanto vero che nessuno di questi due atti di territorializzazione può prescindere dalla produzione di significati territoriali.

Ovviamente le modalità con cui questi atti territorializzanti interagiscono sono

molteplici e contingenti, dipendono cioè dalle razionalità che i diversi attori coinvolti nel processo di territorializzazione dispiegano in un dato tempo e in una data area conformemente ai loro desideri e ai loro disegni. In questo senso non è possibile spiegare il processo di territorializzazione se non facendo riferimento agli attori sociali che con il loro agire territoriale producono, attraverso la reiterazione nel tempo e nello spazio, quegli ispessimenti di istituzioni, pratiche, comportamenti, valori e significati, quelle stratificazioni materiali e immateriali che altro non sono se non il territorio stesso. Questa interpretazione del processo di territorializzazione non ci deve far pensare che si tratti di una causazione meccanicistica che procede dalla volontà degli attori e informa uno spazio malleabile e plasmabile, senza nome e senza forma. La posta in gioco è, piuttosto, riconoscere che nel processo di territorializzazione gli attori, attraverso il loro agire territoriale, intervengono anche su loro stessi, producono e modificano cioè la propria identità sulla base di razionalità eterogenee e conflittuali.

La molteplicità di razionalità assume specifica rilevanza se incrociata con la questione della transcalarità: una razionalità non esaurisce la propria azione alla scala a cui si forma e si definisce, ma dispiega il proprio agire territoriale a una molteplicità di scale ⁽¹⁾. In altri termini, un dato processo di territorializzazione non è semplicemente il prodotto di differenti razionalità che sorgono, si sviluppano e si esauriscono alla scala di quel particolare territorio, ma è anche il risultato di razionalità, tanto di soggetto quanto di sistema – e, in un certo senso anche di contesto (Faggi e Turco, 2001) – che operano a scale diverse rispetto a quella cui ha luogo il conflitto territorializzante. In altri termini, la transcalarità svolge la funzione di un moltiplicatore di complessità, in cui il processo di territorializzazione dipende da una matrice derivante dall'intersecarsi delle diverse razionalità attoriali con le diverse scale rilevanti per l'analisi (Scarpocchi, 2004).

Infrastrutture, territorializzazione e conflitti. – Il punto di partenza della nostra analisi è dato dall'irrompere della programmazione di un'infrastruttura in un quadro territoriale consolidato, frutto cioè di una territorializzazione pregressa che rappresenta il nostro *status quo*. Una qualsivoglia infrastruttura produce, indipendentemente dalla sua natura, un effetto territorializzante che, schematicamente, può porsi rispetto alla territorializzazione pregressa – vale a dire agli equilibri esistenti tra diverse razionalità che condividono un progetto comune di territorializzazione – in modo coerente o disgregante. Nel primo caso siamo di fronte a un'infrastruttura che si trova, più o meno spontaneamente, in consonanza con le istanze basiche espresse dalla territorializzazione pregressa: è questo il caso prevalentemente di infrastrutture puntuali di interesse collettivo (una scuola, un ospedale, un'università), ma può anche riguardare infrastrutture «critiche» come

(1) Su questo tema, e in particolare per un'analisi della letteratura sul tema della transcalarità, si veda Santangelo (2005).

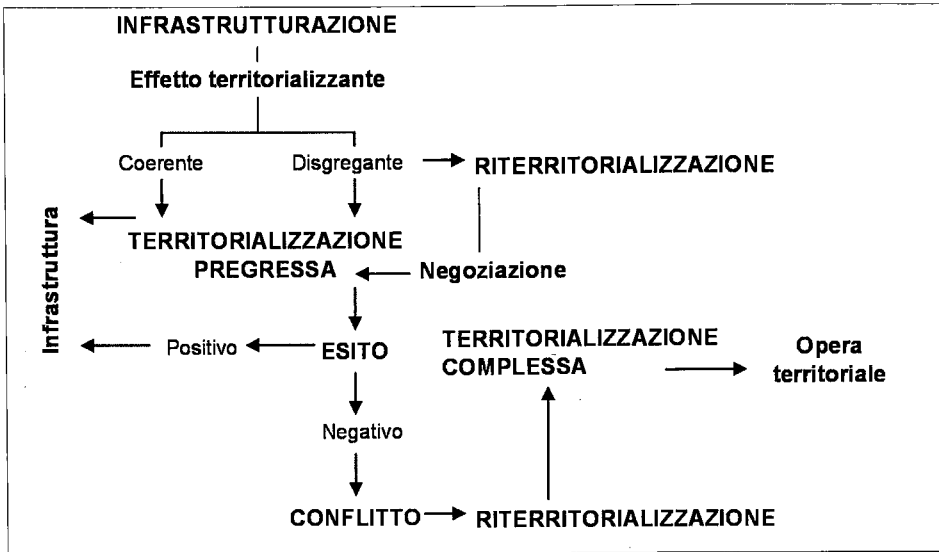


Fig. 1 – I rapporti tra infrastrutturazione, territorializzazione e conflitti ambientali

un'autostrada, a patto che il significato e la funzione dell'infrastruttura siano facilmente condivisibili dai residenti. Alternativamente, e probabilmente più spesso, ci troviamo di fronte a un effetto disgregante dell'infrastruttura sulla territorializzazione pregressa, soprattutto se l'infrastruttura si caratterizza per un significativo impatto ambientale. In altri termini, dal punto di vista geografico, possiamo dire che l'infrastrutturazione innesci un processo di riterritorializzazione: deterritorializza gli assetti territoriali pre-esistenti e ne pone di nuovi, talvolta esplicitamente talaltra implicitamente.

Siamo in questa maniera giunti al primo snodo fondamentale del nostro ragionamento: la riterritorializzazione infrastrutturale deve in qualche maniera trovare una congruenza (Offner, 1996) con la territorializzazione pregressa: la coerenza tra i due modelli di territorializzazione, non essendo spontanea, deve cioè essere socialmente costruita. In altri termini, una qualche forma di negoziazione che riguardi gli effetti della infrastrutturazione deve essere perseguita tra i diversi attori che esprimono differenti razionalità territorializzanti. Se una qualsivoglia forma di negoziazione sugli effetti è perseguibile attraverso un bilanciamento tra i costi e i benefici, ci ritroviamo in una situazione di «coerenza indotta» e il processo nuovamente volge, sebbene attraverso un percorso più lungo, verso l'esito desiderato, vale a dire la costruzione di un'infrastruttura più o meno coerente con la territorializzazione pregressa. Se in questa fase non è possibile trovare una composizione tra le differenti razionalità territorializzanti, ci troviamo ineluttabilmente di fronte all'insorgere di conflitti territoriali, di fronte ai quali tanto l'approccio incentrato sugli impatti quanto quello focalizzato sugli effetti risultano inefficaci.

È questo il secondo snodo della nostra analisi: l'impossibilità di gestire i con-

flitti legati alla programmazione di grandi infrastrutture nasce dall'incapacità di andare oltre la contrapposizione tra territorializzazione infrastrutturale e territorializzazione pregressa. In questa prospettiva il conflitto viene interpretato come l'esito di questo scontro fra territorializzazioni e la soluzione viene cercata, inutilmente, in una qualche composizione fra riterritorializzazione e territorializzazione pregressa. In altri termini, il conflitto viene ricondotto a una mera difesa a oltranza dello *status quo* territoriale da parte di un gruppo più o meno ampio di residenti affetti dalla «sindrome NIMBY».

Quello che sfugge alla maggior parte degli osservatori, come ha osservato Melé (2003), è il fatto che il conflitto è esso stesso un processo di territorializzazione. In altri termini, l'esito del conflitto non è il ritorno alla situazione di partenza, ma la produzione di un territorio che non può che essere differente. In questo senso, 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 fra una territorializzazione pregressa e una nuova, ma fra due territorializzazioni *in fieri*. Questo dettaglio comporta un aumento della complessità dell'intera questione, dal momento che le razionalità territorializzanti che si confrontano sono ambedue allo stato potenziale, il loro oggetto non è un territorio ma un progetto di territorio. È chiaro, a questo punto, che un approccio in termini di impatti e/o effetti non sembra in grado di garantire la composizione dei conflitti, proprio perché la posta in gioco non è né la difesa di un territorio esistente né la sua mera trasformazione materiale ma, piuttosto, il territorio futuro, qualcosa che ancora non esiste se non, in forma largamente implicita, nelle razionalità dei contendenti.

Dall'infrastrutturazione alla complessità territorializzante. – Nel tentativo di approfondire il legame tra infrastrutturazione, territorializzazione e conflitti ambientali, cercheremo di rispondere brevemente alle seguenti domande: *a)* quale tipo di territorializzazione è implicato dall'infrastrutturazione del territorio?; *b)* quale legame unisce territorializzazione e conflitto? In particolare, attraverso quali modalità il conflitto implica una riterritorializzazione?; *c)* quale forma di legittimazione può assumere la territorializzazione complessa e inclusiva tra le diverse razionalità degli attori coinvolti nel conflitto?

L'infrastrutturazione come riterritorializzazione. Cercheremo di mostrare come l'infrastrutturazione sia a tutti gli effetti un *processo complesso e multiscalare di riterritorializzazione*, ove per «complesso» si intende un processo che investe tutte e tre le dimensioni della territorializzazione e con «multiscalare» si fa riferimento a una razionalità territorializzante che si dipana a molteplici scale, ognuna delle quali implica precisi discorsi di legittimazione.

Sarebbe infatti un errore considerare l'infrastrutturazione di un dato territorio unicamente entro le categorie della materialità, poiché la costruzione di una grande infrastruttura implica un'azione altrettanto forte nei campi del simbolismo e della strutturazione. Se è evidente che le infrastrutture, soprattutto quelle di trasporto,

rappresentano una reificazione forte, vale a dire irreversibile se non nel lungo periodo, il fatto che l'infrastrutturazione operi anche una riterritorializzazione simbolica e strutturante richiede alcune riflessioni più approfondite.

Alla scala europea, per esempio, lo sforzo di concettualizzazione e armonizzazione delle differenze nazionali e regionali è a tutti gli effetti un processo di territorializzazione, nel senso che si propone la costruzione dello spazio europeo con molte analogie con i processi di unificazione dello spazio nazionale a cavallo tra Ottocento e Novecento. Ovviamente, la posta in gioco non è più infatti l'unificazione e l'omogeneizzazione dello spazio nazionale come nell'epopea della modernizzazione statuale, ma piuttosto la costruzione di reti che connettano territori non necessariamente contigui e continui – si pensi per esempio ai progetti TEN, dove la reticolarità è presente sin dalla definizione dell'acronimo, *Trans-European Network* (Capineri, 2006). Si pensi anche all'utilizzo della metafora del «corridoio», che viene alternativamente denominato con un asettico numero oppure con iperboliche immagini di iperconnettività – per esempio il Corridoio V è altrimenti noto come «Lisbona-Kiev» – a dispetto della portata ben più ristretta dell'infrastruttura effettivamente pianificata. Questo ragionamento ci conduce direttamente a considerare la dimensione simbolica del processo di riterritorializzazione innescato dalla programmazione di una grande infrastruttura di trasporto. La stessa rappresentazione di uno spazio come «corridoio» è fortemente deterritorializzante nei confronti delle comunità chiamate a vivere nel corridoio e non semplicemente a transitare. Si pensi altresì al concetto di «corridoio naturale» con cui una certa geografia positivista ha tradizionalmente rappresentato le vallate alpine di confine, naturalizzando una funzione che è invece simbolica, economica e politica (Gregoli, 1999).

