



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI MILANO

GRADUATE SCHOOL IN SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES

DIPARTIMENTO DI STUDI SOCIALI E POLITICI

DOTTORATO DI RICERCA IN SOCIOLOGIA
XXIV Ciclo

PROCESSI DECISIONALI E MOVIMENTI DI PROTESTA
TRA SCIENZA E POLITICA

Una comparazione tra Italia e Francia sul caso Alta Velocità

Autore:
VALERIO LASTRICO

Tutor: Ota de Leonardis

Co-tutor: Mauro Barisione

Coordinatrice del dottorato: Luisa Leonini

A.A.
2010-2011

Indice

1. Introduzione.....	1
PARTE I Conflitti ambientali e arene decisionali.....	5
2. I conflitti ambientali tra scienza e politica	7
3. Tipi di attori e tipi di arene.....	31
PARTE II Ipotesi e contesto della ricerca.....	61
4. Ipotesi e disegno della ricerca	63
5. Cronologia ragionata degli eventi valsusini.....	87
PARTE III Il caso italiano.....	163
6. Studio del contesto e delle arene decisionali	165
7. Frame e giustificazioni.....	255
PARTE IV Il caso francese	301
8. Studio del contesto e delle arene decisionali	303
9. Frame e giustificazioni.....	357
PARTE V L'analisi comparativa	393
10. Studio dei repertori d'azione e individuazione delle possibili condizioni esplicative	395
11. Elementi per una comparazione fra i due casi d'indagine	423
12. Schematizzazione delle questioni ed osservazioni conclusive	489
Bibliografia	509

1. Introduzione

1.1 La costruzione sociale del problema di policy in campo tecnologico

Buone politiche dipendono unicamente da buone basi di conoscenza, come sembra indicare il sempre maggiore sostegno attorno all'approccio delle *evidence based policies* di Pawson [2006]? Varie teorie s'incaricano di complicare questo assunto, confutando il carattere di naturalità generalmente attribuito ai dati tecnici. Come mette in risalto Ota de Leonardis [2009] nell'introduzione ad un numero speciale de La Rivista delle Politiche Sociali dedicato al tema dell'interazione fra conoscenza, informazione e politica, il comune denominatore di tali approcci sta nel trovare fondamento nell'idea di una costruzione sociale della conoscenza pubblica, secondo cui i dati tecnici, lungi dal rappresentare certezze date per scontate, sarebbero costruiti attraverso un processo cognitivo e normativo di selezione, classificazione e definizione di cosa deve essere considerato come dato e cosa no.

L'idea che siano l'interazione e gli accordi convenzionali fra gli attori ad istituire i criteri che stabiliscono cosa sia pertinente e cosa no, quali linguaggi siano legittimi e quali interdetti [Borghesi e Sebastiani 2012, 6; Regonini 2010, 12], contribuisce a decostruire la pretesa oggettività dei dati tecnici, spingendo piuttosto ad indagare i processi attraverso cui tali dati sono costruiti. Solo così facendo, sempre seguendo de Leonardis [2009], sarebbe possibile portare alla luce le componenti cognitive e normative ad essi intrinseche, il loro essere fondati su processi di scelta, selezione e giustificazione. Insomma il loro carattere politico già messo efficacemente in risalto da Fischer [1990] oltre vent'anni fa. Dietro lo stesso "*argumentative turn in policy analysis and planning*", come lo hanno denominato Fischer e Forester [1993], starebbe infatti la presa di coscienza che «la pretesa di saper individuare ciò che è bene per una società senza fare i conti con le idee degli individui che la compongono, anche quando queste sono contraddittorie, ha implicita una tendenza dispotica» [Regonini 2001, 196], e che, per dirla con Lindblom [1990, 35], «la società deve cercare le buone politiche, o stabilire i fatti e trovare la "verità", attraverso la "competizione delle idee", non attraverso l'abilità analitica di un re-filosofo o di un'analogia élite». Deve insomma, rifacendosi ad autori come March e Olsen [1997] ed Elster [1998b, 9], tentare di giungere ad un'approssimazione condivisa e pragmatica, piuttosto che pretendere di stabilire la verità in maniera oggettiva.

Su queste basi vengono a convergere, oltre alle prospettive sulla deliberazione (più o meno aderenti all'idealtipo di Habermas), sul rischio (da M. Douglas fino a Beck), ed una parte dei *science studies* (*in primis* le opere di Latour e Callon), una serie di filoni teorici, in particolare francesi, che da un lato si rifanno alla tradizione durkheimiana sulla costruzione delle categorie e a Foucault, e dall'altra al concetto di conoscenza pubblica come *practical inquiry* di Dewey, mescolando costruttivismo e pragmatismo. Tale letteratura studia i processi entro cui si costruisce la dimensione cognitiva dell'azione pubblica collettiva in stretto rapporto con la dimensione normativa, conducendo un'analisi critica delle *evidence based policies*, indagando i modi in cui sono costruite e giustificate, discutendone gli effetti di depoliticizzazione, analizzando le basi informative degli strumenti di governo e interrogandosi su come i cittadini destinatari delle politiche siano integrati nella definizione delle basi informative nei processi decisionali

che li riguardano. Questo allo scopo di indagare il ruolo della costruzione di dati e indicatori nell'alimentare o minacciare lo statuto democratico delle politiche attraverso l'inclusione o l'esclusione dei destinatari dalle arene decisionali [de Leonardis 2009].

Secondo l'“approccio della giustificazione” di Boltanski e Thévenot [2006], primo di questi filoni, nello studio delle politiche in ambito scientifico sarebbe inutile rifarsi ad una scienza ingenuamente oggettivistica o a vuote teorie della comunicazione razionale, mentre ci sarebbe bisogno di una riflessione sulle relazioni sociali sottese, e sui modi in cui vengono fornite le giustificazioni alle questioni dibattute nel *policy-making*. Gli autori chiamano “regimi di giustificazione” questi modi, per riferirsi alla costruzione dei significati dati alle proprie pratiche da parte degli attori che competono nello spazio pubblico. In condizioni di modernità politica, secondo Boltanski e Thévenot [*ibidem*] le regole della vita politica sarebbero riconducibili a dinamiche conflittuali, in cui l'azione è messa alla prova e costretta ad essere giustificata, cioè a fare riferimento a criteri di giustizia ampiamente riconosciuti, ricorrendo al piano delle categorie per trovare dei punti di appoggio normativo a sostegno delle proprie azioni e risalire in generalità (tesi sostenuta anche da un teorico della deliberazione come Elster [1998b]). Da qui la centralità dei compromessi fra le giustificazioni dei vari attori e dunque la natura convenzionale attribuita ai problemi, dal momento che i diversi tipi di giustificazioni presenti in un discorso pubblico determinerebbero le differenti forme di coordinamento che rendono possibile l'azione collettiva, e quindi il risultato dell'interazione decisionale.

Di queste ultime considerazioni si occupa l'approccio delle convenzioni, altro filone secondo il quale dati e indicatori avrebbero natura convenzionale, essendo costruiti socialmente entro processi di definizione e classificazione tramite accordi di varia natura¹. Come tali categorie e indicatori sono costruiti, chi è coinvolto in questa decisione, quali criteri normativi sono sottesi alle scelte e con quali grammatiche di giustificazione sono tutti processi materia di conflitto e compromesso, a cui partecipa una pluralità di attori portatori di frames cognitivi, ancor prima che di interessi, differenti e in contrasto fra loro [de Leonardis 2009]. Da qui la denominazione di “politica degli indicatori” con cui Salais [2006] descrive tali processi politici, nei quali l'*expertise* tecnico-scientifica da un lato partecipa come componente dominante alla definizione degli obiettivi, mentre dall'altro rappresenta essa stessa la posta in gioco, la “politica dell'*expertise*” [Fischer 1990], la “politica dei criteri” [Fischer e Forester 1987].

Il grado di democrazia di tali processi dipenderebbe essenzialmente da due fattori. Da un lato dall'eventualità che i dati vengano naturalizzati e chiusi nella c.d. *black box* [Latour 1989], o che viceversa mantengano visibili i compromessi da cui sono scaturiti lasciando aperta la possibilità di essere rimessi pubblicamente in discussione. E soprattutto dal fatto che venga riconosciuto un ruolo attivo alla *voice* dei destinatari delle politiche, non semplicemente sulle scelte che li coinvolgono, ma anche sulla definizione delle basi informative a tali scelte sottese [Castelfranchi e Sturloni 2006]. Secondo Hess e Ostrom [2009b] la conoscenza va concepita come bene comune, la cui democratizzazione si sviluppa nel passaggio dalla semplice fruizione all'attiva produzione di conoscenza, “conoscenza pubblica” per dirla con Salais [2006], che valorizzi il sapere non specialistico dei destinatari. Qui sta un incontro con la teoria deliberativa, in quanto non si tratta di semplice accesso alle informazioni o consenso informato, e neppure di consultazione, ma di un vero riconoscimento del sapere pratico dei destinatari come fonte competente (e pertinente) di informazione per realizzare buone *policies*. La bontà delle politiche si misurerebbe allora non sulla presunta oggettività naturalizzata dei dati, ma sull'oggettività che deriva dalla

¹ Per un manifesto e una ricognizione di questo approccio, si vedano: Eymard-Duvermay, Favereau, Orléan, Salais e Thévenot [2005]; Borghi e Vitale [2007].

democraticità nella costruzione dei dati stessi [Sclavi 2003]. Ossia sulla partecipazione paritaria dei cittadini, che andrebbero coinvolti (non semplicemente perchè *stakeholders*, portatori di interessi, ma in quanto portatori di conoscenze), a processi deliberativi in cui si costruisce pubblicamente un'“oggettività di giudizio” comune, non fondata su dati oggettivi ma aperta a revisioni e conflitti (*deliberative social inquiry*) [Fischer 2003, 218; Lanzara 2005].

1.2 Obiettivi e struttura della ricerca

Lo studio delle basi informative delle politiche tecnologiche che vengono considerate rilevanti ai fini dell'azione, o che vengono al contrario considerate non rilevanti, diventa dunque fondamentale [Padovan 2011, 15]. Il progetto intende indagare, sulla base di questo quadro interpretativo, come la strutturazione delle arene decisionali, e nello specifico l'apertura a soggetti portatori di saperi non specialistici, possa influire sulla definizione del problema di *policy*, nel caso politiche tecno-scientifiche altamente conflittuali come quelle ambientali. A questo scopo si mettono a comparazione due casi relativi ai fenomeni che si rivelano spesso come i più complessi anche fra i conflitti ambientali, vale a dire quelli di pianificazione e localizzazione di grandi infrastrutture particolarmente impattanti sul territorio quali le tratte ferroviarie ad alta velocità. La scelta è ricaduta sui due casi nazionali, italiano e francese, della progettata linea transfrontaliera Torino-Lione, per gli spunti che essi offrono in termini di rapporto fra saperi, repertori d'azione collettiva, struttura delle arene decisionali, e nel tentativo di fornire una prospettiva il più possibile originale e completa su un fenomeno sempre più studiato da diverse angolature, ma su cui non esistono risultati univoci.

Più in generale gli obiettivi della ricerca sono legati alla relazione fra saperi e frames diversi che si intrecciano nel processo decisionale, all'organizzazione e al coordinamento dei diversi attori, alle cornici cognitive con cui questo processo si costruisce, prende forma e genera significati e senso. Processo che può essere considerato alla stregua di uno spazio in cui si prendono decisioni su beni comuni, decisioni cioè relative a domande concernenti quali risorse utilizzare e quali no, quali informazioni e criteri diventano rilevanti per scegliere e chi li dovrebbe fornire [Jasanoff 1987], in un'arena che comprende una varietà di voci che concorrono a costruire la scelta: non solo quella degli esperti, ma anche quella dei diretti interessati e di altri attori. La ricerca vorrebbe verificare se la formazione delle cornici cognitive degli attori sia influenzata dalle pratiche agite all'interno dell'arena decisionale, più ancora che dalla collocazione sociale pregressa degli attori stessi. L'approccio che si vorrebbe utilizzare intenderebbe dunque dare priorità epistemologica all'azione situata degli attori, piuttosto che agli attori che agiscono sulla base delle loro caratteristiche. Ciò significa definire come gli attori che partecipano al processo vedono e costruiscono la situazione, cercando di capire interpretazioni e significati attribuiti al processo stesso nel mentre che lo si agisce, processo inteso come azione collettiva basata su pratiche di creazione di senso e di significati condivisi cui prendono parte diversi attori.

Le decisioni possono così essere considerate come processi interazionali, in cui dimensioni cognitive, prescrittive e simboliche degli attori si incontrano al fine di individuare un corso d'azione piuttosto che un altro. Per capire come avvenga tale processo, e quali cornici cognitive guidano l'azione e la giustificano, è necessario ricostruire la scena decisionale, capire quali siano gli attori che vi prendono parte, con che ruolo e potere, e quali pratiche guidano e modellano l'azione nel suo svolgersi. A questo scopo si utilizza un *framework* analitico complesso, che dopo aver pagato il giusto tributo alla storia e alle istituzioni che delimitano il contesto situato dell'azione, prenda però in considerazione la componente co-

gnitiva come mediazione indispensabile per comprendere il passaggio dal contesto decisionale alle azioni degli attori.

La prima parte intende inquadrare la questione da un punto di vista teorico analitico. Il capitolo 2 fornisce il quadro teorico entro cui si articola la ricerca, ripercorrendo i possibili contributi che le varie discipline e i vari approcci danno alla comprensione di fenomeni complessi come i conflitti ambientali e territoriali, in cui si intersecano una serie di questioni di tipo sociale, politico e tecnico-scientifico. Il capitolo 3 intende fornire un quadro di riferimento per le analisi dei capitoli successivi sui processi decisionali dei due casi d'indagine, ripercorrendo le tipologie di attori e di arene allargate rintracciate in letteratura e ritenute utili ai fini dell'analisi, adattandole e riconfigurandole in alcuni casi per adattare ai fini specifici della ricerca.

La seconda parte fornisce le chiarificazioni metodologiche e di contesto su cui si basa la ricerca. Il capitolo 4 esplicita il quesito di ricerca, il disegno della stessa, la metodologia e le tecniche utilizzate, l'esplicitazione del *framework* analitico e una chiarificazione delle scelte che indirizzano l'indagine. Il capitolo 5 ripercorre, in una narrazione densa di interpretazioni, la cronologia degli eventi riguardanti il caso italiano, indispensabile per mettere a fuoco le questioni ed i passaggi di un caso davvero molto complesso sotto tutti i punti di vista.

La terza e la quarta parte costituiscono la fase relativa all'analisi dei due casi, rispettivamente italiano e francese, presi nella loro individualità, con riferimento ai primi due campi d'indagine del *framework* analitico utilizzato. In particolare i capitoli 6 e 8 sono dedicati allo studio degli attori e delle arene riscontrabili nei due casi, e dei giudizi degli attori stessi nei confronti del processo decisionale attorno a cui si muovono, dall'interno o dall'esterno. I capitoli 7 e 9 sono invece dedicati allo studio dei frames e delle grammatiche di giustificazione rintracciate nei discorsi degli attori coinvolti nei due casi.

La quarta parte è dedicata alla comparazione fra i due casi d'indagine. Il capitolo 10 è dedicato allo studio comparato dell'ultimo campo del *framework* utilizzato, vale a dire quello dei repertori d'azione collettiva. Il capitolo 11 fornisce invece una panoramica comparativa, anzitutto sulla problematizzazione del processo decisionale che rappresenta l'*explanans* della ricerca, e secondariamente su quelle che si sono individuate come le questioni più importanti, e che saranno utilizzate nella parte finale quali possibili condizioni esplicative di controllo rispetto all'ipotesi in iniziale. Fra queste la generalità dei riferimenti cognitivi e delle azioni utilizzate, la fiducia sociale nei confronti delle istituzioni, e soprattutto l'utilizzo di argomentazioni relative al sapere tecnico-scientifico o profano, all'interno del processo di *policy-making* così come fra gli attori della società civile.

L'ultima parte intende tirare le somme dell'analisi svolta, tentando di dare una strutturazione alle questioni più importanti e di arrivare ad un'esplicitazione dei meccanismi causali e una classificazione degli attori sulla base delle dimensioni ritenute rilevanti rispetto al quesito di ricerca, tirando infine le fila del discorso.

PARTE I

CONFLITTI AMBIENTALI
E ARENE DECISIONALI

2. I conflitti ambientali tra scienza e politica

2.1 Le dimensioni del conflitto ambientale e territoriale

2.1.1 *Expertise, protesta, coinvolgimento*

Una delle questioni attualmente più dibattute, nel discorso scientifico quanto in quello politico, è quella dei cosiddetti movimenti NIMBY (*Not-in-my-backyard*), gruppi locali creati e tenuti insieme dall'opposizione a scelte percepite come una minaccia per la qualità della vita locale, specie in campo infrastrutturale. Tale fenomeno è spesso visto come un conflitto avente le sue radici nel localismo egoistico delle popolazioni interessate [Andretta 2004], ma a parere di molti studiosi [Bobbio 1999; 2002c; 2004c; Trom 1999; Latour 1999] ciò non sarebbe che la metà della questione, considerando che il "Nimbysmo" più che essere una sindrome, sarebbe solo la conseguenza della vera patologia: il modello DAD (decisione-annuncio-difesa) di *policy-making* [Susskind 1985]. In un tale modello, il potere centrale compie le sue scelte in completo isolamento rispetto alla società civile, e solo a questo punto annuncia tali scelte al pubblico. Così facendo, queste ultime possono eventualmente, anche in caso di proteste, soltanto essere difese, senza alcuna possibilità di cambiamento o al limite con parziali aggiustamenti sul "come", lasciando in un'area di indiscutibilità sia il "dove" sia il "se" [della Porta e Piazza 2008, 103]. I sostenitori della democrazia partecipativa, del *consensus building* e dell'*Alternative Dispute Resolution* suggeriscono invece che potrebbe essere meglio non fidarsi troppo ciecamente della costrizione legale e dell'affidabilità tecnica, seguendo il principio del "non svegliare il can che dorme" riferito alle comunità locali, ma al contrario coinvolgere tutti i potenziali *stakeholders* e prendere in considerazione le proteste prima che sia troppo tardi, evitando di farle scoppiare ad opere già iniziate [Bobbio e Zeppetella 1999]. L'idea sottostante si basa sull'ipotesi che non sarebbe più possibile creare *outcomes* per un gruppo (specie se negativi) senza allo stesso tempo riconoscere il diritto di tale gruppo di esprimere il suo punto di vista, secondo il principio guida "nessun impatto senza rappresentanza" [Bobbio 2002b]. L'approccio *top-down*, questa è l'ipotesi, sarebbe certamente in grado di produrre decisioni tecnicamente fondate in tempi brevi, ma, essendo basato sulla forma "prendere o lasciare", potrebbe rivelarsi troppo poco flessibile in caso di opposizioni.

L'approccio inclusivo, viceversa, è immaginato come l'unico modo per risolvere le proteste prima che queste scoppino, perdendo sicuramente più tempo nella fase iniziale, ma evitando situazioni di stallo ad implementazione già avviata. Da una comunicazione corretta che eviti l'imposizione potrebbe avere origine, in caso si venga a formare un adeguato *setting* deliberativo, un comportamento più collaborativo da parte dei destinatari delle politiche [Elster 1998c]. Bobbio [2004a, 128-132] sostiene peraltro che sia da rigettare l'idea che un processo di scelta in cui molti mettono mano comporti necessariamente politiche peggiori, con il rischio di cattivi compromessi, allungamento dei tempi, stallo decisionale o accordi spartitori. Anzi, l'allargamento dell'arena dei decisori porterebbe, in molti casi, a politiche migliori sotto l'aspetto sia dell'efficacia, sia addirittura dell'efficienza [Giannetti e Lewanski 2006], oltre che di una più scontata maggiore equità. Sotto quest'ultimo aspetto, è assai probabile che i risultati rag-

giunti saranno percepiti come equi da tutti i partecipanti, se a questi è permesso l'accesso alle arene in condizioni di parità, ma anche dal lato dell'efficacia si registrerebbe un innalzamento nella qualità della progettazione attraverso la tenuta in debito conto delle istanze territoriali all'interno delle previsioni di trasformazione. Più controverso il caso dell'efficacia, dal momento che allargare le arene decisionali prevede di per sé risorse aggiuntive in termini sia di costi (a partire dai costi di transazione) che di tempi. Farlo tuttavia permetterebbe spesso, come già anticipato, di abbattere costi e tempi non previsti. Se c'è qualcosa che può insegnare la vicenda del Tav in Val Susa, anche più di altri conflitti ambientali, è proprio che decisioni non condivise anticipatamente corrono il rischio, una volta formulate, di andare incontro a difficoltà talmente forti da dover essere fermate, modificate o abbandonate nonostante i costi già sostenuti per prendere la decisione. In questi casi, come si vedrà nel caso dell'Osservatorio istituito dopo gli scontri del 2005, tempi e costi si dilatano in modo incontrollabile, per la difficoltà a riprendere il cammino dopo che una scelta già adottata si riveli impraticabile per qualche ragione, fra cui spicca la stessa conflittualità locale. È peraltro assai raro che il coinvolgimento venga concesso in seguito alle mobilitazioni locali e quale comice per la risoluzione di conflitti già in atto [Sebastiani 2006; Mori 2006a, 3], se non in casi particolari e comunque, visti gli animi ormai esacerbati, con scarsi risultati [Pomatto e Ravazzi 2011]. Se tutti gli *stakeholders* vengono invece coinvolti, e nel caso (affatto scontato) in cui questi riescano ad arrivare ad un compromesso, nessuno di loro avrebbe interesse a mettere in discussione una soluzione raggiunta col loro consenso, dal momento che chi ha sottoscritto un accordo dovrebbe essere indotto ad una maggiore responsabilità [Pellizzoni 2003]. Oltre a questi possibili vantaggi in termini di bontà delle scelte, comunque, il coinvolgimento si presenterebbe come un bene in sé, quale mezzo per ovviare al deficit democratico nelle scelte di realizzazione e localizzazione infrastrutturale [Brusatin 2011; Rui 2001; Lewanski 2007; Caruso 2006b; Bobbio 1999].

La principale ragione che spingerebbe un governo a condividere scelte che gli spetterebbero di diritto sarebbe, secondo Bobbio [2004a, 16], il fatto che altri soggetti siano in possesso di risorse di cui il governo necessita al fine di raggiungere i propri obiettivi. Il consenso occupa ovviamente un posto speciale fra tali risorse, e quindi un campo privilegiato di applicazione delle pratiche inclusive può essere l'esistenza di forti conflitti, attuali ma soprattutto potenziali. Ciò sarebbe vero in particolare per quanto riguarda un fenomeno in costante crescita quale i conflitti ambientali, in cui la spinta alla mobilitazione da parte dei cittadini è più elevata data la percezione di rischio che si ritiene insita nelle politiche in campo scientifico-tecnologico. Tali politiche possiedono tuttavia un'altra peculiarità: il loro essere fondate su basi scientifiche formulate in maniera che si suppone oggettiva da saperi esperti. In questo caso non sussisterebbe quindi la necessità di rivolgersi al pubblico come avviene in altri campi, ad esempio quello urbano, dove la risorsa mancante all'amministrazione è la conoscenza, diretta per quanto non specialistica, che gli abitanti hanno del proprio territorio [Balletti 2007b]. Qui, infatti, il sapere tecnico si ritiene auto-legittimato dall'essere fondato su solide basi scientifiche.

Dire che un progetto è tecnico sarebbe però, spesso, solo un modo per metterlo al riparo dalla discussione. Al contrario, riconoscere la sua dimensione sociale comporta ammettere la possibilità che esso venga discusso entro arene politiche più o meno allargate. È in questo panorama che si possono interpretare alcuni fattori quali la richiesta di maggior partecipazione al dibattito e alla presa di decisione da parte di numerose associazioni di cittadini, la discussione di temi quali "democrazia ecologica" [Ungaro 2006; 2001b], "democrazia tecnologica" e "forum ibridi" [Callon, Lascoumes e Barthe 2009], ed il tentativo da parte delle istituzioni pubbliche di implementare nuove procedure dirette verso una maggiore partecipazione del pubblico al dibattito sulle tecno-scienze (proliferazione del sociale). Secondo Beck

[2000, 256-257] nella prima modernità si assumeva che politica e scienza fossero monopolizzabili e delimitabili all'interno di istituzioni appositamente progettate: il sistema politico e il sistema scientifico, quest'ultimo delegato ai soli scienziati e dunque considerato non-politico. In particolare, sotto la copertura del progresso, scienza ed economia sarebbero state sottratte alla legittimazione politica e rese immuni alla critica, così che buona parte delle competenze decisionali che strutturano la società sarebbe sottratta alle regole democratiche e delegata alla libertà di investimento e ricerca. L'avvento della modernizzazione riflessiva condurrebbe però all'abbattimento dei confini dei due sistemi, dato che i monopoli della conoscenza e dell'azione politica si sono differenziati, allontanati dai luoghi prescritti e divenuti generalmente disponibili. All'interno di questi spazi di discussione, di questi "forum ibridi", i partecipanti ricoprono un duplice ruolo: da un lato, in quanto cittadini, chiedono di poter occupare una posizione sempre più attiva, di poter allargare il collettivo decisionale tradizionalmente costituito dai rappresentanti eletti e di affiancare quindi ai meccanismi della democrazia rappresentativa istanze di democrazia partecipativa o deliberativa [Lenzi 2004]. Dall'altro, in quanto profani, sono portatori di una conoscenza, benché non esperta, che metterebbe in crisi il carattere naturalizzato delle basi informative, a sua volta rappresentazione solo di un frame particolare, quello economicistico dell'analisi costi-benefici.

Con la profanazione del loro campo d'azione da parte dei saperi non specialistici [Agamben 2005], scienza e tecnica vengono pertanto trascinate nella disputa, invece di contribuire a risolvere i conflitti nati su temi che in precedenza sarebbero stati di loro indiscutibile appannaggio. Diventa oggetto di contestazione quindi anche il tradizionale rapporto fra politica ed esperti, o meglio la contrapposizione fra la politica dei valori e degli interessi e la "politica dei fatti", capace di compiere scelte efficienti in base a dati non controversi [Pellizzoni 2011b; 2011c]. Viene così rimessa in dubbio l'autorità degli esperti e l'idea che esista un sapere neutrale, grazie al quale la scienza dovrebbe dire al potere "come stanno le cose" [Pellizzoni 2011d]. Attraverso il coinvolgimento dei saperi non specialistici dei cittadini sarebbe allora possibile invertire, o quantomeno rendere manifesta, la tendenza a depoliticizzare le basi informative delle scelte pubbliche, intese come meri dati tecnici che tanto più valgono quanto più pretendono di fondarsi su evidenze scientifiche. In questo modo si lasciano in una *black box* i processi di creazione delle convenzioni cognitive che stanno dietro tali dati, i quali a loro volta rispondono a preferenze normative. Classificazioni e indicatori costruiscono quindi la propria realtà, proprio nel momento in cui si tenta di nascondere la loro convenzionalità dietro la scientificità dei dati, non più riconoscibili per le scelte politiche che in realtà sono [Desrosières 2002; Bonvin e Rosenstein 2009; Borraz 2009]. Ciò avverrebbe in particolare attraverso l'enfasi posta su quantificazione e misurabilità dei problemi, che da un lato fomirebbe ai *policy-makers* gli argomenti giustificativi e legittimanti dell'oggettività scientifica, nascondendo però dall'altro lato la selezione dei problemi, dei dati considerati rilevanti e dei criteri normativi che guidano tali scelte. Insomma diffondendo una visione data per scontata e sottraendola in questo modo al discorso pubblico democratico.

Alla base di tale divergenza circa il ruolo delle basi informative nel *policy-making* vi sono i due principali modelli interpretativi del rapporto tra scienza e società. Il *deficit model* proposto da Davison, Barns e Schibeci [1997] punta l'indice contro l'ignoranza, affermando che i profani non conoscono né comprendono la scienza, e pertanto la temono e ne diffidano. L'assunto del modello è che una migliore informazione conduce a una maggiore comprensione, che a sua volta porta al sostegno della scienza e all'accettazione dell'innovazione tecnologica. Alla base vi è una concezione di comunicazione scientifica di tipo diffusionista, in cui il pubblico è considerato come una sorta di recipiente (passivo, disinformato e superstizioso) dell'"istruzione pubblica" proveniente dal sapere razionale. In direzione opposta si

sviluppa il modello interattivo o democratico fatto proprio da Cloître e Shinn [1985] in cui emerge il problema della rilevanza diretta della scienza nelle preoccupazioni quotidiane: mentre da un lato le affermazioni degli esperti riflettono una particolare visione della realtà, dall'altro lato il profano appare come un soggetto attivo, e capace di elaborare in modo critico e in qualche caso influenzare l'operato dello scienziato. Il modello partecipativo, tuttavia, mira a superare anche questa seconda visione, puntando non solo alla consultazione, ma ad una vera e propria co-produzione della conoscenza ottenuta in modo democratico, ad una scienza "post-normale" [Bucchi 2008; 2002].

2.1.2 *I conflitti territoriali fra interessi ed idee*

La letteratura sociologica sui conflitti può essere suddivisa in due grandi famiglie, a seconda che l'interrogativo principale sia rappresentato dalle cause del conflitto o al contrario dalla sua dinamica, in termini relazionali e processuali [Edelman 2001, 288-291; Vitale 2005a, 2-3]. Nel primo caso gli attori inquadrebbero la disputa a partire da interessi contrastanti fondati su posizioni inconciliabili nei valori, e nel corso del conflitto non accadrebbe nulla di diverso da quanto era previsto dovesse succedere. Si negherebbe però in questo modo il ruolo costituente e qualsiasi autonoma funzione propulsiva alle dinamiche di conflitto in termini di cambiamento sociale. Ciò che conta sembra essere solo ciò che viene prima, «appiccicando agli attori sociali un'identità culturale, o stabilendo per gli agenti una posizione nello spazio sociale: tutto dipenderebbe dalle relazioni che precedono il conflitto e nulla di imprevisto potrebbe accadere in esso. In questo senso, questa letteratura sospende le proprietà di incertezza dell'azione nella dinamica del conflitto e considera che tanto gli attori quanto i loro motivi siano dati» [Dal Lago 2005, 13]. Considerando come date ed oggettive le posizioni degli attori, peraltro, tale visione non offrirebbe spiegazioni all'intrattabilità delle controversie, né tantomeno suggerimenti per la loro risoluzione [Schön e Rein 1994, 10]. Nel secondo approccio, il conflitto è concettualizzato all'opposto quale processo generativo, valorizzandone la dimensione processuale seguendo la lezione di Simmel secondo cui, per comprendere gli esiti di un conflitto, bisognerebbe guardare più alla sua dinamica che non alle condizioni da cui sorge.

La differenza rispetto al primo approccio consiste sostanzialmente nell'inquadrare i conflitti come scontro non solo e non tanto fra interessi, ma fra idee, interpretazioni, rappresentazioni, concetti e argomenti [Hajer 1996, 247; Majone 1989, 2; Beck 1996, 36], o meglio fra preferenze non date e stabili in termini posizionali, bensì apprese processualmente [March 1998] ed inquadrate cognitivamente nel corso del conflitto [Donati 1992; Benford e Snow 2000]. Ciò non significa negare importanza agli interessi [Thévenot 1996], ma notare la loro interrelazione con le interpretazioni degli interessi stessi, per cui se gli interessi danno sicuramente forma al quadro definitorio degli attori, è anche vero che il secondo dà forma ai primi, in un'influenza vicendevole e non deterministica [Schön e Rein 1994, 29], in cui non solo gli interessi, ma la stessa identità si formerebbe nel corso del processo [Brubaker e Cooper 2000, 6-7; Hunt, Benford e Snow 1994; Snow e McAdam 2000] retroagendo poi sul processo stesso [Ghiraldini 2009]. Il che comporta anche l'abbandono del pregiudizio economicistico secondo cui dietro ad ogni disputa sarebbe all'opera unicamente la razionalità strumentale, la difesa del proprio interesse [Schön e Rein 1994, 37-38], del proprio giardino per dirla nell'ottica dell'etichettamento Nimby [Cefaï 1996; Cefaï e Trom 2001; Roccato, Rovere e Bo 2008].

Le controversie sono inevitabili in una società democratica [March e Olsen 1997; Hibbing e Theiss-Morse 2002; Segatti 2008], e attingendo al secondo approccio ricordato sopra si può notare come esse

siano spesso produttive¹, portando ad un approfondimento di questioni di *policy* altrimenti date per scontate [Schön e Rein 1994, 8]. I conflitti sarebbero ineliminabili e produttivi anche in ambito scientifico [Kuhn 1969], quale mezzo per giungere ad una democratizzazione tanto del sapere quanto della stessa democrazia [Lascoumes 1999; Latour 2004]. In questo caso la funzione decostruttiva verso il dato per scontato è tanto più evidente, con le controversie a riportare alla ribalta forme di razionalità che la storia della scienza non ha ritenuto pertinenti, ma che potrebbero invece fornire utili strumenti di contaminazione e apprendimento riflessivo in un momento storico caratterizzato dalla crisi delle certezze [Nowotny, Scott e Gibbons 2001; Pellizzoni 2004; 2005c; Sancassiani 2004; Pantaleo 2005]. I nuovi tipi di conflitto, non direttamente attinenti alla sfera economica e politica, sarebbero in questa prospettiva utili strumenti di *institution building* [Bifulco 2005b], portando al rinnovamento tanto di politica ed economia quanto della scienza, e al loro intersecarsi con la quotidianità e le pratiche sociali. Tali controversie socio-tecniche, che gravitano solitamente attorno a questioni ambientali e alla scala locale, porterebbero infatti alla “proliferazione del sociale” attraverso l’interazione anche conflittuale fra detentori del potere politico, detentori del sapere scientifico e “profani”, che avrebbe a sua volta ripercussioni sull’elaborazione cognitiva collettiva dei problemi di *policy*. Configurando conseguenze pienamente politiche [Callon, Lascoumes e Barthe 2009], oltre che rappresentare un’opportunità di *empowerment* per le comunità locali² [Fedi, Rovere e Lana 2008; Bonvin e Rosenstein 2009].

La commistione fra conflitto politico e controversie socio-tecniche trova la massima espressione nei sempre più diffusi conflitti territoriali, specie in ambito ambientale [Pellizzoni 2011a; Ambiente Italia 2007; Faggi e Turco 2002]. Nella visione di chi si oppone, lo scontro fra grandi progetti e reazioni locali [Dematteis e Governa 2001; Bobbio e Dansero 2008; Trannoy 2007; Fourniau 1999] è legata alla retorica della resistenza del Davide locale all’arroganza del Golia dei poteri forti [Borelli 1999], mentre nell’ottica dei promotori chi si oppone lo fa solo in quanto spinto da egoismo conservatore. La disputa in questi casi sembra ancor più accesa nel caso in cui verta su politiche di localizzazione infrastrutturale, come nel caso delle linee ferroviarie ad alta velocità di cui si occupa la presente ricerca, dal momento queste presuppongono interventi irreversibili [Dente 2008; Balducci e Tessitore 1999; Klein 1999], per i quali non può pertanto essere valida la regola di democrazia sostanziale secondo cui nessuna questione dovrebbe essere chiusa una volta per tutte [Borghi e Sebastiani 2012, 12]. Indipendentemente dalla difesa di interessi privati, sarebbe la stessa percezione nei confronti delle infrastrutture ad essere cambiata.

¹ Per una concezione sicuramente positiva sulle facoltà migliorative del conflitto, ma insieme più critica, si veda Hirschman [1994, 141; 1982; 1983] (cfr. Vitale [2003, introduzione]).

² Sul concetto di *empowerment* nelle sue varie accezioni cfr. Bifulco, de Leonardis e Donolo [2001]; Behrouzi [2005]; Pimbert e Wakeford [2001]; Floridia [2006]. Come il capitale sociale, si connota insieme quale processo e prodotto, intrinsecamente relazionale, risultato di un’evoluzione di esperienze di apprendimento che portano un soggetto individuale o collettivo a superare una condizione di impotenza. Si configura come “saper fare” caratterizzato da una condizione di fiducia, capacità di sperimentare e di confrontarsi attivamente con gli altri. *Empowerment* significa dunque rafforzamento del potere di scelta, miglioramento di competenze e conoscenze in un’ottica di emancipazione politica [Pieron 2005, 25]. Si può leggere sia a livello micro, come rafforzamento di potenzialità individuali, sia a livello meso, come aumento di potenzialità d’azione delle associazioni, sia a livello macro, come autodeterminazione della comunità locale rispetto a costrizioni esogene e strutturali. A livello comunitario si veda la definizione di Maggio e Selicato [2006, 12]: «Questo *community empowerment* [...] contribuisce a forgiare cittadini migliori, più attivi e abili a riflettere sui loro problemi, con un più forte senso di responsabilità, capaci di produrre decisioni più stabili e legittimate, di migliorare la qualità dei processi di *decision-making* e di facilitare l’apprendimento. Infine, esso può avere effetti positivi anche sul piano istituzionale, rendendo le istituzioni più permeabili all’influenza della società civile». L’attivazione dei cittadini sarebbe dunque legata al loro coinvolgimento in un *decision-making* che, integrando un numero sempre maggiore di attori, diviene allargato e relazionale, con la creazione di una rete di soggetti depositari del potere decisionale condiviso. La nozione di *empowerment*, seppur raramente richiamata in questi termini, sarà importante nell’analisi del “laboratorio valsusino”.