Il conflitto come riterritorializzazione. È opinione diffusa che esista un rapporto di causazione reciproca fra territorializzazione pregressa ed emergere di conflitti ambientali in opposizione alla realizzazione di grandi opere. Da un lato, numerosi studi di caso, soprattutto in Francia (Melé, Larrue e Rosemberg, 2003), hanno dimostrato che la presenza di una forte identità locale o regionale è un'importante preconditione per l'emergere di movimenti di opposizione strutturati e dotati di un'alta capacità di sintesi e rappresentazione delle proprie istanze che facilita il transito oltre la mera assunzione di posizioni NIMBY (Bianchi e Gamba, 2007). Dall'altro lato, la relazione tra conflitto e territorio può essere meglio compresa considerando il conflitto ambientale come un vero e proprio processo di territorializzazione. Questo processo può articolarsi in due direzioni: da un lato esso può agire come fattore di rafforzamento di una territorialità preesistente, vale a dire di legami territoriali interpretabili in termini di appartenenza, appropriazione o di identità territoriale; dall'altro può innescare la produzione di nuovi processi di territorializzazione, creando nuove forme di territorialità. Questi processi non si escludono a vicenda, ma possono coesistere e sovrapporsi a seconda delle configurazioni di sviluppo del conflitto la cui intensità temporale e spaziale dipende strettamente dal grado di prossimità sociale che la condivisione di un medesimo rischio è in grado di sviluppare.

Quest'ultimo è sicuramente l'aspetto più interessante, dal momento che fa riferimento a quanto abbiamo sottolineato nel tracciare uno schema generale di interpretazione del rapporto tra territorio, infrastrutture e conflitti ambientali, ossia che il conflitto non si limita a trarre energia dalla territorializzazione pregressa e a rafforzare i significati già in precedenza attribuiti al territorio, ma, in maniera assai più significativa, svolge un'opera di riterritorializzazione (Melé, Larrue e Rosenberg, 2003). In particolare, la riterritorializzazione indotta dal conflitto si svolge, al pari di quella dettata dalla nuova infrastruttura, su tutti e tre i piani logici identificati nella sezione precedente: *a) simbolica*: nel momento in cui il conflitto spinge i residenti al passaggio da una mera prossimità spaziale a forme più complesse di prossimità sociale, implica anche una ridefinizione o creazione della propria identità rispetto a quel territorio (Turco, 1995). In questo senso, la riterritorializzazione prodotta dal conflitto si sovrappone spesso a un processo di patrimonializzazione, in cui non solo il patrimonio esistente già riconosciuto viene mobilitato, ma si cerca anche di produrre nuovo patrimonio, attraverso una maggiore conoscenza del territorio e un approfondimento dei legami storici che connettono forme passate di territorializzazione con i processi attuali (Lecourt e Faburel, 2005); *b) reificante*: il conflitto implica normalmente una trasformazione materiale del territorio, anche se in maniera meno palese e permanente della reificazione prodotta dall'infrastrutturazione. Il momento della reificazione da parte dei residenti e dei movimenti di opposizione al progetto assume spesso la forma di una reificazione debole, attraverso cartelli e altre forme di comunicazione sul territorio che identifichino con maggiore precisione l'area interessata dal conflitto. Nelle sue forme più estreme, ma sempre più frequenti, la reificazione può tradursi in un'occupazione materiale del territorio, in particolare delle zone circostanti i cantieri dell'opera contestata sino ad assumere la forma di vere e proprie azioni di sabotaggio o resistenza passiva; *c) strutturante*: il massimo effetto della riterritorializzazione conflittuale si ottiene quando si verifica un passaggio all'atto strutturante, cioè allorché le proteste riescono a coagularsi in un movimento di protesta organizzato, in grado di stabilire in modo più efficace e diretto un dialogo con le forme di strutturazione territoriale portate avanti dagli attori sintagmatici, come l'Unione Europea o la Pubblica Amministrazione. Si tratta di un processo che ha interessato in particolar modo la Francia, dove le proteste dei *riverains* hanno portato alla definizione di nuove normative che prevedono la partecipazione comunitaria sin dalle prime fasi del progetto. In alcuni casi specifici, come quelli riportati da Melé (2004) il potere strutturante si è spinto sino a produrre una nuova ripartizione del territorio che ha assunto un valore normativo e legale. Il momento strutturante è fondamentale per passare da un progetto contestato da qualche attore sociale isolato a un vero e proprio conflitto che richiede una qualche forma di opposizione strutturata.

La riterritorializzazione complessa come processo di legittimazione. Rimane a questo punto da considerare come il confronto tra la riterritorializzazione implicata dall'infrastruttura e la riterritorializzazione prodotta dal conflitto stesso possano interagire secondo uno schema che potremmo defini-

re di territorializzazione complessa. A questo proposito, diventa centrale l'analisi del processo di legittimazione, o sintagmatizzazione, dei soggetti (Faggi e Turco, 2001) prevalentemente locali ma non solo, che si oppongono all'intervento infrastrutturale. L'elemento centrale è dato dal fatto che, nel momento in cui il conflitto si palesa, immediatamente entra in gioco una profonda disparità di *status* tra i contendenti. Da un lato troviamo, infatti, attori, come lo Stato, l'Unione Europea o le Regioni, la cui legittimità si fonda direttamente su attributi di legalità, oppure soggetti, come i gruppi di pressione, i quali anche in assenza di una legittimità sancita legalmente possono comunque mobilitare ingenti risorse, materiali e simboliche, per produrre la legittimità di cui difettano. Dall'altro lato, si trova un movimento largamente informale, almeno nelle prime fasi del conflitto, con risorse limitate e limitato accesso ai *media*. Soprattutto, i movimenti di opposizione partecipano, metaforicamente, a una corsa con handicap, devono cioè smentire il sospetto di essere affetti dalla sindrome NIMBY (Lafaye e Thévenot, 1993). Seguendo Rui (1997), possiamo identificare tre fronti su cui si gioca la legittimazione dei movimenti di opposizione alle grandi infrastrutture: *a*) il grado di generalità degli interessi difesi; *b*) il livello delle competenze dispiagate; *c*) la rappresentatività.

Tutti e tre questi livelli sono attraversati in maniera sempre più drammatica rispetto al passato da questioni legate all'interpretazione dello spazio e del territorio. Se pensiamo alla scala di definizione del cosiddetto «interesse generale», non possiamo non vedere come il quadro spaziale si sia fortemente complessificato rispetto all'età aurea della modernizzazione forzata, quando l'infrastrutturazione era una tappa fondamentale nella costituzione di uno Stato territoriale moderno. Si è infatti assistito a un processo intenso di *rescaling* (Brenner, 2004) sia da parte dei promotori sia da parte degli avversari delle grandi infrastrutture. Da un lato, infatti, la costruzione di una nuova infrastruttura di trasporto si legittima in termini di interesse generale non solamente della comunità nazionale, ma anche (e soprattutto) in termini di volontà di strutturazione dell'intero spazio europeo e di esigenze di connessione da parte delle Regioni, sempre più preoccupate di difendere o aumentare la propria competitività territoriale. Dal lato degli oppositori, un analogo processo di *rescaling* ha modificato profondamente la retorica delle associazioni che contrastano la realizzazione delle grandi opere, spostando il nucleo delle argomentazioni dalla mera difesa del territorio locale alla messa in discussione del modello stesso di sviluppo sottointeso dall'infrastruttura. In questa maniera, l'organizzazione della resistenza passa da un fronte essenzialmente locale a uno più prettamente globale o sovralocale e da un'organizzazione puramente territoriale a un'ibridazione con modelli di spazializzazione del conflitto di chiara matrice reticolare, fondandosi cioè su una più ampia gamma di argomentazioni: ecologiche (sottolineando per esempio il rapporto tra sostenibilità locale e sostenibilità globale), patrimoniali (il territorio come bene culturale che appartiene a una comunità più ampia di quella dei residenti) ed economiche (l'infrastruttura come spesa pubblica inutile che incide sull'intera collettività dei contribuenti).

Se passiamo alla seconda forma di legittimazione, quella delle competenze dispiagate, possiamo notare come questa strategia possa seguire due vie alternati-

ve. La prima riguarda la moltiplicazione dei contro-studi, condotti da esperti di parte, scelti dai movimenti di opposizione secondo criteri di autorevolezza scientifica e accademica, ma anche di empatia con gli stessi movimenti. In altri termini, con questa strategia, i movimenti di opposizione accettano di giocare la partita sul campo dell'avversario e secondo le sue regole, cercando semmai di declinarle in negativo e piegarle in proprio favore attraverso la produzione di contro-informazione. La seconda strategia è invece quella di partire dalle proprie competenze topiche, dalla propria razionalità di contesto, mettendole in relazione con altre competenze e altri saperi in una sorta di sintesi complessa tesa alla produzione di nuova conoscenza, piuttosto che alla negazione e alla manipolazione della conoscenza tecnica dominante. Non si tratta, si badi bene, di contrapporre competenze a conoscenze, ma piuttosto di sintetizzarle attraverso un processo di apprendimento territorializzato ⁽²⁾.

Il terzo nodo della legittimazione è dato dalla questione della rappresentanza, vale a dire dalla definizione di interlocutori che possano rappresentare le istanze locali mettendo a disposizione dei movimenti una legittimità riconosciuta, specialmente se connessa in qualche maniera alla sfera della legalità. In questo contesto, si pongono due specifici elementi che giocano un ruolo fondamentale. Il primo elemento può essere definito come la gestione politica di un conflitto ambientale che in principio non è di tipo politico, in cui lo scontro si amplifica e si estende dalla primitiva arena di contesa ad altre arene, trasferendosi dall'oggetto del conflitto al modo di gestire il conflitto stesso e generando dunque un conflitto sul conflitto (Faggi e Turco, 2001). In questo caso rivestono un ruolo fondamentale gli attori politici esterni, che entrano in un rapporto di reciproca legittimazione con i movimenti di opposizione. La seconda questione fa invece riferimento alla crisi dei meccanismi di rappresentanza fondati sull'appartenenza territoriale. Il passaggio al meta-conflitto è infatti di norma reso possibile da un previo fallimento della rappresentanza democratica, cioè del legame che unisce i cittadini di un territorio alle diverse scale di rappresentanza politica attraverso il meccanismo della delega elettorale. La domanda sottesa è: chi sono i soggetti investiti di una legittimazione legale che sono chiamati a rappresentare il territorio oggetto del contendere? Man mano che si procede di scala in scala, i meccanismi di rappresentanza democratica diventano sempre più flebili e laschi, rendendo difficile che gli eletti al parlamento regionale o nazionale possano efficacemente difendere gli interessi del territorio che sono chiamati a rappresentare. In altri termini, anche la rappresentatività democratica è sensibile alla distanza, producendo veri e propri conflitti istituzionali, in cui municipalità e altre forme di rappresentanza sovracomunale del territorio si contrappongono ai livelli superiori della gerarchia territoriale e istituzionale, come la Provincia, la Regione, lo Stato e, sempre più frequentemente, l'Unione Europea.