Per decenni la realizzazione di un'autostrada come la localizzazione di un polo industriale o di una centrale elettrica veniva immediatamente associata ad un'idea positiva di sviluppo. Oggi non è più così, o almeno non è scontato che accada ovunque. Perché è cambiato il rapporto che le comunità hanno con il proprio territorio e la difesa dell'identità e qualità diventa un fattore che unisce nella difesa da trasformazioni che potrebbero modificarle [...] Allora all'ingegneria veniva demandato il compito di costruire un segno tangibile della presenza infrastrutturale, nella consapevolezza del grande ruolo simbolico e formale. Mentre oggi a ponti, viadotti, svincoli, tangenziali è associata un'immagine il più delle volte negativa, di congestione e inquinamento, oltre che detrattiva di contesti urbani e paesaggi. In qualche modo l'idea di infrastrutture che allora si associava con un'idea di sviluppo quantitativo e infinito non vale più perché deve fare i conti con i limiti di un territorio profondamente trasformato [Zanchini 2007, 1].

Tomando alla divisione di massima in cui viene suddivisa la letteratura relativa ai conflitti, secondo una visione strettamente legata agli interessi materiali situazioni di questo tipo vengono solitamente etichettate come "sindrome Nimby", che indica

il rifiuto di localizzazioni indesiderate da parte di popolazioni locali, mosse da preoccupazioni prevalentemente egoistiche relative al rischio percepito di perdita di uno *status*, della caduta di valori immobiliari del territorio interessato, o di pericolosità dell'opera per la salute e la qualità della vita. In quest'ottica, i comitati di cittadini impegnati in azioni di questo tipo sono stati definiti come la perfetta illustrazione del comportamento da *free-rider*, cioè del rifiuto di pagare i costi necessari al raggiungimento di beni collettivi, e l'atteggiamento dei loro attivisti viene descritto nei termini della mobilitazione di individui razionalmente egoisti che sul modello dell'*homo oeconomicus* agiscono in base ad un calcolo dei costi e benefici personali [Caruso 2006a].

Secondo tale concezione il conflitto contrappone la ragione pubblica all'interesse privato [Rawls 1997], coloro che sostengono di rispondere a bisogni collettivi di sviluppo economico (i buoni e i lungimiranti) a coloro i quali, opponendovisi, sembrano essere guidati solo da egoistici interessi locali (Nimby) [Padovan 2011, 8]. Per una visione ingenua di questo tipo, tutto sarebbe riconducibile ad interessi economici, alla concentrazione dei costi sociali su un territorio ristretto a fronte di benefici diffusi [Bobbio 1994; 2002c], e il conflitto facilmente sanabile attraverso la previsione di compensazioni materiali [Maffii e Parolin 2011]. Secondo Lafaye e Thévenot [1993, 511-512], tuttavia, le comunità locali è proprio questo che contesterebbero, vale a dire la visione del territorio come merce, ridotto a questione tecnica ed economica come nell'analisi classica di Polanyi [2000]. In realtà Bobbio [2011] considera almeno cinque modi di concettualizzare i conflitti territoriali: a) come manifestazioni particolaristiche che impediscono il soddisfacimento di interessi generali; b) come l'effetto di attori interessati che strumentalizzano a proprio vantaggio le paure delle popolazioni; c) come l'esito della sproporzione tra costi concentrati e benefici diffusi; d) come reazione a rischi inaccettabili; e) come resistenza dei luoghi ai flussi che li invadono; f) come richiesta di un diverso modello di sviluppo. Le ultime tre spiegazioni fanno riferimento a problematiche differenti rispetto ai presunti interessi egoistici delle comunità locali, le quali invece, in base alla seconda visione del conflitto, arriverebbero processualmente a mettere in dubbio la stessa sussistenza del presunto interesse generale [Bobbio e Lazzeroni 2002].

Anche la visione "compassionevole" che riconosce agli oppositori la scusante dei costi concentrati, parte infatti dal presupposto che l'intervento previsto rappresenti un indiscutibile bene in sé (in base alla cosiddetta "ideologia delle grandi opere" [Zeppetella 2009]), e il problema alligni solo alla distribuzione di costi e benefici in termini razionali, non prendendo in considerazione i costi e benefici politici. La reazione delle comunità etichettate come Nimby è quella di considerare se stesse quali portatrici dell'interesse generale, e di vedere il problema non in benefici diffusi a fronte di costi concentrati, ma all'opposto in benefici concentrati sui pochi che avrebbero da guadagnare dalla realizzazione di opere considerate inutili, secondo il principio che «pochi *policy makers* considerano il criterio del beneficio sociale come rilevante rispetto ai loro obiettivi, che sono più limitati. Se il legislatore prende i costi di una decisione e li spalma su tutti i cittadini, o li camuffa in qualche altro modo, e concentra i benefici su

uno specifico gruppo di cui cerca il consenso, il fatto che i costi aggregati eccedano ampiamente i benefici è per lui di scarso interesse» [Regonini 2001, 179].

Al di là che siano economici o politici, concentrare l'attenzione sui soli interessi rischia di non far comprendere a fondo i meccanismi processuali, cognitivi e normativi, che guidano le azioni degli attori nel corso delle loro interazioni situate, e alle possibilità evolutive delle stesse istituzioni sulla base di tali interazioni. Anche perché, nei fenomeni in questione, è evidente più che in altri ambiti il fatto che gli stessi interessi, e persino l'identità degli attori, non è data in anticipo rispetto alla porzione di realtà rappresentata dalla vicenda conflittuale. La principale caratteristica che secondo Magnaghi [2000, 110] distingue i conflitti territoriali da quelli sociali classici è il loro carattere diffuso, non rappresentando più movimenti fortemente caratterizzati ideologicamente, bensì comportamenti e pratiche che attraversano la vita quotidiana. Le questioni ambientali non sono più avanzate solo da gruppi di militanza chiusi [Jamison 1996], ma da aggregazioni variegata di abitanti che partendo dall'opposizione a qualche intervento evolvono spesso verso forme di cittadinanza attiva, fornita di una spiccata progettualità in grado, tra l'altro, di costruire trame solidali connotando in senso collettivo il territorio che si sente minacciato. Il che costituisce la seconda caratteristica che egli [ivi, 111] riconosce a tali esperienze, quella dell'impossibilità di classificarle entro ambiti d'azione, visto il carattere sempre più integrato delle tematiche che insistono su di un territorio, e quindi sui suoi abitanti. Seppure l'iniziale coalizione sia quasi sempre stimolata da un problema specifico e nasca in forma strettamente conflittuale, nella grande maggioranza dei casi essa va incontro ad un più o meno rapido processo di risalita in generalità, trasformandosi in movimento *multi-issues* portatore di logiche più propositive (*frame extension*).

È ciò che accade ai comitati di cittadini, che della Porta [2004b, 7] definisce come gruppi debolmente strutturati, formati da individui che si riuniscono su base territoriale prevalentemente per opporsi a interventi che ritengono danneggerebbero la propria qualità della vita. Simili gruppi sono in continua e rapida ascesa a partire dagli anni '90, e la loro novità rispetto ai movimenti degli anni '70 risulta dall'essere portatori di domande non filtrate in alcun modo dalla politica istituzionale, per il progressivo indebolimento dei partiti politici avvenuto negli stessi anni. Questi perdono infatti la capacità di costruire identità collettive, attività svolta invece da movimenti che poi rivolgono le proprie richieste direttamente alle istituzioni, saltando la mediazione dei partiti e in forma generalmente conflittuale. Secondo Beck [1994, 69] non sarebbe pertanto esagerato affermare che i gruppi sociali hanno ormai «assunto tematicamente l'iniziativa. Sono stati loro a porre all'ordine del giorno i temi di un mondo minacciato, contro la resistenza dei partiti». I partiti sono visti infatti come più sensibili alle pressioni dei poteri economici forti che alle richieste della base, e si ritiene che anche le amministrazioni abbiano perso la capacità di ascolto, così che l'unica possibilità per farsi ascoltare risiederebbe nella protesta [della Porta 2004c, 118-119]. Guardando al loro processo di *framing*, Andretta [2004] mostra però come, ferma restando l'iniziativa in prima persona che bypassa la mediazione dei partiti, i comitati si evolvano col passare del tempo, provando a superare l'appellativo di Nimby, costruendosi un'identità pubblica legittimata a parlare di beni collettivi e a partecipare ai processi di formazione delle politiche pubbliche. Cosa che nota anche Allasino [2004], trovando nell'istituzionalizzazione dei loro modelli organizzativi verso la costruzione di *networks* di comitati anche il passaggio della logica d'azione dalla protesta alla proposta, con il conseguente allungamento dell'orizzonte temporale. Inizialmente i comitati sorgono con l'obiettivo di bloccare o ottenere una posta in gioco relativamente limitata, ma il successo eventualmente ottenuto in quella campagna può dare nuova fiducia nella capacità di cambiare le cose con le proprie forze, e spinge a perseverare nella mobilitazione senza chiudersi nell'egoistica soddisfazione per il risul-

tato raggiunto a proprio vantaggio ma allargando i temi dell'azione. «Non si tratta solo della volontà di singole organizzazioni di sopravvivere comunque, diventando esse stesse fini e non più strumenti. La vitalità e la continuità del comitatismo affondano le loro radici nella democrazia locale, che non si lascia esaurire nella mera amministrazione o nella delega di rappresentanza, ma rinnova l'esigenza di partecipazione diretta dei cittadini alla vita della *polis*» [ivi, 69].

Di fronte a tali evoluzioni è del tutto evidente come «i discorsi Nimby tendano a rinchiudere i residenti in una posizione illegittima» [Jobert 1998, 73], e per alcuni autori sarebbe fallimentare non solo il tentativo di etichettare tutte le reazioni locali come Nimby, ma ancor di più quello di aggirare le proteste attraverso la centralizzazione delle decisioni e la semplificazione ed efficienza procedurale [Hajer 1996, 256; Bartolomeo e Pacchi 2004]. Per tali ragioni in questa ricerca sarà privilegiata una visione processuale e cognitiva tanto del *policy-making* quanto delle reazioni sociali, nell'ottica di sviscerare la trasformazione del conflitto in forma di partecipazione attiva [Pellizzoni 2008, 93; Blatrix 2000; Rui 2001], e le sue possibili sfide ai discorsi egemonici in campo politico, economico e scientifico.

2.1.3 *Il conflitto come reazione ad un modello tecnocratico e decisionista*

Il modello decisionale cui viene attribuito il maggior grado di affidabilità, tanto dai decisori quanto dagli analisti, fa riferimento al paradigma razionale-burocratico, definito anche, in un'accezione carica di valutazione negativa e che fa maggiormente leva sul versante conoscitivo, come decisionista [Majone 1989, 12] o tecnocratico³ [Fischer 1990]. Secondo tale concezione le decisioni riguardanti la cosa pubblica vengono prese all'interno delle strutture dell'attore pubblico ad ogni livello, il quale elabora le politiche che ritiene opportune in totale isolamento dalla società civile, sulla base di criteri tecnico-scientifici ma anche del mandato popolare che lo erge a rappresentante unico e legittimo della cittadinanza di riferimento. Tali politiche vanno poi implementate da parte di enti sottoposti sempre nell'ambito del settore pubblico, secondo una rigida catena gerarchica. Una visione *top-down* di questo genere presuppone che gli anelli funzionalmente o territorialmente più bassi siano meri esecutori delle decisioni provenienti dal centro, mentre il versante privato e i cittadini non avrebbero voce in capitolo:

Un'amministrazione tecnica centralizzata, iscritta in una logica di produzione tecnocratica delle politiche pubbliche, intesa a programmare la società al fine di razionalizzare la precedente logica territoriale. Il numero di soggetti legittimati ad intervenire nel processo decisionale è ridotto. Lo spazio della decisione è ristretto e non visibile. Gli ordini professionali dei tecnici sono ai comandi, mentre la politica esegue [Rui 2004a, 33].

Nell'idealtipo burocratico netta è la separazione pubblico/privato: da un lato stanno attori pubblici monolitici nella veste di *policy-makers*, anche se spesso meri esecutori di scelte tecniche demandate ad esperti, dall'altra il settore privato. I cittadini, in mezzo a tale dualismo, non sono che destinatari passivi delle decisioni prese dall'autorità (*policy-takers*), utenti di servizi progettati dall'alto su quelli che sono considerati i loro bisogni, che non hanno influenza sulle scelte politiche salvo nelle tomate elettorali o a meno di non costituirsi in *lobby*, e possono semplicemente limitarsi a protestare una volta che queste siano state prese. In caso di scontento, possono fare affidamento, nella terminologia di Hirschman [1982], solo alla *voice*, essendo loro preclusa, trattandosi di *non-voluntary clients* [Lipsky 1980], la strategia dell'*exit*⁴.

La definizione razionale di democrazia porta con sé una anche una definizione economicistica di competizione politica, secondo il modello di Schumpeter [1964, 257] per cui «il metodo democratico è

³ Padovan [2011] utilizza invece il termine “espertocrazia”.

⁴ A meno che, per le scelte localizzative di cui ci si occupa qui, non si prenda in considerazione l'opzione di abbandonare il territorio di residenza.

lo strumento istituzionale per giungere a soluzioni politiche, in base al quale singoli individui ottengono il potere di decidere attraverso una competizione che ha per oggetto il voto popolare». Tale visione legale-burocratica ha tuttavia lasciato il passo sempre più ad un nuovo modello che vede ridimensionato di molto il ruolo di decisore unico attribuito ai poteri pubblici, in favore di una commistione sempre maggiore con il settore privato inteso tuttavia, ancora una volta, non come partecipazione della società civile largamente intesa, ma dei soli interessi forti di carattere economico. La spinta economicistica ed esclusiva già presente nel modello burocratico sarebbe così accentuata, lasciando del tutto inalterato il carattere di indiscutibilità attribuito agli esperti. Sarebbe questo il cosiddetto “paradigma post-democratico” [Crouch 2003; Borghi 2006a, 15-16], dominante a partire dall’ascesa negli anni ‘80 dell’ideologia neo-liberista. Esso si rifà da un lato alla concezione negativa dello Stato propria della tradizione liberale, e dall’altro alla visione elitista e tecnocratica che alimenta la sfiducia nella crescente attivazione dei cittadini nei processi decisionali, insistendo invece sul ruolo dei tecnici e del mercato. Quest’ultimo, in particolare, diviene il modello alla cui razionalità la vita sociale deve essere sottoposta, attribuendo importanza a preferenze individuali che si suppongono esogene rispetto alla vita collettiva, e sottratte in questo modo all’ambito dell’agire politico. La politica viene ridotta così a *problem-solving* delegato a tecnici esperti, esclusivo appannaggio di ristrette élites in grado di condizionare l’intera agenda, e non solo le scelte economiche vicine agli interessi di cui sono portatrici. In una simile prospettiva ogni altra *voice* è percepita come ostacolo al pieno dispiegamento di tale razionalità, e la politica viene ridotta ad uno spettacolo nel quale il dibattito si esercita su un numero ristretto di questioni selezionate da gruppi rivali di esperti⁵, condotto da questi e da loro strettamente controllato, mentre la massa dei cittadini svolge un ruolo passivo, acquiescente ed apatico [Crouch 2003]. Il discorso tecnocratico, deviando l’attenzione dal suo essere discorso, e dunque politico, adotta un idioma tecnico che tende ad oscurare le potenzialità democratiche, immaginando una realtà stabile e oggettiva codificabile e controllabile attraverso un linguaggio neutro, che delegittima ogni altra possibile pratica discorsiva che potrebbe aiutare ad identificare e risolvere i problemi pubblici [Torgerson 2003, 120-122]. Nelle parole di Rancière [2007, 98]

dichiarandosi semplici gestori delle ricadute locali e della necessità storica mondiale, i nostri governi si industriano a eliminare il supplemento democratico. Inventando istituzioni sovra-statali che non sono responsabili di fronte a nessun popolo, i nostri governi realizzano il fine immanente alla loro stessa pratica: depoliticizzare le questioni politiche, sistamarle in luoghi che non lasciano spazio all’invenzione democratica di luoghi polemici. Così gli stati e i loro esperti possono intendersela tranquillamente fra loro.

La post-democrazia è pertanto prima di tutto depoliticizzazione del dibattito pubblico in favore della delega incondizionata al sapere tecnico in generale, e all’economico in particolare, «cultura del consenso che ripudia gli antichi conflitti, abituando a oggettivare senza passione i problemi che a corto e a lungo termine le società incontrano, a chiedere soluzioni agli esperti e a discuterle con i rappresentanti qualificati dei grandi interessi sociali» [ivi, 91].

I processi di partecipazione su scala locale, che Sabel [2001] chiama “sperimentalismo democratico”, sembrano potersi collocare nella cornice di malessere che quel paradigma suscita in frange, sia pur minoritarie [Ambrosini 2005], della popolazione. La varietà di esperienze raggruppabili sotto questa definizione è riconducibile alla comune convinzione che la democrazia si alimenta attraverso un’attiva partecipazione collettiva all’elaborazione e al trattamento dei problemi che in essa si generano, e che essa prosperi, come afferma Crouch [2003],

quando aumentano per le masse le opportunità di partecipare attivamente, non solo attraverso il voto ma con la discussione e attraverso organizzazioni autonome, alla definizione delle proprietà della vita pubblica; quando le

⁵ Rivalità comunque relativa e che si rifà a diverse interpretazioni all’interno della stessa logica egemonica.

masse usufruiscono attivamente di queste opportunità; e quando le élite non sono in grado di controllare e sminuire la maniera in cui si discute di queste cose.

Una simile enfasi sulle risposte dal basso può apparire un paradosso viste le continue affermazioni a proposito della crisi della politica, che riscontrano come il problema dell'apatia, del privatismo [de Leonardis 1997], sia evidenziato da un *trend* generale di diminuzione della partecipazione elettorale e dalla crisi dei partiti, principali agenti dell'intermediazione della domanda politica. In realtà, afferma Beck [2000, 258], si può parlare di crisi del politico solo considerando quest'ultimo in maniera tradizionale, vale a dire quale strumento della classica democrazia rappresentativa. «L'impressione di stasi "politica" inganna. Essa si produce solo perché il politico viene limitato a ciò che viene etichettato *come* politico, alle attività del *sistema politico*. Se lo si concepisce in modo più estensivo, allora si vede che la società si trova in un vortice di cambiamenti che, del tutto indipendentemente da come lo si valuti, merita senz'altro il titolo di "rivoluzionario"». Dove esiste un crescente distacco tra istituzioni democratiche consolidate e cittadini, si osserva anche una forte crescita di forme partecipative alternative e spontanee (associazionismo, comitati civici, movimenti d'opinione e sociali). Più che un problema generico di partecipazione sembra quindi emergere un problema specifico di ricostruzione del rapporto fra cittadini e istituzioni, addebitabile alla scarsa fiducia nelle forme istituzionalizzate e negli attori che hanno tradizionalmente veicolato la partecipazione mediando la domanda politica [Torcal e Montero 2006; Dalton 2004; Pharr e Putnam 2000; Nye, Zelikow e King 1997], che sarebbe a sua volta dovuta soprattutto alle difficoltà di adattamento della struttura di rappresentanza alla società emergente [Inglehart 1999]. Un ruolo importante lo avrebbe avuto però anche la stessa domanda crescente da parte dei cittadini di poter valorizzare il proprio patrimonio di esperienze e competenze, unita alla volontà di giocare un ruolo più attivo anche fra una elezione e l'altra, a causa di una disponibilità di risorse diffuse di impegno civico che non trovano canali efficaci nelle strutture di rappresentanza tradizionali [Dalton 2000; Dalton, Scarrow e Cain 2006; Freschi 2004b]. Le Galès [2006, 224] ritiene che la democrazia rappresentativa sia oggi rimessa in causa dall'idea che governo rappresentativo non sia sinonimo di democrazia, come sostiene invece Urbinati [2010], né sia, tra le varie forme possibili, la migliore, dato che esso «comporta [...] elementi democratici. Ma la sua dimensione oligarchica è a tutti gli effetti incontestabile». Essa, secondo Crosta [2000, 40-41], ridurrebbe la società a domanda sociale, escludendo che questa possa attivarsi per trattare da sé i propri problemi. La sfiducia nei confronti della rappresentanza andrebbe quindi letta, in molti casi, come rivendicazione di una *self-guiding society* [Donolo 1992, 121].

La sfiducia non sarebbe dunque indirizzata nei confronti della democrazia, ma piuttosto delle istituzioni rappresentative classiche in vista di un loro superamento⁶. Le nuove forme di partecipazione, anche conflittuali [Pellizzoni 2008, 93], sarebbero pertanto in molti casi forme di cittadinanza attiva [Di Bella 2011, 6; Moro 1998], o, di più, di cittadinanza critica [Norris 1999]. Sarebbe infatti non tanto la mobilitazione in sé, quanto la spinta critica e riflessiva, la mobilitazione cognitiva, a caratterizzare maggiormente quelle forme conflittuali che si incaricano di decostruire il quadro di riferimento entro cui si muovono sia le istituzioni sia la scienza ufficiali, portando sfide ad entrambe e nel tentativo di invalidare il "modello lineare di tecnocrazia" [Beck 1996, 35]. I nuovi conflitti metterebbero così in crisi il modello tecnocratico destabilizzandolo su entrambi i suoi nodi focali: scientifico e politico, cognitivo e democratico [Jasanoff 2005, 1-2; Ungaro 2001a]. Nel modello tecnocratico autorità scientifica e politica

⁶ Questa teoria trova sostenitori in Dalton [1999; 2000; 2004]; Dalton, Scarrow e Cain [2006]; Inglehart [1999] e in generale Norris [1999]; Nye, Zelikow e King [1997]; Pharr e Putnam [2000]; Sabel [2001]. Per un'interpretazione opposta del fenomeno si vedano invece Hibbing e Theiss-Morse [2002]; Segatti [2008]; Torcal e Montero [2006]; Mutz [2006].

andrebbero infatti di pari passo, così che la rimessa in discussione di una trascinerrebbe con sé anche la problematizzazione dell'altra [Pinson 2009, 137]. È ciò che farebbero le controversie socio-tecniche, legate a problemi che sono semplicemente troppo complessi, contestati ed incerti per permettere una regolazione schematica e centralizzata [Hajer e Wagenaar 2003b, 7], rendendo

più complessa e sempre meno delineata la relazione tra tre dei più importanti attori delle nostre società (il pubblico, la "scienza" e la politica). Il rapporto tra i cittadini, le istituzioni scientifiche e le istituzioni della democrazia tradizionale è sempre più oggetto di discussione [...] In mancanza di risposte adeguate, all'incertezza fa eco la sensazione diffusa che siano presenti, nelle nostre società, forti fattori di diseguaglianza. La presa di decisione sembra sempre più un privilegio di un gruppo ristretto di cui fanno parte politici (eletti secondo i meccanismi della democrazia rappresentativa) ed esperti (portatori di conoscenze che gli altri, i "non esperti", non hanno), laddove gli effetti di queste decisioni ricadono, spesso violentemente, sulla comunità intera [Lenzi 2004, 1].

2.2 La sfida alla politica

2.2.1 La critica alla procedura decisionale

Dietro ai conflitti territoriali starebbe dunque una spinta a riformare le basi della politica, non solo locale, erose dalla crisi della tradizionale democrazia rappresentativa. La richiesta di riconoscimento del contributo da parte di nuove forze sociali costitutesi autonomamente, che chiedono di interagire coi *policy-makers* nella fase di elaborazione delle politiche, nascerebbe spesso dalla necessità di superare la crisi di legittimazione dei vecchi sistemi di rappresentanza, fondati sull'autoreferenzialità di un modello di governo che ammette esclusivamente per gli eletti un ruolo attivo nei processi decisionali, sulla tendenza dei decisori pubblici ad interloquire unicamente con i poteri forti, e sulla mancanza di strumenti di conoscenza volti a gestire situazioni complesse e conflittuali. La richiesta di maggiore democraticità sarebbe solo parzialmente accolta nelle forme di *governance* che prevedono l'introduzione di processi variamente condivisi, in quanto esse si porrebbero primariamente l'obiettivo di costruire il consenso su decisioni già prese, non di coinvolgere attivamente la società civile sin dalla fase preliminare di strutturazione degli obiettivi nel tentativo di ottenere una produzione sociale delle decisioni [Rinzafrì 2003, 74]. Al di là della retorica sulla "società della conoscenza", tali modelli sarebbero pertanto più orientati a costruire un consenso non più garantito dai tradizionali canali di intermediazione politica, che non a permettere la democratica espressione del dissenso, prefigurando piuttosto una "società dell'informazione" [Castells 2002] in cui la conoscenza è spogliata del suo carattere discorsivo e potenzialmente critico e ridotta alle sue dimensioni strumentali (tecniche, economiche e politiche), e il conflitto ridotto a controversia [de Leonardis 2008].

La giustificazione starebbe nella necessità di "non cedere alla piazza", tentando di mantenere il processo decisionale il più possibile al di fuori della sfera pubblica e assumendo, per ciò stesso, che ogni capacità di *voice* da parte dei destinatari delle scelte sia da temere quale probabile fonte di irrazionalità, populismo, demagogia. Dietro lo scoppio di un conflitto starebbe invece spesso la rivendicazione di legittimità a sollevare problemi, proporre soluzioni alternative e intervenire sull'agenda, specie quando questa preveda la localizzazione irreversibile di grandi infrastrutture per le quali potrebbe essere non solo limitativo, ma anche tardivo attenersi alla logica maggioritaria e attendere la successiva tornata elettorale per premiare o punire i rappresentanti eletti. È per questa ragione che sarebbe possibile legare le evidenze di "democrazia senza popolo", crescente astensione elettorale, scarsa fiducia dell'opinione pubblica per la politica e trasferimento di quest'ultima nel sistema dei media, a fenomeni che paiono andare nella direzione diametralmente opposta, rivendicando, anche in forme conflittuali, un maggiore potere di scelta. Il conflitto è in questo senso visto come rivendicazione del principio che le scelte pos-

sano, e debbano, essere prese anche al di fuori dei luoghi tradizionalmente preposti alla decisione politica. In questo caso il riferimento obbligato, tanto nelle pratiche sociali quanto (in verità soprattutto) nelle analisi accademiche, è agli strumenti di deliberazione, particolare strategia decisionale basata sull'idea che i cittadini siano capaci di argomentare, ragionare e cambiare opinione.

La deliberazione come processo sociale è distinta da altre forme di comunicazione in quanto chi delibera può essere portato a cambiare giudizi, preferenze e punti di vista durante il corso di interazioni fondate sulla persuasione piuttosto che su coercizione, manipolazione o raggirio. Oggi si ritiene in genere che l'essenza stessa della democrazia risieda nella deliberazione, non nel voto [...] La tendenza deliberativa esprime l'interesse rinnovato per l'autenticità della democrazia: la misura in cui il controllo democratico è sostantivo piuttosto che simbolico, e viene esercitato da cittadini competenti [Dryzek 2000, 15].

Nell'ipotesi più idilliaca e toquevilliana di sfera pubblica [Schönleitner 2004], si tratterebbe di un metodo aperto di confronto, basato non sulle tradizionali votazione o negoziazione fra parti precostituite, bensì su argomentazione, documentazione, ricerca dei punti di vista comuni, costruzione di visioni condivise, orientamento al perseguimento del bene comune, ascolto e scambio dialogico [Freschi 2004b]. Curini [2004, 522] descrive la deliberazione come

una discussione pubblica dove un gruppo di individui -prima di prendere una decisione collettiva- parla e ascolta in sequenza con lo scopo di persuadersi a vicenda. In questo senso, la deliberazione non è una attività isolata, coinvolge piuttosto l'interazione tra due o più individui. Una deliberazione è politica quando conduce ad una decisione finale vincolante per una comunità. [...] una deliberazione politica è anche democratica quando la discussione conduce ad una decisione attraverso un voto da parte di tutti coloro -e/o i loro rappresentati- coinvolti dalle conseguenze di una data decisione.

La definizione più nota resta comunque quella di Elster [1998b, 8]:

attività decisionale collettiva raggiunta con la partecipazione di tutti coloro che saranno interessati da questa decisione o dai loro rappresentanti: questo è l'aspetto democratico [...] attività decisionale che si attua per mezzo di argomentazioni offerte *da* e *ai* partecipanti che sono ispirati da valori di razionalità e imparzialità: questo è l'aspetto deliberativo.

I due aspetti sono tra loro indipendenti: una deliberazione può non essere democratica (se condotta tra un gruppo di esperti), e una scelta democratica può non essere deliberativa (ad esempio una votazione non preceduta da alcuna discussione)⁷.

La teoria discorsiva si basa sulla "forza dell'argomento migliore" ovvero sulla trasformazione delle preferenze mediante l'argomentazione, piuttosto che attraverso l'aggregazione di posizioni pregresse come nella democrazia rappresentativa [Gutmann e Thomson 2004; 2000]. Secondo della Porta [2005] infatti, per avere democrazia deliberativa non bastano condizioni di inclusività, eguaglianza e trasparenza, ma serve un processo comunicativo basato sulla ragione, in grado di trasformare le preferenze individuali portando a decisioni orientate al bene pubblico. Nelle parole di Elster [1986, 112]:

Il cuore della teoria [...] è che occorre mettere il sistema politico in grado non di aggregare o filtrare le preferenze, ma di cambiarle nel dibattito pubblico e nel confronto. L'input del meccanismo della scelta sociale non dovrebbero dunque essere le preferenze grezze, magari interessate o irrazionali [...], ma le preferenze informate e capaci di considerare gli altri. O addirittura, potrebbe non esserci nessun bisogno di un meccanismo di aggregazione, perché la discussione razionale tenderebbe a produrre preferenze unanimi

La deliberazione si fonda su flussi comunicativi orizzontali, ampie opportunità di interazione, confronto in base ad argomentazioni razionali e ascolto reciproco, così che l'unica fonte del potere risulti essere il discorso [Pieroni 2005, 39]. Il riferimento esplicito è alla "teoria dell'agire comunicativo" di Habermas [1986], secondo cui un'azione è razionale non sulla base di criteri oggettivi, ma se può essere giustificata attraverso un dibattito aperto con la partecipazione paritaria degli individui interessati ad una

⁷ Per una visione opposta, una trattazione del perché le due componenti, partecipazione e deliberazione, si escluderebbero a vicenda si trova in Mutz [2006]. Posizioni meno nette in Gaus [1997]; Sunstein [2003]; Young [2003].

“cooperazione extrapolitica” [Pellizzoni 1998, 409-410; Shapiro 2003]. Riprendendo Dewey [1949], il fondamento della cooperazione non starebbe infatti nella dimensione politica, bensì nell’azione congiunta e intersoggettiva in risposta ad un problema in quello che Habermas [1986, 548-552] definirebbe “mondo della vita”, caratterizzato da razionalità comunicativa basata su critica aperta e pubblico dibattito, e contrapposta alla razionalità strumentale del Mercato e dello Stato e a quella ideologicamente tecnica della scienza [Habermas 1973]. Il concetto habermasiano di razionalità e verità non aderisce quindi a una fondazione assoluta del sapere [1975], ma è esclusivamente di tipo procedurale, basato sul consenso derivante da un dibattito non vincolato fra eguali [1997] e fondato sui significati condivisi e sulla natura convenzionale delle attività quotidiane che costruiscono e ricostruiscono continuamente la società. In accordo con una visione costruttivista e processuale, preferenze e identità non sono esogene rispetto al processo di scelta, ma endogene. Non sono cioè un dato indipendente e prioritario rispetto alla selezione delle alternative, ma si plasmano nel corso delle interazioni di modo che chi partecipa scopre ciò che vuole solo mentre si confronta coi propri interlocutori [Regonini 2001, 205-206].

Si trova qui un importante punto di contatto con le richieste implicite o esplicite dei conflitti territoriali nei confronti della rottura dei sistemi chiusi della politica e della tecnica. Le pratiche deliberative, portando la razionalità sociale all’interno del processo decisionale, permetterebbero infatti di invertire quella che Habermas [1975] definisce colonizzazione del mondo della vita da parte della razionalità strumentale. Secondo questa tesi nel capitalismo maturo l’utilitarismo economico avrebbe letteralmente invaso il campo sia della politica che della società, e le scelte politiche, invece di prendere in considerazione i bisogni sociali, sarebbero ridotte ad una dimensione appiattita essenzialmente su problemi macroeconomici presentati come tecnici ed oggettivi, e pertanto indiscutibili. In particolare la politica si sarebbe adeguata acriticamente, seguendo Polanyi [2000], alla presunta oggettività della scienza economica che si baserebbe viceversa sui presupposti ideologici del mercato autoregolato, e dunque sull’assioma dello sviluppo e del progresso, contro i cui effetti di mercificazione della società e della natura ogni reazione sociale sarebbe giustificata. Tale assioma prevede l’accantonamento della saggezza tradizionale in favore «di una mistica prontezza ad accettare le conseguenze sociali del miglioramento economico, qualunque esse potessero essere» [ivi, 45]. Così il progresso si trasforma, per «l’ostinata e veemente insistenza degli economisti liberali nei loro errori» [ivi, 182], in un vero e proprio credo, basato da un lato sulla rivendicazione apologetica della fondatezza scientifica delle leggi economiche, dall’altra sull’orgogliosa difesa dalle critiche secondo cui «l’incompleta applicazione dei suoi principi era la ragione di tutte le difficoltà che ad esso venivano attribuite» [ivi, 183]. Polanyi coglie il carattere insidioso di tale difesa, orientata ad inibire ogni controllo politico sulla mercificazione di natura e società. Gli apologeti, nelle sue parole, «stanno ripetendo con variazioni a non finire che il liberalismo avrebbe dimostrato i suoi meriti e che responsabili dei nostri mali non sono il sistema concorrenziale e il mercato autoregolato ma, al contrario, l’interferenza con quel sistema [...]. È in conseguenza di questa difesa che il liberismo si spiritualizza, nel senso che, contro l’evidenza delle cose, esso diventa il paladino del progresso contro le oscure forze conservatrici che ad esso si oppongono» [ivi, 185].

È evidente il parallelo con la retorica utilizzata dalle forze politiche a favore dell’alta velocità, e con le reazioni locali che questa suscita, specie se si considera il momento storico nel quale si situano le promesse di benessere collettivo attraverso lo sviluppo portato dalle grandi infrastrutture. L’allontanamento della politica dal mondo della vita sarebbe infatti la causa della crisi della tradizionale democrazia rappresentativa, secondo Habermas [1975], soprattutto in quanto quest’ultima, nel momento in cui non è riuscita in seguito alla crisi del *welfare state* ad adempiere alle proprie funzioni economiche su cui

fondava la sua unica legittimazione, avrebbe perso il consenso dei cittadini. L'appello alla sopportazione di rischi e disagi in vista dell'indiscutibile obiettivo del progresso economico collettivo, in sostanza, non sarebbe più credibile, e quindi neppure indiscutibile, ed urgerebbe piuttosto una reintegrazione nella politica del mondo della vita attraverso la partecipazione della società civile al *policy-making*.