(2) Si veda a questo proposito la genesi di quello che è stato definito «expertise ambientale alpino» (Lolive e Tricot, 2004).

La TAV e la Val di Susa: cronistorie del conflitto. – L'ipotesi di un nuovo collegamento ferroviario tra Italia e Francia, passando per Torino e Lione, non è recente e come tale ha un'articolata e lunga cronistoria – o meglio due cronistorie, una ufficiale e una ufficioso dal punto di vista dei No-Tav, che presentano limitati punti di coincidenza (Sasso, 2005) ⁽³⁾ – di cui richiamiamo in questa sede i tratti essenziali. Alla fine degli anni Ottanta del secolo scorso cominciano a delinearsi le prime ipotesi di collegamento ferroviario ad alta velocità (AV), uscendo da un dibattito su un piano puramente tecnico, che da tempo si era posto il problema di modernizzare la linea «storica». Basata sul vecchio tunnel tra Bardonecchia e Modane, inaugurato nel 1871 e tuttora in attività, essa presenta infatti il principale problema di dover affrontare pendenze elevate, passando inoltre all'interno dei centri abitati.

Su un piano politico, così come per altri collegamenti ferroviari transalpini, la ripresa di interesse dopo le prime ipotesi avanzate già negli anni Venti avviene in stretta relazione con il prospettarsi di una rete ferroviaria ad alta velocità su scala europea, anche sulla base del successo riscontrato dalle prime linee AV, soprattutto in Francia. D'altra parte, anche in Italia, con il Piano Generale dei Trasporti del 1986, prende avvio il programma di AV ferroviaria, che di fatto aveva compiuto un primo deciso passo già nel 1970, con la costruzione della nuova tratta Roma-Firenze (Ferlandino e Levi Sacerdoti, 2005; Tebaldi, 1999).

Il progressivo inserimento nell'agenda politica del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione avviene grazie a uno stretto intreccio tra i programmi infrastrutturali alla scala europea e nazionale e le pressioni alla scala regionale da parte delle due Regioni principalmente coinvolte (Piemonte e Rhône-Alpes) (Danseiro e Nervo, 2001).

A livello europeo, il progetto di attraversamento delle Alpi e di collegamento veloce tra l'Italia e la Francia balza in primo piano nel 1990, quando la tratta Torino-Lione viene ufficialmente inserita tra i quindici anelli-chiave della rete europea di treni ad alta velocità («Schema Direttore della rete europea di trasporto»); nel 1992 la sua importanza strategica è ribadita dal Progetto Trans-European Network (TEN) e dal «Gruppo Christophersen» che lo inserisce tra i progetti infrastrutturali prioritari, approvati nel 1994 in occasione del Consiglio Europeo di Essen (Capineri, 2006; Iozzolino, 2004). Da parte francese, la *liaison transalpine* era già stata ufficialmente inserita nel processo di programmazione con lo Schema direttore dell'AV avviato alla fine degli anni Ottanta, mentre, da parte italiana, nel Piano Generale dei Trasporti del 1986 si individuava una generica necessità di migliorare la viabilità e l'accessibilità soprattutto dei paesi transfrontalieri.

All'inizio degli anni Novanta, l'idea del collegamento ferroviario ad alta velocità Torino-Lione riceve una prima consacrazione ufficiale attraverso una serie di incontri tra i rappresentanti dei due governi, avviati con il vertice italo-francese di Viterbo nel 1991 e che porteranno, nel 1994, in corrispondenza del vertice di Essen, alla definizione da parte italo-francese della struttura decisionale per l'opera.

(3) Si veda al proposito anche la minuziosa cronologia a cura dei No-Tav, riportata su Wikipedia.

Sul piano politico, viene istituita nel 1996 la Conferenza Intergovernativa (CIG); sul piano operativo le società ferroviarie dei due paesi creano, nel 1994, con il mandato di svolgere gli studi necessari per la progettazione della linea, la società Alpetunnel, poi trasformata nel 2001 nella società LTF (Lyon Turin Ferroviaire). Alpetunnel prosegue nel solco del primo studio esplorativo formulato nel 1990 da un gruppo di lavoro misto FS-SNCF, in cui venivano delineate le ipotesi tecniche di base, affermando la necessità di un nuovo tunnel transalpino di notevole lunghezza (54 km) in modo da ridurre l'eccessiva pendenza e tortuosità del tracciato storico, incompatibile con una linea ad alta velocità. Da questo studio in poi, le numerose ipotesi progettuali che si susseguono ruotano tutte attorno al cosiddetto «tunnel di base» di oltre 50 km, tra St. Jean de Maurienne e Venaus (nei pressi di Susa), che non viene mai sostanzialmente messo in discussione nel corso di tutti gli anni Novanta fino alla fine del 2006 (4). Parallelamente, sin dai primi anni Novanta, comincia a delinearsi un'opposizione attraverso la creazione di comitati ambientalisti locali, l'organizzazione di eventi, contro-studi e manifestazioni in Valle e poi a Torino che vedranno via via ingrossarsi le file del costituendo movimento No-Tav (Giustini, 2006; Giliberto e Giudici, 2006).

La vicenda vede un passaggio significativo nel gennaio 2001, quando, in occasione del XX incontro al vertice franco-italiano di Torino, i ministri dei Trasporti italiano e francese sottoscrivono l'Accordo Internazionale per la realizzazione della Torino-Lione, che nel dicembre 2003 viene nuovamente inserita nella lista dei 30 progetti infrastrutturali *Quick start* da parte del Consiglio Europeo. Sempre a fine 2003 si ha l'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare, mentre avanzano gli studi per la tratta Val Susa (Bussoleno)-Torino. Il 2005 vede una progressiva *escalation* del conflitto, con l'appalto dei lavori per la realizzazione dei primi cunicoli esplorativi, fino a quando, nel novembre 2005, dopo imponenti manifestazioni, l'opposizione arriva a occupare i cantieri per la realizzazione della prima galleria esplorativa a Venaus, occupazione che si conclude con lo sgombero forzato da parte della polizia e con la militarizzazione della Valle. La situazione arriva a una fase di stallo.

Con la fine del 2005, il governo Berlusconi decide di cambiare strategia attraverso la costituzione di un «tavolo politico», aperto alle istituzioni locali valsusine, e di un Osservatorio tecnico, presieduto dal commissario straordinario di governo Mario Virano e di cui fanno parte rappresentanti tecnici del governo e dei vari ministeri competenti, delle strutture tecniche ferroviarie, della CIG e degli enti locali

(4) Si registrano, tuttavia, nella ricostruzione delle ipotesi progettuali fino a metà degli anni 2000 alcuni significativi cambiamenti. Soprattutto, dall'ipotesi di alta velocità ferroviaria, la TAV, si passa all'ipotesi di un collegamento ad alta capacità combinato per persone e merci (TAC). Lanciato con l'obiettivo di «portare il TGV francese» a Venezia e oltre, anche il progetto della nuova linea Torino-Lione si deve adeguare ai cambiamenti lessicali (e sostanziali) del più ampio progetto italiano di AV, con il passaggio alla nuova fase dell'alta capacità. Si registra tuttavia una certa ambiguità, con problemi di interconnessione lessicale (e tecnica!) (Cancelli, Sergi e Zucchetti, 2006).

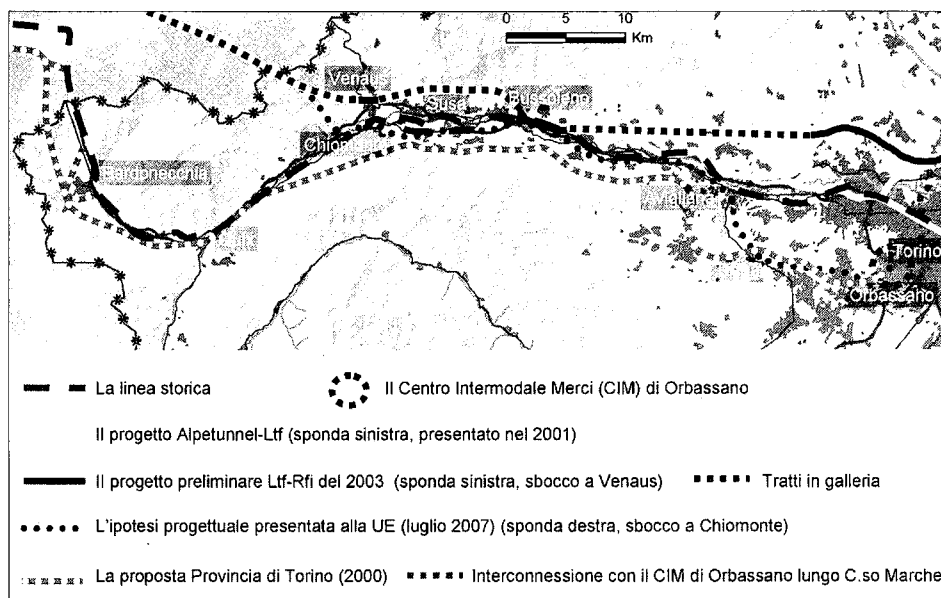


Fig. 2 – *Le diverse ipotesi di tracciato della TAV ad aprile 2008*

Fonte: elaborazione su base cartografica Regione Piemonte

piemontesi, con tutti i comuni coinvolti dal possibile attraversamento ⁽⁵⁾. I lavori dell'Osservatorio prendono formalmente avvio solo a fine 2006, e segneranno un cambio radicale di approccio. Compito dell'Osservatorio è infatti quello di analizzare e valutare, arrivando a ipotesi condivise, quattro questioni in un preciso ordine, come richiesto dal movimento No-Tav: i flussi di traffico (ferroviari e stradali) sull'arco alpino; gli scenari di saturazione della linea storica; le ipotesi di collegamento con il nodo di Torino; le ipotesi alternative di tracciato. I progetti LTF (tratta internazionale e attraversamento della valle alle soglie di Torino), dei quali nel frattempo vengono approvate le valutazioni di impatto ambientale, diventano ora solo una delle ipotesi progettuali, da confrontarsi con altre, inclusa l'opzione zero, con il solo ammodernamento della linea storica (che del resto era stato avviato nella tratta internazionale ai primi del 2000). Soprattutto l'opposizione, attraverso la rappresentanza istituzionale dei sindaci e della Comunità Montana, viene finalmente legittimata come interlocutore. Ma mentre l'Osservatorio sembra trovare una propria credibilità tra entrambe le parti in gioco, nel luglio 2007 Italia e Francia presentano una richiesta di finanziamento all'Unione Europea nell'ambito del bando per i contributi finanziari europei destinati ai progetti TEN nel periodo 2007-2013. Ciò rende più difficile l'azione dell'Osservatorio, che dovrebbe affrontare questioni tecniche su scenari diversi a fronte di un progetto depositato a

(5) I comuni coinvolti sono variamente raggruppati. La Val di Susa è rappresentata da tecnici designati dalle due Comunità montane Alta e Bassa Valle di Susa.