Si può pertanto notare come nel modello deliberativo trovino terreno comune le richieste, provenienti dai conflitti ambientali, da un lato di maggiore partecipazione alle scelte che riguardano il territorio, e dall'altro di un processo decisionale più equo e "razionale", non prono ai grandi interessi e non appiattito sull'ideologia sviluppatista delle grandi opere [Zeppetella 2009]. In "un processo equo per una localizzazione equa" [Bobbio 1999], la mancanza di accordo dovrebbe costituire un punto di partenza per cercare posizioni consensuali, e non un punto di non ritorno conflittuale. Nell'ottica di movimenti sicuri di avere ragione, il processo costringerebbe anche i promotori a giustificare le proprie posizioni ricorrendo ad argomentazioni socialmente legittime ed accettabili sotto i profili della logica e della coerenza [Gianetti e Lewanski 2006, 4]. La "situazione discorsiva ideale" cui fa riferimento Habermas [1970] non è però che un idealtipo in senso weberiano, metro di misura per la comparazione delle situazioni concrete e di critica per quelle di comunicazione distorta. Nella realtà sociale è probabile che i soggetti coinvolti non sviluppino immediatamente quel dialogo imparziale, disinteressato e razionale supposto dalla teoria. Secondo Bobbio [2005a] si può tuttavia immaginare un avvicinamento per gradi alla situazione ideale, cosa resa più facile, a detta di Elster [1998c, 100], dalla creazione di un adeguato "*setting* deliberativo". Solo nel caso in cui ciò avvenga sarebbe lecito parlare di credibili "arene deliberative", definizione che Bifulco [2005c] e Mansbridge [2005] preferiscono a quella di spazi pubblici per la connotazione drammaturgica che essa evoca, più vicina a quella habermasiana di "sfera pubblica" [Habermas 1977, 53]. All'interno della sfera pubblica Habermas [1996] distingue infatti, con un'immagine presa dal teatro, coloro che vengono da dietro le quinte (partiti, sindacati, *lobbies*) da coloro che provengono dalle file della platea (i settori meno ascoltati della società civile), sostenendo che la funzione dei pubblici deboli non debba esaurirsi con l'acquiescenza alle preferenze dei pubblici forti, ma mirare alla definizione e messa in agenda di nuove visioni e domande politiche. Solamente quando l'attore pubblico rinunci a prescrivere per via gerarchica, introducendo un nuovo stile di *policy* basato sul dialogo e aperto ai pubblici deboli, diventerebbe possibile lo spostamento del fuoco della discussione per superare l'*impasse* del conflitto iniziale [Sancassiani 2004, 4].

2.2.2 La "critica alla critica" delle procedure e la normalizzazione dei conflitti

Esistono tuttavia anche analisi che mettono in diretta discussione la possibilità che strumenti deliberativi possano rivelarsi utili alla risoluzione dei conflitti, per la possibile incongruenza fra il versante partecipativo e quello deliberativo previsti dalle procedure. Spesso infatti, queste tenderebbero a produrre risultati opposti rispetto alle loro ambizioni [Pellizzoni 2005b; Ryfe 2005]. La discussione può generare sterile scontro posizionale e polarizzazione o all'opposto conformismo, favorire gli attori in grado di utilizzare argomenti razionali a scapito di coloro abituati a parlare in forma narrativa, ricreare asimmetrie di potere nella definizione della situazione e delle visioni legittimate e pertinenti, escludere piuttosto che includere, esacerbare i conflitti invece di risolverli, condurre gli attori a rafforzare le loro credenze iniziali piuttosto che a rivederle alla luce degli argomenti presentati [Bobbio 2006c, 2; Regonini 2005]. In particolare, alcuni autori sostengono che l'apporto del coinvolgimento nella risoluzione dei conflitti si rivelerebbe spesso un presupposto indimostrato, non bastando allargare i confini della politica per creare cooperazione in maniera automatica: «In vano si cerca in questa letteratura qualche prova

credibile del fatto che la partecipazione nei processi politici reali porti i partecipanti ad essere più comprensivi verso gli altri, o ad essere più abili a produrre decisioni» [Hibbing e Theiss-Morse 2002, 5].

Se guendo Cohen [1998] il punto nodale della deliberazione è quello di arrivare ad un consenso fondato sulla razionalità e a trovare ragioni persuasive per tutti, ma secondo Gaus [1997] non necessariamente ragione e consenso andrebbero di pari passo. Se la deliberazione può infatti essere definita come una forma di discussione tesa a cambiare le preferenze sulla base delle quali gli individui decidono come agire [Przeworski 1998, 140], non è affatto detto che tale cambiamento vada per forza nella direzione del consenso, o della convergenza delle opinioni verso un punto intermedio.

Questa distorsione percettiva dipende probabilmente dal fatto che si ritiene che una serie di razionali argomenti rigorosamente esposti possa avere *un* effetto e non *più* effetti. L'effetto potrà essere più o meno rilevante e ci si può aspettare anche che non si concretizzi nessun effetto, ma non viene forse considerato plausibile che l'esposizione alle stesse argomentazioni possa avere effetti diversi, e addirittura opposti. Invece, si è visto proprio che per alcune proposte quasi si equivalgono coloro che aumentano e coloro che invece hanno attenuato il loro accordo. Probabilmente l'esito più interessante di quest'analisi è proprio la constatazione che, partendo dalle stesse informazioni e argomentazioni, diversi giurati sono arrivati a conclusioni opposte [Delli Zotti 2006, 33-34].

Sunstein [2003, 81] sostiene che esista una "legge della polarizzazione del gruppo", secondo cui «i membri di un gruppo deliberativo muovono prevedibilmente verso un punto più estremo nella direzione indicata dalle tendenze predeliberative dei membri». Ciò sarebbe dovuto al processo di "*devil shift*", la tendenza per gli attori a vedere le proprie controparti come meno affidabili, peggiori e più potenti di quanto probabilmente non siano in realtà. Il che rafforza la densità dei legami fra i membri della stessa coalizione mentre esacerba i conflitti fra le coalizioni rivali. Tali filtri percettivi farebbero sì che vengano rifiutate le informazioni dissonanti rispetto alla propria credenza e riaffermate quelle coerenti con quest'ultima, rendendo difficoltosa la risoluzione del conflitto [Sabatier e Weible 2007, 194]. Come sostiene Mutz [2006, 89], se i *cross-cutting contacts* spingono gli attori sulla difensiva e a rafforzare la loro posizione iniziale, semplici conversazioni successive potrebbero essere compromesse. I soggetti sarebbero infatti poco propensi non solo a mutare opinione a seguito della discussione, ma anche ad ammetterlo nel caso in cui ciò avvenga, per dimostrare coerenza [Ravazzi, Podestà e Chiari 2006]. Il problema è che la deliberazione, facendo appello alla razionalità del migliore argomento, reintroduce in forma discorsiva la pretesa di oggettività avanzata dal modello tecnocratico [Boltanski e Thévenot 2006], mentre chi costruisce la sua definizione di una determinata situazione può sempre ignorare o reinterpretare ciò che la controparte presenta quali "fatti" inoppugnabili e decisive contro-evidenze, che poi altro non sono che interpretazioni alternative [Schön e Rein 1994, 30].

Sebbene non si possa nascondere il vantaggio di considerare una molteplicità di punti di vista quale stimolo per il comportamento [Young 1997], Pantaleo [2005, 75-76] ricorda come tale stimolo possa assumere connotati tanto positivi quanto negativi. Nel primo caso la deliberazione sarà caratterizzata dall'inclusione e dalla ricerca attiva di punti di vista eterogenei, dalla volontà di coinvolgere attori portatori di esperienze diverse, dall'allargamento e decentralizzazione del potere decisionale, insomma da reale partecipazione. Nel caso di una valenza negativa attribuita al vissuto di incertezza ci si deve attendere viceversa una reazione di chiusura e rifiuto di prospettive e punti di vista in contrasto fra loro o lontani dai propri, e la deliberazione sarà allora guidata da atteggiamenti orientati all'esclusione di opinioni eterogenee e contrastanti. In condizioni di questo tipo potrebbero addirittura intensificarsi gli appelli all'autorità di leader e gruppi decisionali ristretti da un lato, esperti e neutralità della tecnica dall'altro [Hibbing e Theiss-Morse 2002], col conseguente accentramento del potere decisionale nelle mani di pochi. «È evidente che, in un siffatto frangente, difficilmente la deliberazione potrà essere qualificata da pratiche di democrazia *partecipativa*» [Pantaleo 2005, 76]. Come nota Mutz [2006, 32-35],

coalizioni di soggetti partigiani e politicamente attivi, come sicuramente sono quelle operanti attorno ai conflitti di localizzazione infrastrutturale da entrambi i lati della barricata, sarebbero pronte alla partecipazione ma restie all'esposizione a *cross-cutting contacts*, mentre il contrario avverrebbe per soggetti per i quali il conflitto assume un'importanza minore. «Potrebbe quindi esserci aperta contraddizione fra ciò che è usualmente considerato sovrapposto, vale a dire democrazia partecipativa e democrazia deliberativa». Quello della convivenza fra volontà collettiva e volontà individuale sembra pertanto rappresentare l'aspetto più critico che si trovano ad incontrare le pratiche partecipative [Bang e Dyrberg 2000], e Pettit [2003, 138] ritiene che in realtà anche nella deliberazione alla razionalità collettiva sia attribuito un peso maggiore rispetto alle visioni individuali, cioè che all'aspetto deliberativo, e pertanto meramente procedurale, sia data priorità rispetto a quello democratico.

È anche per questa ragione che nello studio dell'esito del conflitto in questa ricerca si terranno in conto non solo le procedure in sé, quanto la loro rielaborazione cognitiva da parte degli attori che partecipano all'interazione e la loro connessione con la produzione di conoscenza legittima e pertinente. Una visione meramente procedurale come quella habermasiana resterebbe legata, secondo Foucault [2005a] ad una concezione giuridico-discorsiva, nel contesto della quale il potere è letto come dato sovrastrutturale costruito attorno a rapporti già fissati, e dove centrale è il ruolo del diritto, percepito come vincolo di obbedienza che investe la totalità dei soggetti sociali e su cui questi ultimi dovrebbero agire per modificare la propria condizione di sudditanza [Flyvbjerg 1998]. In realtà per Foucault [1993, 31]

non esiste relazione di potere senza correlativa costituzione di un campo di sapere, né di sapere che non supponga e non costituisca nello stesso tempo relazioni di potere. Questi rapporti "potere-sapere" non devono essere dunque analizzati a partire da un soggetto di conoscenza che sia libero o no in rapporto al sistema di potere, ma bisogna al contrario considerare che il soggetto che conosce, gli oggetti da conoscere e le modalità della conoscenza sono altrettanti effetti di queste implicazioni fondamentali del potere-sapere e delle loro trasformazioni storiche. In breve, non sarebbe l'attività del soggetto di conoscenza a produrre un sapere utile o ostile al potere, ma a determinare le forme ed i possibili campi della conoscenza sarebbero il potere-sapere, e i processi e le lotte che lo attraversano e da cui è costituito.

L'esercizio del potere sarebbe pertanto più subdolo e meno evidente, ma, appropriandosi della facoltà definitoria, pervasivo e quindi difficilmente trasformabile guardando unicamente alla procedura, se questa continua a riprodurre lo stesso sistema di potere-sapere. Se si assume invece il potere come biopotere che esercita non dall'alto ma dal basso, non esteriormente ai rapporti ma passando per essi [Foucault 2005b], presentandosi come disciplina di normalizzazione non meramente repressiva ma produttiva di categorizzazioni, allora il potere stesso darebbe luogo non soltanto a ciò contro cui eventualmente si esercita la resistenza, ma anche alle forme che la resistenza stessa assume [Foucault 2002]. La resistenza dovrebbe pertanto non fermarsi al dato procedurale, ma proseguire dialetticamente alla decostruzione dei "discorsi di veridizione" staticizzati attraverso la normalizzazione del sapere, delle classificazioni preconfezionate dalle istituzioni e date per scontate attraverso cui gli stessi subordinati sono abituati a pensare [Douglas 1990, 151-152].

2.2.3 La critica allo sviluppo eterodiretto

Il caso più evidente di normalizzazione di categorie e definizioni si avrebbe in ambito economico, inteso sia come scienza economica che come potere degli interessi forti di natura economica. È vero che i cittadini non sono affatto insensibili alle esigenze di questi ultimi [Hendriks 2002, 71], ma ciò avverrebbe perché i loro frames sarebbero stati introiettati sino a divenire egemonici [Donolo 2003a, 58-59]. Il consenso al modello di sviluppo da essi proposto dovrebbe invece essere un consenso informato, e il ruolo della conoscenza consistere proprio nell'indurre eventualmente un mutamento delle preferenze

[Donolo 2003b, 9]. Magnaghi [2000, 17] ritiene che la teoria dello sviluppo fondata sulla crescita economica illimitata abbia impiegato territorio e popolazione in termini sempre più riduttivi, con il produttore-consumatore che ha preso il posto del cittadino, e il territorio utilizzato come mero supporto per funzioni economiche sempre più indipendenti da relazioni con il luogo e le sue specificità ambientali e identitarie. L'oggettivazione del luogo piegato al dominio delle funzioni economiche comporterebbe a sua volta la sparizione dello spazio pubblico, e di conseguenza la progressiva perdita di potere sulla cosa pubblica da parte della comunità locale [ivi, 22-23]. Per questo, a suo giudizio, la gestione del territorio non può che coinvolgere i cittadini, perché laddove questi fossero espropriati di ogni decisionalità, le azioni di sviluppo si limiterebbero a consumare risorse locali a fini esogeni, senza soddisfare i bisogni delle comunità [Magnaghi 2005]. L'enfasi sul territorio e sul suo autogoverno, secondo Donolo [2003a, 60-62], si basa su radicamenti locali a scala piccola ma non chiusa, che indicano come i residenti dovrebbero possedere un diritto di prelazione sulle decisioni prese sul proprio territorio, giustificando le reazioni quando lavori pubblici vengono eseguiti senza informare nessuno. Questo si lega ai temi già affrontati sui costi e benefici sociali diffusi o concentrati, e su cosa debba intendersi per maggioranza o minoranza decisionale in questi casi, se la maggioranza silenziosa a livello nazionale ed europeo o la quasi totalità dei veri interessati locali ma in numero esiguo rispetto ai primi. Secondo questa prospettiva il territorio non appartiene certo ai soli abitanti, nel senso che spetti loro decidere cosa farne, ma la popolazione locale dovrebbe avere una relazione privilegiata di responsabilità per il "suo" territorio.

Guardare i progetti territoriali dal punto visuale dei profani locali presuppone anche un'ottica integrata, nella supposizione che sarebbe stata proprio l'iper-specializzazione disciplinare ad aver condotto alla crisi ambientale [Beck 2000, 92; Donolo 2003b, 3], risolvibile a sua volta unicamente attraverso l'ibridazione con la "razionalità della gente comune", abituata a pensare in termini integrati a quello che è lo spazio situato di tutti i suoi ambiti di vita: il territorio come costruzione sociale [Crosta 2000]. Il criterio non dovrebbe essere la materia quindi, ma la zona d'impatto nella sua complessità. Non la separatezza dei giudizi tecnici, ma l'integrazione dei pareri dei soggetti del territorio. Nell'ottica territorialista la partecipazione permetterebbe di elevare il discorso dallo sviluppo sostenibile, che si occupa di rischi ambientali ma non sociali [Beck 2000, 31-35], a quello auto-sostenibile [Magnaghi 1998], che migliorando la situazione ambientale migliora anche quella sociale e politica. Per questo l'approccio si incaricherebbe secondo Magnaghi [2000, 59] di superare la parzialità dell'ambientalismo, legando la sostenibilità dello sviluppo ad una definizione di territorio inteso non quale spazio naturale, ma come neoeosistema sintesi di ambiente naturale, costruito e sociale, passando dalla razionalità strumentale del governo dello spazio a quella comunicativa del governo dei luoghi [Ferraresi 1998].

Solo adottando la prospettiva degli attori che vivono il territorio sarebbe possibile il riconoscimento della sua natura complessa, e quindi della molteplicità delle prospettive pertinenti che insistono su di esso. Secondo Donolo [2003a, 52-54] tale connessione sarebbe «già operativa nelle pratiche di molti attori responsabili nel/del territorio, e sono piuttosto le gelosie disciplinari, le ambizioni dei *frames* in competizione, e l'opportunismo degli affaristi territoriali, in poco presentabile alleanza, che rendono difficile apprendere l'arte del territorio ben temperato da parte di tutti gli *stakeholders*». I cittadini non possono, sotto l'egemonia acritica dei frames degli attori economici, non considerare il territorio in primo luogo come risorsa da sfruttare, e solo abbandonando l'orientamento *top-down* e dal centro verso la periferia, e allargando le arene decisionali a pubblici sempre più vasti, sarebbe possibile assumere un criterio di sostenibilità più articolato e condiviso, senza appiattirsi né su logiche economiche, né strettamente ecologiche [ivi, 58-59]. In questo senso, affinché l'utilizzo del territorio sia indirizzato all'equità

sociale e non allo sfruttamento da parte dei soggetti forti, la sostenibilità andrebbe intesa, più che in termini economici e oltre che in termini ambientali [Donolo 2003b, 4-5; 2006b; 2004b, 24], soprattutto quale sostenibilità politica, come «elevata capacità di autogoverno di una comunità insediata rispetto alle relazioni con sistemi decisionali esogeni e sovraordinati» [Magnaghi 2000, 67], e sociale, come «elevato livello di integrazione degli interessi degli attori deboli nel sistema decisionale locale» [ivi, 70]. Da sottolineare inoltre come gli stessi movimenti locali, come si vedrà, in alcuni casi arrivino a rifiutare apertamente il dato per scontato attribuito al frame sviluppatista proposto dalle istituzioni e dai promotori, promuovendo, accanto al rifiuto dell'opzione di *policy* e alla richiesta per un processo decisionale più inclusivo, l'esplorazione di modelli economici alternativi, orientati alla decrescita e basati sulla scala locale piuttosto che sullo scambio di merci ad alta velocità e a grande distanza [Latouche 2008].

2.3 La sfida alla scienza

2.3.1 *Rischio ambientale, progresso economico e monopolio del sapere*

La sociologia della scienza ha da tempo analizzato il confinamento di scienza e tecnica entro recinzioni [Kranich 2009], e la loro “fobia dell’interferenza” da parte della società [Callon, Lascoumes e Barthe 2009], della contaminazione che metta a rischio la purezza del loro sapere [Douglas 1998; Bucchi 2002, 67]. Ragione per cui esse prevedono un’*expertise* chiusa nella cosiddetta *black box* [Latour 1989], in cui una ristretta élite di esperti controlla la produzione legittima di sapere, l’accesso alla conoscenza è limitato e sussiste un rapporto gerarchico-funzionale tra chi sta dentro e chi sta fuori la cerchia degli esperti, tra l’unico sapere possibile e il resto del mondo considerato come “epistemologicamente vuoto” [Wynne 1996, 63]. Dal momento però che l’attività della scienza tocca da vicino la quotidianità dei profani, e soprattutto laddove ad essa sia associata un’alta percezione di rischio, la società civile spingerebbe non solo alla rimessa in discussione della presunta separazione della sfera scientifica dal resto della società [Latour e Woolgar 1979], ma anche del fatto che questa vada perseguita, dal momento che essa coprirebbe in realtà gli interessi politici sottostanti alle scelte scientifiche [Douglas e Wildavsky 1983, 61-65]. L’idea è che i rischi ambientali non debbano più essere sopportati quali effetti collaterali di fronte all’indiscutibilità del progresso economico e tecnologico, dal momento che entrambi sarebbero stati denaturalizzati e smascherati per le questioni politiche che in realtà sono. I movimenti nati dalla sfiducia verso i “sistemi esperti” [Giddens 1994] hanno sfidato le ordinarie definizioni legali-razionali del rischio, creando una pluralizzazione, spesso conflittuale, di quelle stesse definizioni. «È la capacità di presidiare sul piano della conoscenza un certo “campo” che garantisce la forza della protesta e della rivendicazione, così come quella dell’azione istituzionale. La lotta per la definizione dei rischi si allontana dunque dal laboratorio per diventare un campo di battaglia» [Padovan 2011, 12]. Non si tratta più di controversie scientifiche fra ipotesi differenti, bensì di scontro politico in cui non esiste più una definizione universale di rischio, ma definizioni contrastanti portate avanti da soggetti che si accusano vicendevolmente di avere un interesse politico preciso nel sostenere una determinata posizione scientifica [Douglas e Wildavsky 1983, 9, 58].