Bruxelles, e deve proseguire i lavori dovendo dar prova di notevoli capacità di equilibrio istituzionale ⁽⁶⁾.

Un'interpretazione geografica del conflitto in Val di Susa. – La vicenda della Torino-Lione, come si è visto, ha una storia piuttosto consolidata e articolata, e si presenta come un condensato di problemi di natura (politica, tecnica e finanziaria) e di scala diverse (europea, nazionale, interregionale e locale). Senza alcuna pretesa di poter pervenire a un'interpretazione esaustiva di una vicenda così complessa e tuttora dall'incerto divenire, la nostra riflessione incrocerà le chiavi di lettura presentate in precedenza, confrontandosi con tre questioni principali: *a)* che tipo di territorializzazione è il portato dell'infrastrutturazione; *b)* quali forme di riterritorializzazione ha implicato il conflitto; *c)* che ruolo giocano lo spazio e il territorio nel legittimare/delegittimare le parti in causa.

Procederemo invertendo quello che rimane tuttora un tradizionale modo di procedere nell'inquadramento geografico di una data situazione conflittuale. Generalmente si passa dal descrivere il contesto spaziale per poi passare alla cronistoria, agli attori, alle logiche di azione, alle dinamiche relazionali, esplorando infine il campo delle possibili soluzioni. Per contro, tutto il nostro ragionamento è invece costruito sull'ipotesi che lo spazio del conflitto è costruito sulla base del punto di vista, della scala di osservazione/azione, delle logiche d'azione e degli obiettivi dei diversi attori che, con competenze e poteri differenti, concorrono a plasmare le geografie in divenire. Quindi lo spazio è un punto di arrivo, piuttosto che un punto di partenza.

Geopolitiche della TAV. – Riteniamo si possa parlare a tutti gli effetti di una geopolitica della Torino-Lione, nel senso di «analisi di rivalità di potere riferite al territorio», riprendendo Lacoste (1994), e che come tale sia cruciale indagare le diverse rappresentazioni e gli interessi in gioco degli attori coinvolti nel conflitto. Giustamente Lacoste ricorda la feconda ambiguità del concetto di rappresentazione. Si tratta sia di presentare in modo concreto, come per esempio con carte delle poste in gioco, una situazione conflittuale, sia di intenderla nel senso di una metafora teatrale, che aiuta a leggere ruoli e attori, copioni in fondo già scritti di una vicenda che ha più volte assunto le tinte del dramma (ricordiamo gli scontri violenti di Venaus, nel dicembre 2005, ma ancora prima, nel 1998, anche l'arresto di tre anarchici presunti e mai provati eco-terroristi, e il suicidio di due di loro, Edoardo Massari e Maria Soledad Rosas) (Bobbio, 2007), sia infine nel senso di «tenere il posto di qualcuno» o «agire per conto di», in quanto la vicenda da un lato

(6) Allo stato attuale (giugno 2008) si è arrivati a una sostanziale condivisione degli scenari, con limitate divergenze (messe a verbale e pubblicate sui «Quaderni dell'Osservatorio»), ed è stata appena conclusa l'analisi dei problemi relativi al nodo di Torino e delle ipotesi progettuali. Alla chiusura dei lavori dell'Osservatorio (30/6/2008) si è raggiunto un accordo con i sindaci dei comuni della Val di Susa: occorrerà verificare la tenuta dell'accordo nel confronto con il movimento No-TAV.

mostra i limiti delle nostre regole di rappresentanza democratica (una minoranza che tiene in scacco una maggioranza e governi democratici) e di conseguente responsabilità decisionale, ma offre nel contempo la possibilità di una riaffermazione e innovazione del gioco democratico, come si sta sperimentando con il nuovo approccio dell'Osservatorio tecnico e del tavolo politico. Questa prospettiva della rappresentazione, d'altra parte, porta in primo piano la visione al futuro in uno scenario di sostenibilità intergenerazionale – cruciale in un'opera che richiede molto tempo per progettargli, costruirla e vederla in pieno esercizio (almeno quindici anni, non considerando scontati ritardi, intoppi, blocchi di vario genere) – e di sostenibilità intragenerazionale, con l'aspetto politico-distributivo delle scelte in campo territoriale e ambientale (chi sopporta i costi di vario genere di un'opera di questo tipo e in base a quale legittimazione).

La territorializzazione della TAV. La prospettiva lacostiana delle rappresentazioni in una situazione conflittuale rischia però di farci dimenticare che non si tratta solo di rappresentazioni, anche se queste, nei sensi indicati, rivestono per un geografo un'importanza centrale, ma di trasformazioni territoriali che, pur operando a lungo sul piano simbolico, cercano disperatamente di esprimersi sul piano materiale. Riprendendo la feconda distinzione tra le diverse categorie di atti territorializzanti ricordate in precedenza, ciò che colpisce nella grande infrastruttura è soprattutto l'aspetto reificante della grande trasformazione materiale e quest'opera rientra certamente in quelle categorie che meglio incarnano la sfida dell'ingegno umano al superamento della natura e della sua artificializzazione. I collegamenti transalpini, soprattutto il superamento dei valichi con ardite scelte tecnologiche, hanno giocato, con la stessa costruzione del primo tunnel del Frejus e giocano tuttora, con la costruzione dei nuovi tunnel del Lochsberg o del Gottardo, un ruolo di avanguardia tecnologica nella capacità territorializzante. Al tempo stesso, non possiamo non ricordare il potere simbolico che si accompagna alla reificazione: basti pensare, come menzionato in precedenza, a come la realizzazione di ferrovie sia stata tradizionalmente associata all'espansione del potere modernizzatore dello Stato.

Tra le tre categorie di atti territorializzanti individuati da Turco, la reificazione deve attendere impaziente di dispiegare le sue energie per il protrarsi delle incertezze progettuali, anche se possiamo già cogliere delle trasformazioni a questo livello e lo stesso conflitto è esploso quando ha assunto i toni dello scontro violento nel momento in cui si è cominciato a passare sul piano della trasformazione materiale, cioè con l'avvio dei lavori per la galleria geognostica di Venaus nel 2005. La vicenda si è sinora dipanata più sul piano della produzione simbolica, delle rappresentazioni appunto, e della strutturazione, cioè dell'organizzazione di attori nello spazio, in un complesso gioco di promozione e opposizione al progetto.

Gli attori del conflitto. Quali sono gli attori sulla scena? Una più profonda comprensione della vicenda richiede di andare oltre la generica distinzione tra *pro-TAV* e *No-TAV*, anche se da questa è giocoforza partire. Chiaramen-

te è possibile individuare un insieme di attori, ascrivibili con posizioni diverse ma decisamente compatte, all'insieme dei *pro*-TAV. Abbiamo *in primis* gli attori politici, quali l'Unione Europea (sia in quanto Parlamento sia in quanto Commissione, con posizioni non sempre coincidenti), i due Stati e la Conferenza Intergovernativa, gli attori politico-amministrativi, i governi regionali (Piemonte, Rhône-Alpes), dipartimentali-provinciali (Provincia di Torino) e locali (Comune di Torino e altri Comuni della piana torinese), gli attori tecnico-funzionali, quali i due enti ferroviari (che nel frattempo si sono complessificati, essendo avvenuta, sia in Francia sia in Italia, la separazione tra gestione del servizio e gestione della rete infrastrutturale, rispettivamente Trenitalia e RFI, nel caso italiano), e le società miste costituite *ad hoc* (Alpetunnel, divenuta poi LTF), e infine i vari interessi organizzati (CCIAA, Associazioni industriali) e le varie *lobbies* dei promotori sul versante sia francese sia 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: attori locali valsusini, istituzionali (i Consigli comunali e i sindaci in prima fila e le Comunità montane Alta e Bassa Valle di Susa) e non (comitati ambientalisti sorti *ad hoc* e un vasto tessuto di realtà associative di vario genere). Accanto a essi si sono mobilitati i territori limitrofi della contigua Val Sangone e della piana torinese, anch'essi minacciati dalle diverse ipotesi progettuali, e un insieme di oppositori etichettabili come «no-global» (dalla rete Lilliput, alle varie associazioni ambientaliste torinesi a, soprattutto, i centri sociali torinesi) (Della Porta e Piazza, 2008). Questi attori hanno trovato nel tempo una sponda sia sul piano politico a livello regionale e nazionale (con Verdi e Rifondazione Comunista) sia con alleanze reticolari con altre porzioni del movimento «no-global» e comitati di resistenza ad altre opere (significativa è stata la presenza dei No-TAV alle manifestazioni contro la nuova 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 suo interno attori e logiche molto diverse, tra i disponibili al dialogo e una frangia di irriducibili, un'opposizione che deriva già da un passato di lotte ad altre grandi infrastrutture in Valle, quali l'autostrada e l'elettrodotto (Bonjean, 1999). Nondimeno esiste in Val di Susa una parte consistente dell'opinione pubblica favorevole all'opera (è stimata in circa il 30% da parte di alcune ricerche) (Campana, Dallago e Roccato, 2006) ma che per varie ragioni, compreso un clima di intimidazione e forte pressione sociale, non riesce ad avere una voce organizzata e che comunque si è subito spinta su posizioni di solidarietà al movimento dopo la strategia di militarizzazione della Valle perseguita nell'autunno 2005.

Vi sono stati nel tempo tentativi di contatto tra i due fronti opposti – al cui interno si riscontrano comunque posizioni intermedie che rimangono inevitabilmente schiacciate dalla logica dicotomica amico/nemico quando il conflitto esplode – perseguiti con limitata convinzione da parte istituzionale sino ai più recenti e già citati tavolo politico e Osservatorio tecnico, quest'ultimo costantemente bersagliato da decisionisti e oppositori diffidenti nei confronti di possibili trapole istituzionali.

Le scale del conflitto. È fondamentale, come abbiamo evidenziato nei primi paragrafi, considerare le diverse scale su cui si dispiega il processo di territorializzazione. Più precisamente, nel caso della TAV in Val di Susa è evidente quello che Jessop (1994) chiama il processo di *hollowing out* dello Stato, vale a dire la perdita del pieno controllo da parte dello Stato sui processi di trasformazione economica, politica e territoriale. In particolare, appare chiaramente mutata la scala di legittimazione retorica e ideologica: sebbene i discorsi sulla modernizzazione e sulla necessità di adeguamento rimangano nell'alveo della tradizione che associa infrastrutture e modernità (Edwards, 2003), il referente spaziale non è più lo Stato territoriale che struttura la sua sovranità attraverso la reificazione del territorio. Piuttosto, assistiamo all'emergenza di una pluralità di scale coinvolte che corrisponde a una molteplicità di attori a ciascuna scala con spazialità differenziale e punti di vista diversi sul territorio. Nel caso specifico, il referente è chiaramente l'Unione Europea, che fornisce un duplice quadro di interpretazione dei processi di infrastrutturazione territorializzante. A un primo livello, infatti, troviamo le grandi narrazioni sulla costruzione di uno spazio europeo unificato attraverso la realizzazione delle reti TEN – si pensi, proprio nel caso del già menzionato Corridoio V, all'immagine suggestiva dello slogan «da Lisbona a Kiev» che suggerisce una continuità territoriale di natura topografica da realizzarsi, paradossalmente, proprio attraverso uno strumento topologico quale la rete. In questa prospettiva il messaggio è quello del «treno da non perdere», il fantasma che si agita è quello dell'isolamento dall'Europa, della marginalizzazione del Piemonte e dell'Italia intera, condannata da quell'accidente geografico chiamato Alpi. Su questo primo livello si innesta una seconda scalarità di tipo macro-regionale che rafforza la precedente scalarità pan-europea. Il riferimento è chiaramente alla concettualizzazione e alla realizzazione di grandi regioni transfrontaliere promossa dall'Unione Europea, nella fattispecie una macroregione italo-francese che unisca Piemonte, Liguria, Pacy e Rhône-Alpes, con l'integrazione forse della stessa Lombardia. Si noti, infine, come la tematica della ri-regionalizzazione europea si accompagni e si rafforzi all'interno del dibattito nazionale attraverso una serie di immagini che vanno dalla riproposizione del triangolo industriale Genova-Torino-Milano al disegno di una *city-region* di portata europea che unifichi le aree metropolitane di Torino e di Milano (il «Mi-To»), dagli scenari, più o meno politicizzati, di una macroregione padana sino alle proposte più concrete di unificazione amministrativa di Piemonte e Liguria (il «Limonte»). Soprattutto, è interessante notare come questi processi si accompagnino sempre a una pesante infrastrutturazione del territorio: si pensi al progetto di costruire in Piemonte le piattaforme logistiche di sostegno al sistema portuale ligure – sia di Levante sia di Ponente – oppure alla realizzazione della linea ad alta velocità tra Torino e Milano o ancora ai conflitti pronti a esplodere circa la valorizzazione dell'aeroporto di Malpensa. Inoltre, come vedremo nei prossimi paragrafi, il costante riferimento da parte dei promotori a scale sovralocali di rappresentazione, interpretazione e legittimazione ha un ruolo non secondario nello spingere anche i No-TAV alla ricerca di un'arena geografica più ampia della semplice scala locale.

In questo scenario, il ruolo dello Stato centrale presenta alcuni elementi di am-

biguità. Da un lato, infatti, è opinabile che i diversi governi centrali abbiano sempre posto la realizzazione della nuova linea Torino-Lione come una priorità, al punto da meritare numerose sollecitazioni da parte francese – dove i lavori sono in una fase molto più avanzata – ed europea ad accorciare i tempi decisionali. Dall'altro lato, soprattutto nel corso del 2005, è stata effettivamente impressa un'accelerazione che ha però assunto i caratteri di una rivendicazione, anche violenta, della sovranità nazionale di stampo quasi haussmaniano, con la militarizzazione dei cantieri e del territorio e il rifiuto di ogni forma di concertazione con gli oppositori. In realtà, come discuteremo più approfonditamente trattando dei processi di legittimazione, è probabile che si tratti di un conflitto dettato da strumentalizzazioni politiche su entrambi i versanti delle barricate, piuttosto che di una reale volontà di potenza da parte di uno Stato centrale che avochi a sé il diritto di giudicare in cosa consista il bene pubblico.

Le risorse in gioco. – Nella produzione di territorio un elemento chiave è costituito dalle risorse messe in gioco e dal rapporto tra attori, risorse e territorio. Le risorse sono in relazione sia con le logiche di azione degli attori sia con il potere (economico, politico-istituzionale e di mobilitazione del consenso) che questi possono mettere in campo. Nel caso della TAV, la questione delle risorse si incrocia con la molteplicità degli attori coinvolti nel generare un quadro estremamente complesso. Infatti, tanto la progettazione dell'infrastruttura quanto l'organizzazione di un movimento popolare di opposizione dispiegano la propria strategia attraverso la mobilitazione, l'attivazione e la contesa di diversi tipi e forme di risorse.

La ricerca dei finanziamenti rappresenta uno degli snodi fondamentali delle progettualità per numerosi motivi. Prima di tutto, la prospettiva partenariato pubblico-privato nella realizzazione di grandi infrastrutture si è rivelata sempre più problematica dopo il fallimento della società di gestione del tunnel sotto la Manica. Inoltre, dal punto di vista dei promotori, la conseguente urgenza di «non perdere i fondi europei» è stata utilizzata come strumento per comprimere i tempi decisionali, tentando la via, rivelatasi poi fallimentare, del conflitto senza mediazione. Per contro, gli ingenti investimenti richiesti hanno offerto ai No-TAV l'occasione, come vedremo, di spostare il nucleo del conflitto da questioni esclusivamente ambientali su un terreno maggiormente economico e politico.

Nel momento in cui le risorse economiche e finanziarie diventano per diverse ragioni oggetto di conflitto, l'attenzione si sposta progressivamente sulla disponibilità di risorse tecniche, la cui centralità è evidente nel tentativo di coniugare le esigenze dell'alta velocità (almeno nelle prime fasi del progetto) con la necessità di superare la barriera alpina. Soprattutto quando il conflitto divampa, le risorse tecniche, l'*expertise*, abbandonano i cassetti delle scrivanie degli ingegneri e diventano risorse per la comunicazione, o la propaganda, ovvero per la legittimazione politica. In questa maniera è venuto creandosi uno spazio dove le risorse tecniche si mescolano e si intersecano con quelle culturali. Così, dal lato dei promotori della nuova linea ferroviaria, la comunicazione si è sempre mossa su un duplice binario: da un lato, la produzione di *expertise* tecniche, sia sulla fattibilità

sia sui benefici, economici ma anche ambientali (?), della TAV; dall'altro, la mobilitazione di un immaginario modernista, con il dispiegamento di immagini per molti aspetti ormai obsolete – una su tutte la metafora del «treno del progresso», del «treno da non perdere» eccetera. Per contro, la comunicazione dei No-TAV si è mossa delineando una geografia del conflitto molto più complessa e articolata su una molteplicità di fronti: dalla valorizzazione di tradizioni storiche locali alla contestazione delle argomentazioni dei promotori, sino alla mobilitazione di paradigmi politico-culturali antagonisti (la decrescita, la critica alla società dei consumi materiali e dei cicli lunghi). Soprattutto, è importante sottolinearlo, sono i No-TAV a comprendere l'importanza della «risorsa comunicazione». Ancora oggi sono in particolare i numerosi siti *web* No-TAV a rendere disponibile in rete una grande quantità di informazioni circa il progetto, mentre i diversi siti dei promotori (da quelli tecnici a quelli politici a quelli lobbistici) si limitano a un'informazione molto scarna, quasi completamente priva di dati tecnici e molto enfatica sulle valenze della grande opera che sembrava giustificarsi da sé.

Il conflitto come elemento di selezione delle esperienze pregresse di territorializzazione. – Indubbiamente, l'esplosione del conflitto, dopo una lunga gestazione, nel momento in cui la territorializzazione infrastrutturale sembrava in procinto di passare dalla dimensione simbolica a quella reificante, ha essa stessa comportato un processo di territorializzazione, quanto meno in termini di riflessione e di ripensamento dei rapporti tra comunità locale e territorio. A prima vista, non è forse esagerato affermare che la Val di Susa si è dimostrata capace di una *territorialità attiva*, «in cui la territorialità indica l'insieme delle pratiche e delle conoscenze degli uomini in rapporto alla realtà materiale per valorizzare risorse territoriali specifiche attraverso strategie inclusive di una molteplicità di attori e interessi al fine di promuovere o incrementare l'autonomia locale» (Governa, 2007, pp. 356-357). In realtà la nozione di territorialità attiva non può essere olisticamente assunta come una condizione acquisita *in toto* ed esaustivamente in un dato momento, ma piuttosto come un processo in fase di trasformazione. In questo senso, può essere utile analizzare disgiuntamente i diversi contenuti di questa nozione.

In primo luogo, l'idea di territorialità attiva fa riferimento a forme di azione collettiva che investono, più o meno simultaneamente, pratiche e conoscenze (ovvero rappresentazioni) del territorio. Rispetto a questa condizione è indubbio che si sia creata, attraverso la valle, una qualche forma di auto-rappresentazione e di auto-organizzazione significativa: dal coinvolgimento di ben tre generazioni di valsusini nel movimento di resistenza all'attivazione di narrazioni che risalgono alla guerra civile e alla lotta partigiana, dall'emergere delle Comunità montane come attori di raccordo capaci di dare una veste anche amministrativa a questa azio-

(7) In particolare, molto si è argomentato sulla possibilità di spostare su rotaia il trasporto su gomma, oggi prevalente, trascurando il fatto che la strutturazione logistica di un sistema produttivo è una questione culturale, sociale e politica prima che tecnica.

ne collettiva fino alle ultime iniziative che prevedono la parcellizzazione dei diritti proprietari in una miriade di soggetti per ostacolare le eventuali procedure di esproprio, siamo indubbiamente innanzi a un processo di produzione di rappresentazioni e azioni che modificano il rapporto con il territorio ⁽⁸⁾.