La società industriale sarebbe stata caratterizzata da un lato dalla specializzazione della conoscenza scientifica e dell’azione politica, che le ha tenute separate dalla società civile, e dall’altra dalla loro netta divisione dei compiti. Come notava Polanyi [2000, 91-92], sino all’avvento della società industriale politica ed economia erano fortemente *embedded* nella società, e l’essere umano e la natura rispondevano ad esigenze altre rispetto a quelle dello scambio. Invece il mercato autoregolato «richiede nienteme-

no che la separazione istituzionale della società in una sfera economica ed una politica» e la subordinazione della seconda alla prima, la naturalizzazione e sottrazione al controllo politico dell'economia proprio nel momento in cui questa prende il sopravvento come principio regolatore dell'intera società e del territorio. Infatti «un modello istituzionale di questo genere non potrebbe funzionare se la società non fosse in qualche modo subordinata ai suoi requisiti [...] Lavoro e terra tuttavia non sono che gli esseri umani stessi dai quali è costituita la società e l'ambiente naturale nel quale essa esiste. Includerli nel meccanismo di mercato significa subordinare la sostanza della società stessa alle leggi del mercato».

Ne deriva una differenziazione tra il sistema politico-amministrativo e quello tecnico-scientifico-economico, in cui quest'ultimo, pur determinando il primo, è considerato come non-politico e pertanto sottratto al controllo. Tale distinzione troverebbe la sua ragion d'essere nell'equiparazione fra progresso tecnico e progresso sociale derivante dal presupposto che innovazioni scientifiche e investimenti economici incrementano il benessere collettivo, mentre le conseguenze negative che essi determinano troverebbero giustificazione quali effetti collaterali del miglioramento dello standard di vita. Sotto la copertura del progresso, scienza ed economia sarebbero dunque state sottratte alla legittimazione politica e rese immuni alla critica. Beck [2000, 256-257] definisce questo fenomeno “modernizzazione democratica dimezzata”, in quanto solo «una parte delle competenze decisionali che strutturano la società è legata assieme nel sistema politico e sottoposta ai principi della democrazia. Un'altra parte è sottratta alle regole dei controlli e della giustificazione pubblici e delegata alla libertà di investimento delle imprese e alla libertà di ricerca della scienza». Per realizzarsi pienamente, pertanto, la democrazia necessiterebbe della più ampia partecipazione dei cittadini alle scelte non solo del sistema politico, ma anche di quello non-politico. La fine della fede nel progresso si accompagnerebbe quindi ad una richiesta di partecipazione dal momento che il dominio della non-politica su tutti gli ambiti di vita, in contraddizione con le regole più basilari della democrazia, avrebbe perso la posizione di dato per scontato.

Con l'avvento della modernizzazione riflessiva si svilupperebbe a questo proposito un nuovo protagonismo della “gente comune”, che chiede di partecipare alle scelte che riguardano la propria vita facendo crollare il monopolio decisionale tanto del sistema scientifico quanto di quello politico [ivi, 217]. Per quanto riguarda il primo versante, i cittadini avrebbero preso coscienza dei sempre maggiori rischi ecologici derivanti dal progresso, e del fatto che anche se dalla «loro parte dello stecato gli “effetti collaterali” hanno voci, occhi, visi e lacrime» [ivi, 80], le loro esperienze non valgono nulla finché il danno per la salute non è provato scientificamente. In conseguenza di ciò le persone inizierebbero a trasformarsi in tanti piccoli anti-esperti, infrangendo il monopolio di razionalità della scienza. Allasino [2004, 53] sottolinea come l'arma più potente per tenere a distanza le rivendicazioni dal basso siano proprio le competenze tecniche: «si tratti di opere viarie o di microcriminalità, di traffico o di elettrosmog, è facile per le pubbliche amministrazioni o per le grandi imprese opporre un linguaggio specialistico, perizie scientifiche, masse di dati o, semplicemente, assicurare di stare agendo per il meglio». Per controbattere a tali argomentazioni, i cittadini devono a loro volta impossessarsi di competenze specialistiche, spesso grazie all'appoggio di tecnici che mettono a disposizione le proprie competenze, ma qualora tali risorse interne non bastino, attraverso la documentazione degli stessi attivisti sulle questioni che devono affrontare sino ad essere in grado di interloquire con le controparti, tanto che risorse di *expertise* e capacità di elaborare proposte tecnicamente complesse costituirebbero, secondo Piazza [2004], la maggiore forza dei cittadini organizzati nei confronti di scienza e politica ufficiali. Ragione per cui si riscontrerebbe così spesso la resistenza a rispettare il diritto di accesso ai dati [Lewanski 2004, 207].

Si registrerebbe pertanto una duplice apertura dei confini decisionali. Anzitutto, da un punto di vista politico in senso stretto, i cittadini, agendo in modo da “*deepen democracy*” [Fung e Wright 2001; 1999], inizierebbero a richiedere di esercitare realmente il principio, solo affermato e mai realizzato nella democrazia dimezzata della prima modernità, che il governo spetta al popolo. Con la modernizzazione riflessiva, come non può più essere dato per scontato che la scienza sia indiscutibile e porti sempre e solo progresso, così la formazione delle decisioni politiche non può più essere intesa come traduzione di un modello razionale stabilito da qualche saggio anche contro la resistenza irrazionale ed egoista di gruppi di cittadini subordinati. Nel momento in cui le scelte politiche dimostrano la propria contingenza e i propri margini di miglioramento a fronte della pretesa di razionale indiscutibilità, nascerebbero richieste di partecipazione politica portate avanti attraverso istituzioni differenti rispetto a quelle della politica classica, quali forum, comitati e gli altri centri della sub-politica risocializzata [Beck 2000, 276].

Dall'altro lato, la risocializzazione porterebbe alla caduta non solo dei confini della politica, ma anche della non-politica. Con la caduta della formula “progresso tecnico = progresso sociale” lo sviluppo scientifico-economico perderebbe il carattere di non-politica che ne avrebbe sinora neutralizzato politicamente l'azione, e i cittadini inizierebbero a reclamare il diritto ad essere considerati fonte pertinente di sapere anche in quegli ambiti dove neppure la politica ha sinora avuto voce in capitolo. La direzione dello sviluppo diventa pertanto oggetto di discussione ed è tenuta a ricevere una legittimazione collettiva: attraverso l'attività dei centri della sub-politica come forum e iniziative civiche le decisioni di imprese e scienziati vengono problematizzate, costringendo questi attori a fornire una giustificazione non tecnica ma discorsiva delle loro misure [ivi, 307]. È questa forse la questione centrale: al di là della scientificizzazione diffusa e disponibile al grande pubblico e delle contro-*expertise* messe in atto, si registra anche un'orgogliosa rivendicazione di legittima pertinenza e diversità del sapere non specialistico. I movimenti in particolare [Eyerman e Jamison 1991, 55] mettono in luce l'inapplicabilità dei criteri meramente scientifici alla gestione del rischio. L'irreversibilità associata alla gran parte dei rischi ambientali spingerebbe infatti i “profani” ad utilizzare come guida per l'azione il principio di precauzione, piuttosto che il classico principio scientifico di falsificazione [de Leonardis F. 2005]. Concepire l'ipotesi dell'assenza di rischio come valida fintanto che questa non si dimostri errata è un procedimento sicuramente legittimo dal punto di vista scientifico, ma dal punto di vista sociale il fatto di implementare una politica potenzialmente rischiosa e con effetti irreversibili è vissuto in maniera differente, dal momento che la falsificazione dell'ipotesi prevede una catastrofe [Douglas e Wildavsky 1983, 27]. L'importante non è quanto bassa sia la percentuale che la scienza associa a tale evento, ma piuttosto il fatto stesso che l'evento possa verificarsi [Elster 1979]. I tecnici avrebbero una visione della sfera pubblica secondo cui qualunque voce critica si ridurrebbe a mero problema di informazione, e basterebbe fornire all'opinione pubblica dati tecnici affinché questa si allinei alla valutazione degli esperti. Una visione di questo tipo non riuscirebbe tuttavia a comprendere che le origini delle proteste nei confronti della scienza non sarebbero da ricercare nell'irrazionalità, bensì nel fallimento della razionalità tecnico-scientifica a far fronte ai rischi ambientali [Beck 2000, 75-76] e nella richiesta di legittimazione anche per forme differenti di sapere non specialistico.

2.3.2 *Forum ibridi: fra sapere esperto e sapere profano*

Questa richiesta di “riabilitazione del pensiero ordinario” si pone l'obiettivo di rompere con la concezione, profondamente radicata nella cultura occidentale sin da Platone, che oppone frontalmente la figura del “sapiente”, cui si associano i caratteri della ragione e del rigore, e quella del “popolare”, iden-

tificato con il pregiudizio e l'opinione. La spinta dal basso non si incaricherebbe in linea di massima di soppiantare un sapere con l'altro, notano Callon, Lascoumes e Barthe [2009], ma piuttosto di bilanciare lo squilibrio attualmente in capo alla scienza per sfruttare cosa di buono ha da dare ciascuno dei due. Il principio di equivalenza dei saperi non presuppone infatti un sapere scientifico equivalente, ma piuttosto una diversità e complementarità di saperi. I profani sarebbero in possesso di un "*savoir de plein air*" [ibidem] molto importante per la bontà delle scelte pubbliche, dal momento che presuppone punti di vista interni ed esperienze personali che gli esperti, pur con il loro armamentario tecnico, non potrebbero essere in grado di prendere in considerazione restando confinati in un metaforico laboratorio. Motivo per cui la rottura del monopolio della razionalità andrebbe intesa non come fonte di conflitto fra "sapere tecnico" e "sapere sociale", ma come opportunità per una loro collaborazione. Così come la critica della certezza scientifica dovrebbe portare non certo a un suo abbandono, ma ad un suo ridimensionamento in termini di infallibilità e ad una sua apertura a valutazioni e riflessioni di saperi, conoscenze e competenze altre [De Marchi, Pellizzoni e Ungaro 2001].

L'idea della valorizzazione del "senso comune" e della sua continuità con la speculazione scientifica trova la sua prima compiuta esposizione nella tradizione pragmatica, secondo la quale, nelle parole di Dewey e Bentley [1974, 321], «lo studioso che nel suo lavoro volga le spalle agli argomenti del senso comune e al rapporto che quest'ultimo ha con gli impegni attivi del vivere, lo fa a proprio rischio», perché il sapere di chi è coinvolto nel *policy-making* ha buone probabilità di essere altrettanto fondato di quello degli scienziati [Lindblom 1990]. E pertanto, in diretta opposizione con l'enfasi sulle *evidence based policies* [Pawson 2006], sarebbe soprattutto la mancata presa in considerazione del sapere proprio del senso comune a portare alla creazione di cattive politiche, e non il contrario [Grove-White 1996]. Mentre all'espressione "sapere tecnico", sulla scorta di Kuhn [1969], può essere attribuito un significato abbastanza definito ed univoco, come un insieme di conoscenze e di pratiche che fanno riferimento all'universo scientifico e a competenze acquisite attraverso una formazione specialistica di tipo accademico, non così univoca si presenta la definizione di cosa debba essere considerato come sapere non specialistico [Balletti 2007b, 14]. Il concetto di riferimento sicuramente più diffuso è quello di "sapere locale" nato in antropologia e poi entrato nel campo dell'urbanistica partecipata e della pianificazione discorsiva [Geertz 1983; Yanow 2003; Balletti 2007b], ma altre definizioni variamente contigue possono essere quelle di "sapere profano" nella sociologia della scienza [Latour 1989; Agamben 2005], "razionalità sociale" nella sociologia del rischio [Beck 2000], "sapere contestuale" soprattutto nella letteratura sui distretti industriali ma anche nella gestione dei beni comuni [Becattini e Rullani 1993; Trevisiol e Di Nanni 2005], "conoscenza diffusa" nella *political economy* urbana [Bagnasco e Le Galès 2001], "razionalità discorsiva" nell'approccio deliberativo [Habermas 1986], "sapere generalista" negli studi sulle basi di conoscenza del *policy-making* [Majone 1989]. Come nel caso della "partecipazione", si registra quindi una sovrabbondanza e intercambiabilità di termini che si riferiscono ad ambiti differenti e spesso non univoci, che rispecchiano la multidimensionalità del sapere pratico [Wynne 1996, 68] e mettono in risalto ora una ora l'altra caratteristica (radicamento locale, non specializzazione...), ma che secondo Quaini [2007, 38] lasciano comunque intravedere una definizione sufficientemente condivisa nella rivalutazione dei saperi di natura sociale.

Per le questioni che qui più interessano, importante è la relazione fra saperi nell'ambito della progettazione territoriale, per le sperimentazioni in questo senso attuate in ambito urbanistico contrapposte al rinviogirirsi di istanze tecnocratiche e centralistiche nel campo delle grandi infrastrutture, di cui la Legge Obiettivo italiana rappresenta solo il caso più eclatante. Nella progettazione classica la presunzione di

superiorità della razionalità tecnico-scientifica fungeva da garanzia contro i rischi derivanti dalle dinamiche spontanee. Negli anni '80 questa forma analitica di progettazione, basata sulla sistematica esclusione della popolazione locale dalle scelte, mostra tutti i propri limiti in termini di efficacia, e viene progressivamente abbandonata senza però che questo porti ad un maggior potere decisionale per i cittadini. Il cambiamento risponderebbe infatti più che altro alle esigenze di risparmio di spesa realizzabile attraverso *partnerships* pubblico-private *ad hoc* per singoli grandi progetti, e alla volontà di visibilità dei governanti rispetto a cui i dispositivi scientifici divengono spesso l'alibi [Magnier e Russo 2002, 166]. In questo modo, però, si ripropone l'autoritatività delle scelte che ha sempre caratterizzato questi processi [Sclavi 2003], facendo discendere le scelte da una parte da una conoscenza esperta, esterna ai luoghi e per questo ritenuta oggettiva, e dall'altra dall'interazione fra soggetti pubblici, che si considerano depositari dell'interesse generale, e interessi forti, escludendo così il valore della conoscenza che emerge dal sapere contestuale [Magnaghi 1998]. L'idea che per superare la crisi della progettazione basti inserire i grandi interessi nella presa di decisioni non risolve il problema dell'autoreferenzialità dei tecnici, che rimangono comunque coloro che, su indicazione delle élites, disegnano il progetto. Le comunità locali si ritrovano sempre, quando tentano di far valere le proprie opinioni riferite alla qualità della vita e dell'ambiente locale, a essere trattate come intrusi egoisti e irrazionali rispetto a gruppi consolidati di politici, imprese di costruzioni, immobilariisti, proprietari di aree [Marson 2006].

È su queste basi che nasce la proposta per un cambiamento che da un lato consideri gli attori locali come portatori non solo di risorse, ma anche di saperi mobilitabili nel quadro della progettazione [Pinson 2009, 110; Amin e Thrift 2005, 191], e che dall'altro inventi strumenti di progettazione che riconoscano quest'ultima quale processo politico, e non come non-politica [Pinson 2009, 116]. A partire dagli anni '90 si trovano così processi che affiancano alla preparazione degli esperti la cosiddetta *street-level epistemology* [Hardin 2003], il contributo delle comunità locali che portano un diverso bagaglio di competenze e prospettive sulla realtà in cui vivono. L'obiettivo è quello di una svolta da una logica razionale-strumentale ad una logica generativa entro cui la progettazione risponde non solo al "dove" e al "quanto", ma anche al "come" e "con chi" [Bricocoli 2003]. Nel nuovo approccio partecipativo il sapere progettuale di stampo tecnico non viene superato, ma subisce una contestualizzazione perdendo finalmente il suo carattere *disembedded* dalla realtà sociale su cui deve intervenire, riconoscendo quest'ultima come risorsa conoscitiva indispensabile alla buona riuscita del progetto [Balletti 2007b, 14]. Addirittura, si registrerebbero casi paradossali in cui i detentori del sapere tecnico rinfacciano ai detentori locali di sapere non specialistico di essersi tecnicizzati e di aver perso in questo modo il "sapere d'uso" utile alla formulazione delle politiche [Lafaye 2006, 4]. All'*expertise* tecnico-scientifica si affianca dunque, quale base informativa del processo decisionale, l'acquisizione di conoscenza diffusa e contestuale di cui sono portatori i soggetti nel cui ambito di rilevanza si colloca l'intervento. Ciò non significa che non ci sia più spazio per i criteri tecnico-scientifici, ma anzi che forse c'è addirittura spazio per nuovi contenuti esperti, inclusi nel gioco delle parti e non al di sopra di esse. Con l'allargamento delle arene anche i *decision-makers* sono infatti sottoposti ad un processo di apprendimento istituzionale in cui non possono più accontentarsi di esprimere competenze tecnico-legali, ma devono inglobare nuove branche di sapere esperto nel campo della negoziazione, della mediazione e facilitazione al confronto, dell'articolazione e composizione dei conflitti. Il discorso tecnico, in questa prospettiva, non sostituisce il discorso pluralista, ma lo arricchisce, entrando nel dibattito al pari degli altri discorsi in un gioco di saperi e conoscenze plurali [Thévenot 2001].