A questo proposito, vale la pena di ricordare che il terreno dello scontro investe le rappresentazioni ancora prima delle azioni ⁽⁹⁾. Le ragioni del conflitto risiedono soprattutto in questo snodo. Nelle geografie al futuro dei proponenti, il nuovo collegamento è assolutamente naturale e necessario, perché costruisce il suo paesaggio dalle carte utilizzate dai promotori del progetto, tutt'al più guarda la valle dalla piana torinese, già densamente infrastrutturata, e la percorre nel senso della lunghezza. Nelle geografie degli oppositori, esiste meno un paesaggio alla piccola scala, ma un territorio caratterizzato da paesaggi minori, trasversali, visto dal di dentro, e non tanto con uno sguardo cartografico. Pensiamo a come la «metafora del corridoio», su cui si regge l'intero dispositivo retorico dei promotori, sia duramente contestata dai residenti. È una metafora spesso evocata, attribuendo alla Val di Susa il ruolo di Corridoio naturale. Storicamente questo è vero. Il problema è che, con il cambiamento delle tecnologie di trasporto e con il relativo impatto territoriale delle infrastrutture di trasporto che si cumulano in Val di Susa, la performatività della «metafora di corridoio» rischia di affermarsi sulle altre possibili interpretazioni. Il Corridoio è uno spazio che non ha senso di per sé, ma ha valore solo in quanto collega altri spazi (le diverse camere dell'alloggio, nella metafora alla scala architettonica). Dipingere la Val di Susa come Corridoio ⁽¹⁰⁾ naturale spinge quindi a richiederle di piegarsi a un ruolo stabilito appunto dalla natura cui risulta impossibile sottrarsi.

Al tempo stesso è altrettanto chiara e forte la presenza dell'ultimo termine della definizione qui adottata di territorialità attiva, vale a dire il «fine di promuovere o incrementare l'autonomia locale». È indubbiamente questo il motivo ultimo della protesta. Non si tratta, ovviamente, di sostenere che la comunità locale esprima necessariamente una «territorializzazione buona»: è chiaro che al revanscismo del-

(8) Si fa riferimento all'iniziativa del movimento No-TAV dal titolo «Compra un posto in prima fila», con l'acquisto di 1 m² di terreno per ogni oppositore nelle zone che dovrebbero essere attraversate dalla nuova linea (in base al progetto consegnato a luglio 2007 alla UE) in modo da rendere oltremodo difficoltose le procedure di esproprio.

(9) Il conflitto si è espresso tuttavia in forme di produzione e appropriazione non solo simbolica ma anche materiale: la scritta «No TAV» che campeggia all'ingresso della Val di Susa sul fianco della montagna, l'occupazione dei cantieri, fino agli acquisti da parte del movimento dei terreni destinati all'esproprio.

(10) Sulla questione del Corridoio è opportuno inoltre ricordare che essa appare come una costruzione geopolitica tutta italiana, che non trova analogo riscontro nella retorica europea delle reti TEN. I corridoi paneuropei sono stati definiti alla Conferenza paneuropea dei trasporti di Creta (1994) quale prolungamento della rete TEN dell'Europa a 15 (Favaretto e Gobet, 2001). Tra questi troviamo il Corridoio V, da Venezia a Est, verso Budapest e poi Kiev. È stata una strategia di comunicazione tutta italiana e mediterranea quella di prolungare a Ovest il Corridoio V, comprendendovi la Torino-Lione. Attualmente nel lessico ufficiale comunitario la Torino-Lione fa parte dell'asse o progetto prioritario 6 (Tamburrino, 2006).

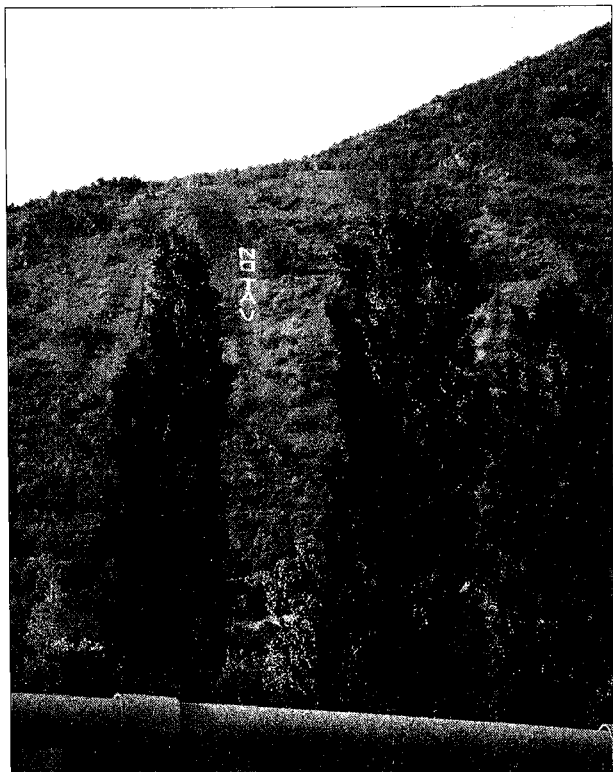


Fig. 3 – *Una gigantesca scritta NO TAV all'ingresso della Val di Susa, sul Monte Musinè*

Fonte: foto degli autori

le identità locali, quand'anche non si tratti di mero vernacularismo, si possono applicare le categorie che la storiografia moderna ha da lungo tempo utilizzato per decostruire il processo di formazione dello Stato nazionale moderno. Sappiamo, in altri termini, che anche le tradizioni locali sono «inventate», al pari dei miti fondatori della nazione (Hobsbawm e Ranger, 2002) e che ogni comunità è «immaginata» (Wegner, 2002). Gli stessi oppositori al progetto della TAV sembrano consapevoli che la posta in gioco è una qualche forma di sovranità del locale rivendicata in quanto tale, in nome forse di diritti che discendono dall'abitare un territorio.

Queste considerazioni ci portano a considerare la dialettica esclusività/inclusività, rispetto alla quale l'iniziale giudizio circa la territorialità attiva espressa dal movimento No-TAV va rivista. Essa pone in evidenza l'ambiguità stessa della nozione di territorialità attiva e di azione collettiva: fino a che punto devono spingersi la coesione e il consenso interni affinché possa parlarsi effettivamente di azione collettiva? Non si rischia di produrre aspirazioni eccessive alla totalità che possono portare a forme di integralismo se non di «totalitarismo» all'interno della comunità locale? In che misura l'inclusività può/deve abbracciare elementi esterni rispetto alle rappresentazioni locali? Fuor di metafora, la questione che qui si pone è come debba essere trattato il fenomeno, che pure esiste, del favore alla realizzazione della TAV all'interno dello spazio valsusino. D'altronde una parte consistente della denominazione/reificazione in atto, come le scritte lungo le strade che attraversano la Val di Susa, sembra proprio rivolta all'interno invece che all'e-

sterno, a persuadere gli *insiders* piuttosto che ad avvisare gli *outsiders*, per riprendere la celebre concettualizzazione di Cosgrove (1984).

Questi elementi insoliti ci portano quindi a considerare il terzo grande aspetto della territorializzazione conflittuale, quello della legittimazione.

La (de)legittimazione degli attori e il cul de sac conflittuale. – Il processo di (de)legittimazione dell'opposizione alla TAV ha rappresentato, ovviamente, uno degli aspetti centrali nelle strategie di entrambi i contendenti. In particolare, gli oppositori dell'infrastrutturazione del territorio valsusino hanno dispiegato un insieme piuttosto complesso di tecniche e approcci legittimanti. In questo processo, ovviamente, un ruolo importante nell'uscita dalla sindrome NIMBY è stato quello della controargomentazione, vale a dire la ricerca e il dispiegamento di *expertise* anti-TAV altrettanto legittimate dal punto di vista professionale, scientifico e accademico. Accanto ad argomentazioni tipicamente NIMBY, come per esempio la descrizione dei disagi materiali che verrebbero imposti alla popolazione durante i lavori, il conflitto degli esperti ha coinvolto due grandi aree di discordia. La prima, di natura ecologica e ambientale, insiste sulla mancanza delle opportune valutazioni di impatto ambientale e sui rischi potenziali di liberare nell'aria polveri di amianto e di uranio presenti nelle montagne che sarebbero oggetto di scavo. Ovviamente, però, incentrare l'opposizione esclusivamente su questioni ambientali potrebbe rivelarsi un *boomerang* per gli oppositori nel momento in cui un'eventuale valutazione e/o modifica del tracciato dimostrasse la possibilità di mettere in sicurezza il territorio rispetto a eventuali contaminazioni. È per questa ragione che l'*expertise* anti-TAV si è rapidamente incentrata su argomentazioni di tipo economico, sostenendo che la TAV, oltre che dannosa, sarebbe un'infrastruttura inutile, che la linea attuale potrebbe sostenere le esigenze di sviluppo del traffico ferroviario attraverso interventi migliorativi *ad hoc* (Bettini, 2006; Calafati, 2006; Giustini, 2006).

Soprattutto occorre incentrare l'attenzione su uno degli argomenti forti che vuole minare la sostenibilità economica dell'infrastruttura: per realizzare la TAV verrebbero distolti fondi dalla gestione e manutenzione delle linee esistenti, non solo localmente ma anche alla scala regionale e nazionale. Il passaggio è di centrale importanza per diverse ragioni. In primo luogo, infatti, segna il passaggio da un discorso unicamente economico – il rapporto costi-benefici della spesa – a un ragionamento che è anche politico. Contrapponendo la realizzazione della grande infrastruttura al potenziamento delle linee locali e regionali a beneficio dei pendolari, il movimento No-TAV riesce a far passare un messaggio importante, suggerendo di non essere aprioristicamente contro le infrastrutture, ma solo contro le infrastrutture inutili e fini a sé stesse. In secondo luogo, la polemica sui trasporti locali amplia potenzialmente la base sociale e geografica del consenso alla battaglia No-TAV, toccando un tema, quello del disagio dei pendolari, di grande attualità proprio a causa dei lavori di realizzazione della linea Torino-Milano.

Inoltre, declinando in termini politici la posta in gioco, diventa possibile il passaggio dalla dimensione negativa (no alla TAV per le seguenti ragioni) a quella

positiva, cioè a una visione alternativa del «bene pubblico» rispetto a quella proposta dai promotori della TAV. Il tentativo di saldare la protesta locale a una visione più generale del mondo e del bene pubblico è stato, in effetti, una delle grandi poste in gioco del movimento per uscire dalla sindrome nimby, proponendo altresì una critica al modello complessivo di sviluppo sotteso alla grande infrastruttura, a fronte di una economia sempre più smaterializzata e che si dovrebbe confrontare con la sfida della «decrescita». Questo piano di discussione intende ribadire che è questa la vera modernità che i promotori della TAV non riescono a comprendere, accusando a loro volta i No-TAV di antimodernismo.

Questa strategia è evidente nella decisione di partecipare a manifestazioni non direttamente legate al progetto TAV, dalle lotte contro l'ampliamento della base NATO di Vicenza alla marcia di protesta dopo il recente rogo della Thyssen Krupp. Addirittura, il sito torinese dei No-TAV riporta notizia dei rapporti che si sarebbero creati con omologhi gruppi contro le reti ad alta velocità nientemeno che in Cina, a ribadire la generalità e la globalità del proprio discorso ⁽¹¹⁾.

La questione apre alla terza arena di legittimazione e, al tempo stesso, delegittimazione del movimento, ossia quella della «rappresentanza politica». L'assunzione di una definizione alternativa di bene comune nell'agenda dei No-TAV ha infatti avuto luogo attraverso una progressiva radicalizzazione politica della dialettica tra rappresentanza e partecipazione. Da un lato, infatti, si è assistito alla crescita di partiti della sinistra radicale, riconducibili alla Sinistra Arcobaleno che hanno moltiplicato, nel 2006, i propri consensi in Valle, ma che hanno poi conosciuto un crollo nel 2008. Dall'altro, si è registrata una convergenza del movimento No-TAV con rami della sinistra extra-parlamentare, altromondista e «no-global», che ha portato a una maggiore conflittualità non solo nei confronti della rappresentatività politica tradizionale ma anche all'interno del movimento. Questo processo, per contro, rischia di offrire ai promotori della TAV argomenti per la delegittimazione dei propri oppositori, facilmente accusabili di estremismo o addirittura di terrorismo. Non è un caso che recentemente sul sito torinese dei No-TAV compaia in bella evidenza un collegamento all'Istituto Bruno Leoni, uno dei principali *think tank* liberali e liberisti italiani, contrario alle politiche faraoniche di infrastrutturazione del territorio (Boitani e Ponti, 2006). Un secondo elemento, maggiormente geografico, è quello della dialettica, spesso conflittuale, tra le scale di rappresentanza politica. A *latere* del già citato emergere delle Comunità montane quali scale di convergenza di rappresentazioni e azioni territorialmente condivise, dobbiamo osservare come una parte importante del conflitto abbia investito altre scale che possiedono titoli simili per avocare a sé la rappresentanza del locale e dei suoi interessi: si pensi al sostegno storicamente offerto al progetto della TAV dalla Provincia di Torino e dalla Regione Piemonte, due soggetti che possiedono,

(11) Da segnalare la creazione di un «Patto Nazionale di Solidarietà e Mutuo Soccorso» tra i No-TAV e altri comitati di lotta contro grandi infrastrutture, che si definisce «uno strumento al servizio di chi nel nostro paese lotta per la difesa del proprio territorio, contro le grandi opere inutili e contro lo scempio delle risorse ambientali ed economiche» (consultabile sul sito <http://www.notavtorino.org>).

al pari delle Comunità montane e dei Comuni, elementi di «sovranità» territoriale sullo spazio conteso tra la grande infrastruttura e i suoi oppositori.

Dalla TAV al VAT: un contributo geografico. – Nel concludere questo nostro scritto ci sembra opportuno richiamare il senso profondo di una lettura geografica e il contributo che essa può portare in una vicenda così complessa, lacerata che si dipana in una Val di Susa molto studiata sin dall'Ottocento ⁽¹²⁾.

Geografie delle resistenze locali. In generale, la vicenda può essere sintetizzata con il passaggio da logiche autoreferenziali – ogni soggetto dialoga con soggetti omologhi nella rispettiva area di competenza (tecnica, politica ecc.) e tendenzialmente forti, *top-down* – al riconoscimento dell'impossibilità di procedere in tal modo, non potendo pensare di presidiare militarmente per vent'anni la Val di Susa, e quindi a un progressivo riconoscimento (forzato) delle diverse posizioni che sembra trovare più recentemente anche un riscontro sostanziale nel lavoro dell'Osservatorio e del tavolo politico. Il contributo che la geografia può dare sta nel riconoscere le diverse spazialità differenziali, le differenti territorialità che operano dietro il confronto sul grande progetto. Non solo riuscire a delineare una mappa degli attori (aspetto tra l'altro tuttora non del tutto esplorato), compito per il quale è per molti versi più attrezzato il politologo o il sociologo, ma soprattutto quali sono le relazioni che legano gli attori in quel territorio, quali paesaggi si confrontano, quali valori territoriali riempiono di contenuti le mappe culturali dei resistenti al grande progetto. Questo è un ambito a cui la geografia *tout court*, allo stesso tempo culturale, politica ed economica e anche fisica, può dare dei rilevanti contributi.

Questa geografia può configurarsi sia come una nuova «geografia per il principe», capace di segnalare al decisore le condizioni di appropriazione territoriale, sia come una «geografia delle resistenze locali», utile alle stesse per elaborare strategie di lotta e rivendicazione (Sasso e Mercalli, 2004). Una geografia strategica, essenzialmente politica, dunque. Essa si può ricollegare a quanto ci ricorda Dematteis nell'indagare il senso di una geografia delle «metafore della terra» (Dematteis, 1985). A fronte di qualcuno che esplora un territorio, per capire le condizioni e le possibilità di appropriazione e controllo, c'è qualcuno che implora di considerare le sue ragioni, di apparire, con i suoi valori culturali, con il suo senso del luogo, nelle carte che l'esploratore sta commissionando al suo geografo/cartografo. È quel sapere geografico di cui le ferrovie australiane conoscono bene la rilevanza, come ci racconta Bruce Chatwin in quello stupendo saggio geografico che è la prima parte delle *Vie dei canti* (Chatwin, 1988). Quali sono le vie dei canti valsusine? Questa è sicuramente una geografia utile non solo a ciascuna parte per elaborare una strategia geopolitica, ma più in generale per una migliore comprensione e possibile ricomposizione del conflitto.

(12) Le considerazioni seguenti sono una parziale rielaborazione di una più ampia riflessione in Bobbio e Dansero (2008, pp. 49-66).

Il valore aggiunto del territorio. Possiamo infatti uscire da logiche geopolitiche governate da territorialità esclusive, geografie inconciliabili, riaffermando che una più approfondita conoscenza dei contesti, nella loro dimensione transcalare, anche e soprattutto geografica, sia la preconditione per una soluzione migliore, qualunque essa sia. Infatti, ora diventa importante non solo sapere se il nuovo collegamento si farà o meno, ma come si arrivi a decidere infine di farlo (con il consenso o con la forza militare) o specularmente di non farlo. In Val di Susa si gioca una fetta di costruzione di una democrazia europea, capace di collegare i piani decisionali in una *governance* multilivello. E allora il sapere geografico diventa cruciale per passare, consentiteci lo slogan, «dal TAV al VAT», inteso come «valore aggiunto territoriale», così come proposto da Dematteis (2001), nel duplice senso: *a*) che il territorio aggiunge al progetto, attraverso una territorializzazione complessa capace di incrociare attori e valori territoriali; *b*) che il progetto aggiunge al territorio.

Un sapere geografico come quello evocato da questo scritto non è solo una geografia per il principe, ma è l'essenza di una «geografia democratica». E in questo bisogna riconoscere, come fa Bobbio (2006; 2007), un'importante funzione nel movimento No-TAV, nel riorientare un progetto pensato inizialmente in termini assolutamente trasportistici e come tale ritenuto bisognoso di un sapere geografico molto selettivo, limitato essenzialmente ai dati della geografia fisica e dei diversi specialismi delle scienze della Terra, e relativamente poco interessato alla complessità della geografia politica ed economica dei territori attraversati se non inseribile in una modellistica di flussi di traffico, domanda potenziale ed effetti diffusivi. Una geografia delle reti con limitati agganci con il territorio. E c'è sicuramente un sapere geografico presente sulla e nella Val di Susa che è ancora inesplorato, ma che potrebbe contribuire a un migliore progetto. Del resto, come ci ricorda Marco Paolini nel suo *Vajont*, bastava chiedere a un montanaro locale come si chiamava la montagna sopra la diga, per scoprire che in quella denominazione di Monte Toc (che «va a pezzi») era già contenuto un sapere territoriale performativo, direbbe Turco, per informare i progettisti dei rischi di frana. Come nelle vie dei canti, oggi i progettisti sanno che occorre evitare di far sbucare il tunnel a Venaus, località ormai troppo carica di significati per i No-TAV ancora dolenti del finale «con le botte» nel 2005, meglio farlo sbucare a Chiomonte, proprio dove viene prodotto il «vino del ghiaccio», una sorta di passito fatto maturare sino ai primi ghiacci. Le vie dei canti valsusine, spesso ignote agli stessi locali che le stanno riscoprendo, ricordano un territorio carico di valori.

Ecco allora un ulteriore senso per una geografia politica dei valori culturali. Tuttavia, come poter incrociare questo sapere geografico con la capacità e la responsabilità decisionale? Come entra il paesaggio nelle mappe mentali dei decisori? Come in Australia si tratta di girare intorno al valore culturale aborigeno?

Un progetto di territorio? Sempre Chatwin ci ricorda che anche per gli aborigeni è possibile aggiornare le loro vie dei canti, storia e geografia del viaggio ancestrale dei loro antenati, che cantandolo chiamavano alla luce e creavano il loro mondo, il loro territorio, inserendo la nuova ferrovia. Se esiste una

possibilità che non passi per la militarizzazione della Valle, questa risiede nel paziente, difficile e delicatissimo lavoro sin qui compiuto in seno all'Osservatorio, non solo di riconoscimento delle ragioni che stanno dietro le territorialità esclusive, ma cercando di delineare quali siano le possibilità di aggiornamento delle opposte mappe mentali. La TAV è stata da subito presentata come un vantaggio per il territorio. Ma per quale territorio. Per l'Italia, la Padania, il Nord-ovest, Torino e la piana? Si è cercato di sottolineare il grandissimo vantaggio della riduzione della distanza tempo, ma la TAV non è mai stata pensata come un possibile vantaggio per la Valle. Anche le possibili mitigazioni e compensazioni si è pensato che fossero dei dettagli da discutere successivamente, a questo servono gli amministratori locali, mentre alle scale che contano ci si occupa delle strategie. Ma non si tratta solo di mitigazioni e compensazioni, che pure hanno un ruolo fondamentale. Si tratta, come ricorda il commissario straordinario di governo Mario Virano, di cambiare prospettiva nel pensare il progetto. Non un progetto infrastrutturale, ma un progetto di territorio. Cosa il grande progetto infrastrutturale può aggiungere a un territorio, questo è proprio l'altro senso del VAT.

In questa direzione le risposte non sono facili, ma mentre il progetto trasportistico lo si sta pensando da quasi vent'anni, sostanzialmente come un grande tubo da nascondere che avesse meno punti di contatto con il territorio, alla nuova prospettiva si sta ragionando da pochissimo: la possibilità di una fermata intermedia in Valle, anche se non per tutti i treni, il possibile sfruttamento dell'energia geotermica che si trova nelle viscere della montagna violate dal progetto di tunnel, ma anche, per restare su un piano più concreto e tecnologicamente possibile, nel capire le sinergie possibili tra tunnel e linea storica ammodernata nel rendere disponibile alla Valle un servizio ferroviario metropolitano. Dunque non più TAV come servitù di passaggio, ma elemento di un possibile progetto di territorio. Una sfida difficilissima, ma che occorre esplorare fino in fondo e da cui, è sperabile, si possa apprendere per una nuova modalità di gestire i conflitti ambientali e territoriali nel nostro paese.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- BETTINI V., *Tav. I perché del no*, Torino, UTET Libreria, 2006.
- BIANCHI D. e G. GAMBA (a cura di), *Ambiente Italia 2007. La gestione dei conflitti ambientali*, Milano, Edizioni Ambiente, 2007.
- BOBBIO L., *Discutibile e indiscussa: l'Alta velocità alla prova della democrazia*, in «Il Mulino», Bologna, 2006, 55, 423, pp. 124-132.
- BOBBIO L., *L'alta velocità in Val di Susa. Troppo decisionismo o troppo poco?*, in J. BRIQUE e A. MASTROPAOLO A. (a cura di), *Politica in Italia. I fatti dell'anno e le interpretazioni*, Bologna, Il Mulino, 2007, pp. 209-228.
- BOBBIO L. ed E. DANSERO, *Geografie in competizione nella vicenda della TAV in Val di Susa*, Torino, Umberto Allemandi & C., 2008.