Coinvolgendo gli abitanti è così possibile concepire un diverso significato del territorio, pensare in modo integrato paesaggio, territorio, ambiente e società, perché la progettazione non può riguardare solo lo spazio fisico ma coinvolge tutta una serie di tematiche e discipline [Donolo 2003a, 57]. Solo gli abitanti hanno una conoscenza del territorio con le sue varie sfaccettature, e ammettere tali visioni non esperte nel disegno progettuale accanto ai saperi tecnici significa riconoscere, per dirla con Beck [2000, 40], che la razionalità sociale senza quella scientifica rimane cieca, ma la razionalità scientifica senza quella sociale rimane vuota. Attraverso l'inserimento della razionalità sociale dei cittadini, che a differenza della quella scientifica sarebbe in grado grazie a quello che Pellizzoni [2006, 20-21] chiama "effetto ponte" di inquadrare la questione in una cornice più ampia, quella delle multidimensionali situazioni della vita quotidiana, la progettazione riuscirebbe inoltre a collegare i vari aspetti che la scienza iperspecializzata tiene artificialmente separati. In questo modo l'interazione fra saperi differenti sarebbe in grado di stimolare innovazioni cognitive collettive e per i singoli soggetti partecipanti, comprese le istituzioni [Donolo 2003b, 13-14], un "valore cognitivo aggiunto" [Lanzara 2005, 51]. Approssimandosi in questo modo al modello deweyano di *public inquire*, dove i processi di apprendimento collettivo vengono valorizzati dalla possibilità di meta-riflessione sull'attività in corso e di revisione delle proprie *routines* cognitive [Bricocoli 2002, 8], che precostituiscono sentieri per l'azione [Lipsky 1980] ma sconfinano spesso nell'incapacità pratica di risolvere problemi [de Leonardis 2005], configurandosi come le dirette responsabili di molte situazioni conflittuali. La progettazione condivisa con i saperi locali implicherebbe dunque, secondo Corvino [2005, 229], una forma di cognizione sociale, ossia di produzione di conoscenza locale specificamente orientata a un problema, in cui sapere e potere vanno di pari passo come risorse circolanti nella società, nell'accezione di Foucault. Così che, mentre le comunità locali imparano a maneggiare problematiche complesse, progettisti e promotori politici subirebbero un parallelo processo di apprendimento istituzionale [Floridia 2006, 4-8; Finocchiaro 2005, 38]

A giudizio di Gottweis [2003, 262-265] nell'ambito di tale apprendimento cognitivo è ben possibile che scaturisca ancora una volta una cornice egemonica sostenuta dai poteri forti e dal sapere tecnico-scientifico, ma con l'avvento della modernità riflessiva questo diventerebbe sempre meno probabile, prefigurando piuttosto uno scontro continuo fra definizioni contrapposte. Un conflitto di idee che non andrebbe demonizzato, ma anzi apprezzato quale luogo di apprendimento, dal momento che il consenso generalizzato, con buona pace di Habermas e a maggior ragione dopo la detronizzazione della scienza dal regno dell'indiscutibilità e l'avvento di un "mondo incerto", semplicemente non è realizzabile [Innes e Booher 2003, 47-48]. Affinché si realizzi un simile apprendimento cognitivo, tuttavia, lo scontro andrebbe trasformato da antagonismo in agonismo [Mouffe 2007], e incanalato in pubblici luoghi di discussione trans-scientifici [Majone 1989], anche temporanei [Jamison 1996], di ibridazione fra saperi differenti, ciò che Callon, Lascoumes e Barthe [2009] chiamano "forum ibridi" e "democrazia tecnica".

Gli esperimenti di questo tipo, realizzati più che altro alla scala urbana, a detta degli autori sarebbero a maggior ragione auspicabili per questioni più calde, quali si dimostrano non solo le biotecnologie, ma anche le politiche di localizzazione infrastrutturale. In quest'ultimo caso, tuttavia, la scelta dei promotori pare andare, ferme le premesse, in una direzione molto diversa. Non solo in Italia con il caso ben noto del conflitto valsusino, ma anche in Francia come si vedrà, al di là dell'enfasi che anche Callon, Lascoumes e Barthe, come molti altri, pongono sulle procedure di coinvolgimento francesi, che pure si dimostrano ad un'attenta analisi ben lontane dall'idea di forum ibrido che gli stessi autori propongono. E in cui la stessa cognizione sociale si sviluppa in termini non rispondenti alle entusiastiche aspettative partecipative.

3. Tipi di attori e tipi di arene

3.1 Introduzione: le arene decisionali multi-attore

La progettazione di grandi infrastrutture transfrontaliere è un caso emblematico e particolarmente evidente di come i governi si trovino a fare i conti con due ordini di questioni strettamente connesse: da un lato la complessità ed interdipendenza dei problemi, dall'altro la pluralità dei soggetti che hanno qualche voce in capitolo sulla materia del contendere. Seguendo i precetti del modello razionale di *policy-making*, le due questioni andrebbero considerate in maniera separata: la prima suddividendo funzionalmente i problemi secondo una logica di iper-specializzazione tecnica; la seconda disegnando istituzioni unitarie e isolate dagli interessi privati. Nella realtà dei fatti, però, quanto più i temi sono complessi, tanto maggiore è il numero di gruppi e saperi virtualmente coinvolti. Aumentano pertanto i casi in cui i poteri pubblici «agiscono come parti di un contratto piuttosto che come “decisori unici”. Alcune scelte pubbliche, che un tempo venivano compiute unilateralmente (sulla base di criteri legali o tecnico-scientifici), ora sono rimesse a un negoziato condotto in forma bi- o pluri-laterale» [Bobbio 2000, 111]. Soprattutto a partire dalla riflessione sui fallimenti della progettazione territoriale, si è fatta largo l'idea che sarebbe forse stato possibile raggiungere una maggiore efficienza nei processi decisionali, qualora si fossero adottate procedure in grado di coinvolgere il più precocemente possibile tutti gli interessati al progetto, favorendo interazioni informali che strutturino il processo entro canali flessibili ma prevedibili, e che valorizzino, piuttosto dell'autorità, le funzioni di regia e mediazione [Bobbio 1996, 90; 2006a]. Una simile prospettiva presuppone una concezione del *policy-making* in cui l'attenzione si sposta dal cosa al come [Borghini 2006a, 20], focalizzandosi cioè sui processi e loro qualità, insistendo sulla validazione dei destinatari stessi in quanto agenti delle politiche che li toccano. La capacità di *voice* dei quali, invece di essere temuta ed disprezzata come irrazionale, andrebbe non semplicemente ammessa e legittimata, ma anche potenziata [Bifulco, de Leonardis e Donolo 2001], e persino stimolata creando allarmismo [Bobbio 2004a, 34].

L'“apertura dei confini della politica” [Beck 2000], che sembra confliggere con alcuni dei principi su cui si fondano le democrazie contemporanee, in realtà è spesso compiuta volontariamente e informalmente dai *policy-makers*, laddove questi ritengano utile allargare la platea dei decisori e responsabilizzarli, e talvolta addirittura prevista dalla legge, che stabilisce conferenze di servizi, accordi di programma e istituti di programmazione negoziata. Ricorre, tanto nei discorsi pubblici quanto nelle analisi, la necessità di aprire sempre nuovi “tavoli di discussione”. La natura di questi ultimi tuttavia, e le regole che li devono guidare, appaiono tutt'altro che univoche. Le procedure vengono definite a seconda dei casi concertazione, partenariato, partecipazione, deliberazione, consultazione o negoziazione, e i risultati sono chiamati accordi, intese, programmi, contratti, convenzioni, patti, protocolli [Bobbio 2000; 2004a; 2006a; Fourniau 2007], lasciando intravedere casi assai distanti fra loro, da forme più deboli e passive a modalità più forti e attive [Borghini 2006a; Allegretti 2006, 2]. L'unico punto di contatto starebbe nel riferimento a modelli decisionali altri rispetto a quelli fondati sulla razionalità di origine weberiana, attraverso i quali le parti dichiarano pubblicamente di approvare un progetto o si assumono impegni

Tab. 3.1: Differenze fra gli approcci inclusivo ed esclusivo [Bobbio 1996, 76 ss.]

Approccio	Esclusivo	Inclusivo
Attori	Minor numero possibile (detentori delle risorse chiave)	Maggior numero possibile
Principi	Efficienza, Qualità del progetto, Segretezza	Pluralismo, Qualità dell'adesione, Pubblicità
Obiettivi	Prevenire e impedire i conflitti	Sollecitare e risolvere i conflitti
Vantaggi	Minimizzazione costi transazione, Controllo sui tempi, Decisioni coerenti tecnicamente fondate	Flessibilità, Esplorazione alternative, Soluzione più stabile
Svantaggi	Rigidità delle soluzioni, Incapacità di reagire alle opposizioni, Rischio di ostacoli prolungati alla soluzione	Difficoltà di controllo, Costi di transazione elevati, Introduzione di potere di veto

reciproci mettendo proprie risorse, finanziarie e non, a disposizione di un'azione comune di cui concordano tempi e modalità [Bobbio 2000, 112]. Si attuano così strumenti di intervento più flessibili, che avrebbero come scopo quello di trasformare da vincoli in opportunità la complessità dei problemi e delle reti di attori potenzialmente coinvolti. Ciò che accomuna tali realtà sarebbe soltanto la possibilità di inquadrarle, fra le opposte strade cui si può ricorrere per gestire una situazione decisionale caratterizzata da un alto numero di attori interessati, fra le strategie "inclusive" (apertura al processo del maggior numero possibile di attori), piuttosto che in quelle "esclusive" (accesso all'arena decisionale riservato al minor numero possibile di attori che detengono le risorse chiave) [Bobbio 1996, 76 ss.].

Queste si basano su principi antitetici: segretezza vs. pubblicità; qualità del progetto vs. qualità dell'adesione al progetto; prevenzione dei conflitti vs. sollecitazione delle questioni problematiche per evitare che scoppino a cose fatte. Il consenso di cui continua a godere il percorso esclusivo starebbe nella capacità di produrre soluzioni coerenti, tecnicamente fondate ed autosufficienti, in grado di apparire legittimate o quantomeno di imporsi con l'autorità del fatto compiuto, minimizzando i costi di transazione e tenendo sotto controllo i tempi di progettazione attraverso la razionalità tecnico-scientifica. La scelta inclusiva si caratterizzerebbe tuttavia come più flessibile, ponendo gli attori non di fronte ad una soluzione precostituita, ma al problema stesso, permettendo di esplorare possibili alternative e rendendo la soluzione raggiunta più stabile e condivisa. Nonostante le prassi di coordinamento consensuale possano potenzialmente rendere la scelta più lunga e defaticante, facendo crescere i costi di transazione e offrendo spazi per l'esercizio di poteri di veto [Bobbio 2000], generalmente si riconosce loro una maggiore efficienza in termini di risorse, in quanto garantirebbero un migliore uso del tempo attraverso la riduzione degli imprevisti *in itinere* ed *ex post* [Bobbio 2002b].

Nel caso in cui i decisori di diritto scelgano di seguire la via inclusiva, si pone il problema di chi ammettere effettivamente nelle arene. Se la lettera deliberativa prescriverrebbe di compiere ogni sforzo affinché tutte le opinioni rilevanti siano effettivamente coinvolti, e nessuno di essi escluso a priori, nella realtà molto spesso si riscontra un allargamento ai soli soggetti utili al raggiungimento della decisione (spesso da un punto di vista prettamente finanziario), o in grado di danneggiarla se esclusi [Bobbio 2004a, 42-45]. La produzione di beni pubblici complessi, tuttavia, difficilmente può prescindere dal coinvolgimento degli interessati di base, dal momento che solo questi sarebbero in grado apportare determinate risorse cognitive e progettuali non appiattite su motivazioni economiche, per quanto non specialistiche, rendendo più completo il quadro rispetto agli scambi contrattuali fra interessi forti [Donolo 2005a]. Nel caso specifico della crisi della progettazione territoriale, non sarebbero tanto i progetti in sé

Tab. 3.2 Differenze fra progettazione tradizionale ed inclusiva [Ecosfera 2001, 142-143]

	Progettazione tradizionale	Progettazione inclusiva
Tipo di gestione	Procedurale	Processuale
Individuazione degli attori	Interazione tra i soggetti direttamente coinvolti nell'implementazione, altri interessi consultati (eventualmente) solo tardivamente	Analisi del contesto locale, individuazione precoce dei diversi <i>stakeholders</i> e interazione nelle diverse fasi del processo
Forme di coinvolgimento	Consultazione tramite esperti	Collaborazione/Coproduzione
Ruolo principale del progettista	Determinare la soluzione ottimale	Facilitare l'interazione tra gli attori
Criterio principale di valutazione	Raggiungimento degli obiettivi	Raggiungimento di un ampio consenso sulle decisioni

ad essere sbagliati, quanto i presupposti sui quali si fondano, incompleti in quanto rispondenti a interessi di parte non allargati ai veri destinatari. Il criterio da adottare per la formazione delle arene decisionali non dovrebbe essere pertanto (solo) quello del *project financing*, ma dovrebbe essere lo stesso territorio impattato a funzionare da punto di convergenza per i diversi saperi ed attori [Bricocoli e Centemeri 2005; Bricocoli 2003]. È quanto ritiene Sennett [2002], quando sostiene che il campo della progettazione del territorio rappresenti il caso più evidente della scarsa realistica di modelli decisionali fondati su una concezione della razionalità sinottica e assoluta.

Tali trasformazioni sono viste con sospetto dai portatori di logiche tecnico-scientifiche, i quali sostengono che esse tenderebbero a dar vita a decisioni meno sagge, più confuse e compromissorie di quelle possibili attraverso l'applicazione di conoscenze razionali. I difensori dei nuovi approcci, tuttavia, criticano proprio l'efficacia sul piano pratico del modello tradizionale [Bobbio 1996]. Mentre in passato l'azione di governo si basava sul presupposto dell'autorità, ossia sull'idea che l'attore pubblico fosse l'unico depositario dell'interesse generale e che proprio per questo avesse il diritto-dovere di farlo valere nei confronti di tutti, oggi questa tende a svolgere un diverso ruolo: di stimolo, sollecitazione, regia o coordinamento. Non si presenta più come autorità indiscussa, insomma, ma piuttosto come un partner fra altri. Il ridimensionamento poggerebbe sulla presa di coscienza che il decisore non dispone di una razionalità olimpica o sinottica, bensì di una *bounded rationality* che non può che trarre giovamento dall'incontro con altre razionalità anche di tipo diverso, e in particolare con la razionalità sociale. Le decisioni di governo non possono più essere viste allora come l'espressione di un calcolo razionale di soggetti che si trovano ai vertici delle organizzazioni, cui corrisponde una mera attività esecutiva delle unità sottoposte. Esse appaiono piuttosto come complesse attività di *problem solving* cui partecipano diversi gruppi in grado di arricchire il processo di risorse cognitive (e non solo finanziarie) che i soli decisori non possederebbero. Si passerebbe così da istituzioni unitarie, con competenze giuridiche, tecniche o territoriali tali da mettere in grado di padroneggiare il problema in modo coerente e senza bisogno di dipendere da altri, a meccanismi che consentano cooperazione e proficua interazione orizzontale fra istituzioni pubbliche e private, e ancor prima verticale fra livelli di governo [Hess e Ostrom 2009b; Freschi 2004a, 64]. In senso verticale si registra il continuo appello alla *governance* multilivello, con la maggior attenzione alla dimensione locale del governo e il coordinamento nelle relazioni tra amministrazioni e organizzazioni poste a livelli territoriali differenti [Bagnasco e Le Galès 2001]. In senso orizzontale, invece, la molteplicità delle forme di regolazione e dalla frammentazione del potere tra i vari livelli politico-amministrativi, economici e sociali, insieme alla più forte integrazione intersettoriale [Balducci 2000, 18; Freschi 2004a, 61].

Le cause del mutamento sarebbero da cercare, secondo Borlini [2004, 3], nelle profonde trasformazioni che hanno investito le società occidentali negli ultimi vent'anni, con le crescenti difficoltà per lo Stato nazionale nell'esercizio del ruolo di unico soggetto regolatore dell'economia e la necessità di forme di coordinamento fra istituzioni, livelli territoriali e soggetti differenti. Proprio la moltiplicazione degli attori, la complessità crescente della mappa decisionale, il venir meno della distinzione pubblico/privato [Bifulco, Borghi, de Leonardis e Vitale 2006; Bifulco e de Leonardis 2005; Basilica 2006] e anzi della "trinità concettuale mercato-stato-società civile" [Jessop 1995], fanno preferire al termine *government* quello di *governance*. Questo è infatti più consono alla frammentazione della procedura di cooperazione fra attori politici e non, locali e nazionali, nella conduzione degli affari locali, e anzi al superamento della stessa procedura e di rigide strutture in vista della loro sostituzione con processi e pratiche sociali [Bifulco 2003; 2004; 2005a; 2005b; Bifulco, de Leonardis e Donolo 2001; Bifulco e Vitale 2003; Donolo 2005b; Scavi 2004; Balducci 2000; Crosta 2009b]. La metafora più ricorrente per descrivere tale dispersione dell'autorità fra soggetti e livelli di governo è quella della rete [Martinotti 2002; de Leonardis 2008]. Visto che non esiste alcun attore singolo in grado di fornire una risposta generale ai problemi pubblici, questa dovrebbe infatti basarsi sempre più sulla costruzione di reti di cooperazione, consultazione, coinvolgimento e concertazione che un tempo sarebbero state considerate pericolose (per il rischio di corruzione) o sovversiva (per la sfida ai poteri costituiti) [Borghi e Sebastiani 2012, 11], sia per superare situazioni conflittuali e paralisi di veti incrociati, sia per mobilitare risorse adeguate in un'ottica di *problem solving*.

Anche una volta dimostrata la scarsa aderenza alla nuova realtà di un modello razionale-tecnocratico da un lato, e autoritativo dall'altro, ciò non significa tuttavia che si addivenga, come vorrebbero tanti facili entusiasmi riscontrabili nella letteratura filo-partecipativa, ad un diverso ed univoco modello inclusivo [Kooiman 2003]. Anzitutto il paradigma tecnocratico dimostra di mantenere praticamente intatta, al di là delle concrete realizzazioni dei suoi dettami e dell'efficienza delle sue implementazioni, la sua forza legittimante, soprattutto in un periodo di decadimento del politico e di arretramento dei sostenitori dei "costi della democrazia" di fronte a diktat dei mercati presentati come oggettivi e razionali secondo la vulgata neoliberista. D'altro lato, anche le istanze centralistiche e rigidamente *top-down* non paiono voler cedere il passo senza lottare, spesso proprio in ottemperanza a richieste "tecniche" di semplificazione decisionale provenienti dai mercati, come il caso italiano della Legge Obiettivo sta a simboleggiare: «il peso delle inerzie istituzionali ha fatto sì che la parabola ascendente di questo paradigma non sia ancora conclusa» [Bifulco 2009, 292].