- BOBBIO L. e A. ZEPPELELLA (a cura di), *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, Milano, F. Angeli, 1999.
- BOITANI A. e M. PONTI, *Infrastrutture e politica dei trasporti*, in «Il Mulino», Bologna, 2006, 1, pp. 102-112.
- BONJEAN M., *Sbagliando s'impara? L'elettrodotto della Valle di Susa*, in BOBBIO e ZEPPELELLA (1999), pp. 109-127.
- BRENNER N., *New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford, Oxford University Press, 2004.
- CALAFATI A.G., *Dove sono le ragioni del sì? La «Tav in Val di Susa» nella società della conoscenza*, Torino, Edizioni Seb 27, 2006.
- CAMPANA P., F. DALLAGO e M. ROCCATO, *Valsusa, Italia. La Tav e le grandi opere nella percezione dell'opinione pubblica*, Torino, Osservatorio del Nord-Ovest, 2006.
- CANCELLI C., G. SERGI e M. ZUCCHETTI (a cura di), *Travolti dall'alta voracità*, Roma, Odradek, 2006.
- CAPINERI C., *Gli adeguamenti delle reti di trasporto europee di fronte alla globalizzazione e alla sostenibilità*, in P. BONAVERO, E. DANSERO e A. VANOLO (a cura di), *Geografie dell'Unione Europea. Temi, problemi e politiche nella costruzione dello spazio comunitario*, Torino, UTET Università, 2006, pp. 166-198.
- CAPINERI C. e M. TINACCI MOSSELLO (a cura di), *Geografia delle comunicazioni: reti e strutture territoriali*, Torino, Giappichelli, 1996.
- CEDOLIN M., *T.A.V. in Val di Susa. Un buio tunnel nella democrazia*, Casalecchio, Arianna, 2006.
- CHATWIN B., *Le vie dei canti*, Milano, Adelphi, 1988.
- COSGROVE D., *Social Formation and Symbolic Landscape*, Londra, Croom Helm, 1984.
- DANSERO E. e C. NERVO, *Da Torino a Lione, per la Val di Susa. Strategie globali e resistenze locali nel lungo percorso del nuovo collegamento ferroviario*, in DEMATTEIS e GOVERNA (2001), pp. 147-175.
- DELLA PORTA D. e G. PIAZZA, *Le ragioni del no. Le campagne di protesta contro la TAV in Val di Susa e il ponte sullo Stretto*, Milano, Feltrinelli, 2008.
- DE MARCHI M., *I conflitti ambientali come ambienti di apprendimento, trasformazioni territoriali e cittadinanza in movimento in Amazonia*, Padova, CLEUP, 2004.
- DEMATTEIS G., *Le metafore della Terra. La geografia umana tra mito e scienza*, Milano, Feltrinelli, 1985.
- DEMATTEIS G., *Progetto implicito. Il contributo della geografia umana alle scienze del territorio*, Milano, F. Angeli, 1995.
- DEMATTEIS G., *Per una geografia della territorialità attiva e dei valori territoriali*, in P. BONORA (a cura di), *SLoT quaderno 1*, Bologna, Baskerville, 2001, pp. 11-30.
- DEMATTEIS G. e F. GOVERNA (a cura di), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*, Milano, F. Angeli, 2001.
- DI MÉO G., *Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle*, in «Espaces et Sociétés», Parigi, 1994, 78, pp. 15-34.
- EDWARDS P.N., *Infrastructure and Modernity. Force, Time and Social Organization in the History of Sociotechnical Systems*, in T.J. MISA, P. BREY e A. FEENBERG (a cura di), *Modernity and Technology*, Cambridge, MIT Press, 2003, pp. 185-225.

- FAGGI P. e A. TURCO (a cura di), *Conflitti ambientali. Genesi, sviluppi, gestione*, Milano, UNICOPLI, 2001.
- FAVARETTO T. e S. GOBET, *L'Italia, l'Europa centro-orientale e i Balcani: corridoi pan-europei di trasporto e prospettive di cooperazione*, Roma-Bari, Laterza, 2001.
- FERLAINO F. e S. LEVI SACERDOTI, *Processi decisionali dell'alta velocità in Italia. Il ruolo del Piemonte nel Corridoio Sud dello Spazio alpino*, Milano, F. Angeli, 2005.
- GILIBERTO J. ed E. GIUDICE, *No TAV. Cronache di una valle Düra*, Rivoli, Neos-Tipolito Subalpina, 2006.
- GIUSTINI G., *TAV in Val di Susa. Le ragioni di una lotta*, Bolsena, Massari, 2006.
- GOVERNA F., *Ripensare il rapporto infrastrutture/territorio. Il valore aggiunto territoriale delle infrastrutture di trasporto*, in DEMATTEIS e GOVERNA (2001), pp. 27-48.
- GOVERNA F., *Territorialità e azione collettiva. Una riflessione critica sulle teorie e le pratiche di sviluppo locale*, in «RGI», 2007, 114, pp. 335-361.
- GREGOLI F., *Alpi Cozie: elefanti e TGV*, in F. GREGOLI e S. IMARISIO (a cura di), *Le Alpi Occidentali da margine a cerniera*, Torino, Edizioni Libreria Cortina, 1999, pp. 125-140.
- HOBBSBAWM E.J. e T. RANGER, *L'invenzione della tradizione*, Torino, Einaudi, 2002 (ed. orig. 1983).
- IOZZOLINO I., *La politica europea dei trasporti. Dai TEN-T priority projects ai corridoi pancontinentali*, in «BSGI», 2004, pp. 413-430.
- JESSOP B., *Changing Forms and Functions of the State in an Area of Globalization and Regionalization*, in R. DELORME e K. DOPFER (a cura di), *The Political Economy of Diversity: Evolutionary Perspectives on Economic Order and Disorder*, Aldershot, Edward Elgar, 1994.
- LACOSTE Y., *Dictionnaire de géopolitique*, Parigi, Flammarion, 1994.
- LAFAYE C. e L. THÉVENOT, *Une justification écologique? Conflits dans l'aménagement de la nature*, in «Revue Française de Sociologie», Parigi, 1993, 4, pp. 495-524.
- LECOURT A. e G. FABUREL, *Comprendre la place des territoires dans les conflits d'aménagement. Une application aux espaces ruraux*, in «ESO», Parigi, 2005, 23, pp. 77-91.
- LOLIVE J., *Les contestations du TGV méditerranée: projet, controverse et espace public*, Parigi, L'Harmattan, 1999.
- LOLIVE J. e A. TRICOT, *The Emergence of an Alpine Environmental Expertise*, in «Innovation. The European Journal of Social Science Research», Londra, 2004, 17, 3, pp. 243-257.
- MELÉ P., *Conflits et controverses: de nouvelles scènes de production territoriale?*, intervento presentato al *Colloque Espaces et sociétés aujourd'hui. La géographie sociale dans les sciences sociales et dans l'action (Rennes, 21-22 octobre 2004)*, 2004.
- MELÉ P., C. LARRUE e M. ROSEMBERG (a cura di), *Conflits et Territoires*, Tours, Presses Universitaires François-Rabelais, 2003.
- OFFNER J.M., *Gli effetti strutturanti dei trasporti: mito politico, mistificazione scientifica*, in CAPINERI e TINACCI MOSSELLO, 1996, pp. 53-66.
- PERULLI A., *Dentro la montagna: società locali alla prova*, Torino, Rosenberg & Sellier, 2005.

- RUI S., *L'entrée en concertation, une expérience démocratique?*, in «Écologie & Politique», La Ferte- Saint-Aubin, 1997, 21, pp. 27-42.
- SANTANGELO M., *Transcalarità e multiscalarità dello sviluppo locale*, Milano, F. Angeli, 2005.
- SASSO C., *No Tav. Cronache dalla Valle di Susa*, Carta/Intra Moenia, Roma, 2005.
- SASSO C. e L. MERCALLI, *Le mucche non mangiano il cemento. Viaggio tra gli ultimi pastori di Valsusa e l'avanzata del calcestruzzo*, Torino, Società Meteorologica Subalpina, 2004.
- SCARPOCCHI C., *Dinamiche d'attori e configurazioni conflittuali nelle patrimonializzazioni del Cairo Islamico*, in «Terra d'Africa 2003-2004», Milano, UNICOPLI, 2004, pp. 49-101.
- TAMBURRINO A., *Scelte per un futuro europeo fuori dai luoghi comuni*, in «Il Mulino», Bologna, 2006, 1, pp. 113-123.
- TEBALDI M., *La politica dei trasporti*, Bologna, Il Mulino, 1999.
- TURCO A., *Verso una teoria geografica della complessità*, Milano, UNICOPLI, 1988.
- TURCO A., *Environnement et discours identitaire dans l'Apenin abruzzais contemporain*, in «Montagnes Méditerranéennes», Grenoble, 1995, 1, pp. 53-60.
- WEGNER P.E., *Imaginary Communities. Utopia, the Nation, and the Spatial Histories of Modernity*, Berkeley, University of California Press, 2002.

WHISPERS IN THE CORRIDOR AND SENSE OF PLACE: A GEOGRAPHICAL APPROACH FOCUSING ON THE CONTESTED PROJECT OF THE HIGH-SPEED RAILWAY CONNECTING TURIN AND LYON. – The aim of this article is to analyse the role played by places in environmental conflicts, with specific reference to big infrastructures' construction. More specifically, attention has been focused on how these conflicts can influence the production and/or the destruction of space as one of the main issues of infrastructures' construction. Both planning and constructing infrastructures not only implies a material and concrete transformation of space, causing reactions usually called NIMBY (Not in My BackYard), but also deeply affects the relationships between concrete and symbolic natural and human components defining places. These changes can be described as processes of space creation and destruction defined by the different actors involved in the conflict at different scales and within different rationales. In the second part of the article, the relation between infrastructure and space production and destruction is analysed with reference to the conflict on the High Speed railway connection in Susa Valley, Italy, one of the most complex environmental conflicts arisen in Italy in recent times.

Università di Torino, Dipartimento Interateneo Territorio

Università della Valle d'Aosta