Oltre a questo, anche laddove si creino effettivamente nuove arene variamente inclusive, la differenza la fanno il grado di apertura, la scelta dei soggetti da ammettere, i paletti entro cui il dibattito deve mantenersi, il frame cognitivo di riferimento, la natura dei promotori, le procedure decisionali [Bonanni e Penco 2005]. Tutte questioni che possono giocare un ruolo dirimente nell'andamento del processo e nei suoi esiti, dal momento che la scelta dell'arena e la sua apertura a quale tipo di attori è in grado di determinare la possibilità cognitiva, i problemi ammessi o meno alla discussione, la tolleranza e la stessa esistenza di conflitto. Il problema è che quello di partecipazione, sotto la spinta del suo successo, sarebbe diventato ciò che Bifulco [2005b] definisce un "concetto ombrello", talmente inflazionato da essere svuotato di significato [Borghi e Sebastiani 2012, 1-2; Apostoli Cappello 2011], come anche quelli di deliberazione [Parenti 2006, 3] e cittadinanza attiva. Quest'ultimo in particolare accoglierebbe in sé, se-

condo Bifulco e de Leonardis [2006], accezioni assai incoerenti con la prospettiva di promozione delle capacità politiche di cittadini e comunità locali, spaziando dall'amministrazione condivisa all'auto-organizzazione oltre e contro le istituzioni, sino alla creazione di compagini decisionali di natura corporativa ristrette ed esclusive. Vetrillo [2006, 13-14] trova ad esempio almeno tre modelli radicalmente differenti nei quali si è esplicitata l'apertura dei confini della politica, che tendono tuttavia a convivere in molte arene multi-attore:

- nel *modello di mercato* o di *Stato efficiente*, tipico degli anni '80, insiste su produttività, controllo della spesa pubblica e decisa razionalizzazione;
- nel *modello decentralizzato* o di *Stato flessibile*, tipico degli anni '90, l'enfasi ricade invece sulla semplificazione delle procedure;
- nel *modello della qualità* o di *Stato partecipativo*, infine, diffuso dai primi anni 2000, avviene l'integrazione degli *stakeholders* nel processo di formulazione delle politiche pubbliche [ivi, 26].

In quest'ultimo caso ci si rivolgerebbe al privato non solo per esternalizzare i costi, ma anche per internalizzare il *know-how* sociale, allargando contemporaneamente la questione dalla sola implementazione allo stesso processo di formulazione delle politiche. Secondo Donolo [2004a, 2-3], dopo tale spostamento dalla razionalità normativo-burocratica (conformità alle norme) a quella tecnico-economica di scopo, sarebbe ora necessario compiere un ulteriore passo nella direzione sia della trasparenza dei processi decisionali, sia della maggiore apertura al contributo propositivo dei cittadini [Le Galès 1998; Bobbio 2002a], sia di una *governance* che incorpori anche la razionalità sociale. Infatti, continua Donolo, i processi sociali restano al margine, schiacciati da soluzioni tecniche e controllo manageriale, quando invece essi incorporano forme di razionalità più complesse e utili al territorio. Se la *governance* si caratterizza come processo di governo più adeguato alla scala e alle caratteristiche dei problemi che le istituzioni devono oggi affrontare, secondo Freschi [2004b] una più diretta partecipazione dei cittadini costituisce un elemento di democrazia sostanziale. Proprio per la sua natura mista di governo pubblico-privato, infatti, le basi di legittimità della *governance* sono deboli, a meno che non venga contemporaneamente promossa un'estesa partecipazione, ben oltre i soggetti e le forme tradizionali di quella rappresentanza politica e funzionale le cui funzioni di intermediazione della domanda appaiono strutturalmente compromesse dalla trasformazione in corso [Freschi 2004a, 65]. Attraverso l'ampliamento della varietà dei soggetti coinvolti, il dibattito pubblico allargato e la discussione collettiva, anche qualora questa non sia qualificata da speciali conoscenze tecniche professionali [Lindblom 1990], i processi di *governance* risulterebbero più trasparenti, adeguati a rappresentare la società in trasformazione e a rafforzare le basi del consenso democratico attorno l'azione pubblica, in modo da rispondere alla crescente insoddisfazione dei governati nei confronti di concezioni e pratiche sempre più escludenti e restrittive dei meccanismi decisionali [Borghi 2006a, 5].

Per meglio collocare nei prossimi capitoli le varie arene riscontrate nei casi d'indagine, si ripercorrono quindi brevemente quelle che possono essere le dimensioni entro cui potrebbero inquadrarle i vari filoni teorici, allo scopo di posizionarle lungo un ipotetico asse che va dal modello razionale a quello partecipativo, passando per tutte le forme e procedure di integrazione dei poteri forti nella presa di decisioni che meglio ne descrivano il funzionamento e gli attori coinvolti [Hill e Hupe 2009, 39, 103-104].

3.2 Tipi di attori e classificazione delle arene in base alle loro risorse

3.2.1 *Gli attori coinvolti nei processi allargati*

Generalmente si distinguono tre tipi di soggetti coinvolti nei processi decisionali allargati, sulla base del peso in termini di potere, degli interessi rivendicati, e dell'influenza delle loro opinioni:

- gli *attori pubblici*, generalmente in qualità di promotori e solo in casi particolari e a livello locale come oppositori, sono soprattutto interessati a coordinare il processo in modo tale da ottenere il sostegno sulle decisioni finali, e allo stesso tempo accrescere la credibilità delle funzioni che essi svolgono. All'interno di tale categoria, che identifica i portatori di interessi pubblici, convivono i politici, i quali attribuirebbero più importanza al ritorno di immagine e alla ricerca di consenso, e i tecnici, con atteggiamenti differenziati nei confronti del coinvolgimento;
- i *gruppi di interesse*, portatori di interessi privati economici o diffusi. Nel primo caso, è possibile distinguere ulteriormente gli attori che, difendendo interessi imprenditoriali, svolgono un ruolo forte nei processi decisionali, da quelli che, rappresentando meri interessi di valorizzazione immobiliare, cercano di trarre un vantaggio economico dalle scelte. Nel secondo caso, invece, i soggetti sono sia comitati nati durante l'elaborazione del progetto per sostenerlo o per opporsi ad esso, sia organizzazioni già insediate nel contesto;
- i *cittadini*, da intendere non in senso giuridico, ma come tutti i soggetti su cui ricadono gli effetti positivi e negativi delle decisioni, e che non si accontentano di un coinvolgimento passivo espresso attraverso il proprio voto alle elezioni o in occasione di referendum pro o contro la realizzazione di determinate politiche, ma agiscono, nella gran maggioranza dei casi dall'interno delle diverse associazioni presenti nel contesto, a favore degli interessi locali.

Tuttavia, nel caso particolare dei grandi progetti territoriali o infrastrutturali, avrebbe poco senso tale distinzione, che accomuna promotori statali e amministrazioni locali contrarie da un lato, grandi interessi industriali e finanziari che sostengono il progetto e associazioni, ambientaliste e non, che vi si oppongono dall'altro. Più utile può essere la distinzione operata da Lafaye e Thévenot [1993, 497-499], che raggruppano: in un primo tipo tutti i promotori, vale a dire sia le istituzioni dello Stato centrale e i loro prolungamenti territoriali e a livello meso, sia una grande impresa pubblica o a carattere pubblico (quale possono essere le Ferrovie), sia gli interessi forti di tipo economico; in un secondo tipo gli enti locali insieme ai loro amministratori più significativi in termini di consenso, vale a dire sia gli elettori in generale, sia più verosimilmente le élites locali di categorie quali agricoltori, commercianti, imprese del settore turistico; infine le associazioni e i vari gruppi formali e informali che criticano più o meno apertamente il progetto. Secondo gli autori [*ibidem*] le amministrazioni locali si potrebbero distinguere a loro volta, così come i promotori, in tre categorie sulla base dei linguaggi principalmente utilizzati, che si rifarebbero, per questioni di legittimità, a connotazioni di tipo tecnico più che politico o simbolico, vale a dire quella legale-giuridica solitamente privilegiata, quella tecnica in senso stretto e quella economica.

I gruppi di oppositori vengono invece distinti sulla base delle giustificazioni utilizzate in tre categorie [*ibidem*, 497-498]. Il primo orientamento si rifà a giustificazioni di tipo civico, secondo il quale le associazioni locali si muovono principalmente entro azioni che mirano a far rispettare le leggi e i regolamenti esistenti, che si ritiene i promotori scavalchino in favore di altre considerazioni [Lascombes 1994], mentre il secondo si fonda sull'autonoma capacità di *expertise* e di produzione di informazione propriamente scientifica. Il terzo orientamento è invece quello critico o militante, che contesta la logica

industriale e tecnocratica che bloccherebbe la diffusione delle informazioni verso il pubblico e il dibattito democratico. Quest'ultimo tipo si esplicherebbe in una rimessa in discussione del modello di sviluppo e dell'idea di progresso che esso sottende, denunciando allo stesso tempo la forma autoritaria e repressiva che assumerebbe lo Stato allo scopo di sostenere tale modello.

Quest'ultimo orientamento è stato ulteriormente sviscerato da Melucci [1996, 34-35], che identifica quattro diversi tipi di gruppi di protesta:

- *Movimenti conflittuali*, che lavorano al livello operativo della vita quotidiana. Nel caso in questione, contestando la scelta di costruzione dell'infrastruttura;
- *Movimenti di rivendicazione*, che si adoperano per costringere il potere a mutare le regole e la distribuzione dei ruoli investendo la stessa produzione di norme. Nel caso in questione, problematizzando il processo decisionale richiedendo un maggior peso degli enti locali nella progettazione;
- *Movimenti politici*, che mirano a infrangere i confini del sistema politico richiedendo un accesso diretto nel processo di *decision-making*, e lo sviluppo di nuovi canali per l'espressione di domande sociali precedentemente escluse dalle scelte in favore di pochi interessi privilegiati. Nel caso in questione, richiedendo una partecipazione in prima persona alle scelte che riguardano il proprio contesto di vita, senza fare affidamento sulla delega ai rappresentanti politici locali;
- *Movimenti antagonisti*, che oltre a contestare il processo attraverso il quale lo scopo viene perseguito si spingono a rigettare gli obiettivi stessi su cui si fonda la scelta. Nel caso in questione, respingendo non solo l'infrastruttura, né il solo processo decisionale, ma lo stesso modello di sviluppo.

3.2.2 *Tipi di arene in base alle risorse degli attori*

Una prima tipologia di arene decisionali si può ottenere sulla base del tipo di relazioni e obiettivi che si prefigge, che condizionano dunque le risorse e gli attori che le detengono ammessi in quanto funzionali e coerenti al raggiungimento degli obiettivi stessi:

- *Arene tecniche*: relazioni centrate su aspetti tecnico-sostanziali, agiscono esperti e professionisti, risorse cognitive;
- *Arene istituzionali*: relazioni centrate sulle competenze legali, agiscono le burocrazie;
- *Arene politiche*: relazioni centrate sulle risorse di consenso, agiscono i politici;
- *Arene sociali*: relazioni centrate su opinioni, agiscono i gruppi sociali.

Per quanto riguarda più direttamente le arene inclusive, due sarebbero i motivi a spingere in questa direzione, entrambi presenti per quanto riguarda i conflitti ambientali: una situazione di conflitto e la mancanza di qualche risorsa posseduta da altri [Bobbio 2004a, 16]. Anche la prima ipotesi può essere interpretata come scarsa disponibilità da parte dei decisori di una risorsa chiave nel processo di produzione delle politiche pubbliche: quella del consenso. Solitamente i *policy-makers* tendono però a tralasciare tale risorsa anche a conflitto in corso [Sebastiani 2006], concentrandosi invece sulle risorse finanziarie per le quali si creano *partnership* fra enti pubblici e/o tra soggetti pubblici e privati. In questo caso il coinvolgimento non si ferma alla fase di implementazione, perché chi contribuisce a finanziare un progetto generalmente pretende di contribuire alla sua definizione. Il campo delle scelte infrastrutturali, che non a caso hanno alle spalle comitati di promotori pubblico/privati di cui fanno parte organizzazioni degli interessi degli industriali e camere di commercio, rappresenta un caso classico di questo tipo.

Un'altra fattispecie si ha quando ci sia la necessità di reperire risorse legali detenute da altri soggetti, in quanto spesso la legge affida a istituzioni pubbliche diverse le competenze giuridiche pertinenti a un certo intervento. È per sveltire queste pratiche che sono stati introdotti strumenti di tipo inclusivo quali

le Conferenze dei Servizi, per le situazioni in cui lo Stato deve trattare situazioni che coinvolgono competenze comunali, prima fra tutte la gestione del territorio. Un'ultima risorsa non meno importante che può mancare al decisore è quella conoscitiva. Può infatti capitare che si disponga delle competenze giuridiche per agire e delle risorse finanziarie necessarie, ma se non si conosce a sufficienza la situazione in cui vuole operare l'intervento è destinato molto spesso al fallimento, definito *planning disaster* [Ecosfera 2001]. A questo scopo in genere le istituzioni si rivolgono agli esperti, ma questo può non bastare, in quanto i tecnici possiedono una conoscenza del territorio del tutto differente da quella degli abitanti, che alcune arene potrebbero integrare nel *policy-making* al fine di possedere una conoscenza il più possibile profonda e una visione d'insieme [Beck 2000, 43; Pellizzoni 2006, 20-21].

In tutti questi casi, accanto al tradizionale attore politico che basa la sua pretesa di intervenire sul fatto di essere stato eletto, si trovano i rappresentanti degli interessi pubblici, che possono coincidere con l'interesse comune, e speciali, condivisi solo da una fazione [Schattschneider 1998]. Ciascuno degli attori, coinvolti o meno nel processo ufficiale ma rientranti a pieno titolo nel processo allargato, è in grado di mobilitare risorse per raggiungere i propri obiettivi, che possono riguardare sia i contenuti della decisione, sia il processo attraverso il quale essa viene assunta [Sabatier e Weible 2007, 201-203]. Tali risorse sono riconducibili, secondo Bobbio [1995, 181-182], alle seguenti:

- *risorse giuridiche*, rappresentate dalle competenze previste dalla legge che consentono di controllare e gestire un processo di progettazione. La loro distribuzione risulta di solito frammentata, dato che più enti territoriali e agenzie funzionali possiedono qualche competenza sul medesimo progetto, e incerta, perché non risulta sempre agevole stabilire con precisione dove terminano le competenze dell'uno e iniziano quelle dell'altro. Tale complessità sarebbe gestibile o con un approccio procedurale (modello della separazione), che privilegia il valore dell'autonomia dei singoli governi a scapito dell'efficacia complessiva delle politiche pubbliche, o con un approccio processuale (modello di condivisione) che incentiva la collaborazione degli enti aventi una qualche competenza, ammettendo interferenze e aggiustamenti reciproci;
- *risorse finanziarie* necessarie a portare a compimento il progetto;
- *risorse politiche* che consentano di legittimare il progetto e i suoi promotori;
- *risorse conoscitive o progettuali* rappresentate dalle informazioni, capacità comunicative, competenze tecniche e conoscenze utili alla costruzione della *policy*.

Incrociando gli attori coinvolti e le risorse che essi portano all'interno delle arene, sarebbe possibile risalire a quattro tipi di *governance* [Ecosfera 2001, 70-73]:

- il *modello autoritativo* è l'approccio razionale, in cui l'unico attore con autonomia di scelta è lo Stato. La legittimazione è data dalla delega rappresentativa che fa dell'attore pubblico l'unico rappresentante degli interessi collettivi;
- il *modello partenariale* si ha quando l'attore pubblico riconosce di non possedere sufficienti risorse finanziarie per rispondere alla domanda, e si rivolge al mercato. Si ha pertanto una mediazione tra interessi collettivi ed economici, e il successo non è più garantito solo dalla conformità alle norme, ma anche in termini di efficienza, secondo il modello del *new public management*;
- il *modello consensuale* passa da un orientamento procedurale ad uno processuale, coinvolgendo, a fianco di strutture di governo e *stockholders* detentori di risorse economiche, gli *stakeholder*, privi di queste ma utili perché in grado di restituire legittimazione alle scelte. Ancora una volta, la spinta al passaggio di modello è determinata dalla mancanza di una risorsa, in questo caso politica. L'aumento

Tab. 3.3: Modelli di governance in base alle risorse degli attori coinvolti [Ecosfera 2001, 70-71]

MODELLI	ATTORI	RISORSE				RELAZIONI
		Gestionale	Politica	Economica	Progettuale	
Autoritativo	Stato	Procedurale	Delega	Finanziamento pubblico	Razionalità tecnica	Regolamentazione
Partenariale	Stato, Mercato (Stockholders)	Procedurale	Delega	Finanziamento pubblico, Risorse private	Razionalità tecnica	Mediazione fra interesse pubblico e privato
Consensuale	Stato, Stockholders, Stakeholders	Processuale	Consenso	Finanziamento pubblico, Risorse private, Mobilitazione di altre risorse	Razionalità tecnica	Mediazione fra interesse pubblico e privato, Costruzione del consenso
Partecipativo	Stato, Stockholders, Stakeholders, Interessi deboli	Processuale	Negoziazione Mediazione Condivisione	Finanziamento pubblico, Risorse private, Mobilitazione di altre risorse, Sviluppo locale	Razionalità comunicativa	Produzione sociale

della conflittualità, la sfiducia nelle istituzioni e la crisi del sistema di rappresentanza dei partiti avrebbero fatto mancare, infatti, una legittimazione alle scelte attuate sul modello della delega. Nonostante il permanere dell'enfasi sulla *partnership* pubblico/privata, sarebbe possibile riscontrare maggiore attenzione verso le esigenze della comunità, facendo dipendere il successo del progetto dal consenso raccolto. Il coinvolgimento è inserito tuttavia in un flusso di comunicazione *top-down*, unidirezionale e mirato al consenso, e l'influenza degli *stakeholders* si rivela indiretta ed *ex post*;

- il *modello partecipativo* considera gli attori locali quali detentori non solo di risorse politiche in termini di consenso, ma anche progettuali (conoscenza locale). Si attiva un processo comunicativo tra i diversi attori riconosciuti nella loro pluralità, proprio allo scopo di mediare fra posizioni contrapposte. Le scelte non sono legittimate da un consenso di partenza come nel caso precedente, ma è necessario un confronto che porti ad un esito a somma positiva per la collettività.

3.2.3 Arene in base agli strumenti dell'azione pubblica utilizzati

Una prospettiva che prende in considerazione le risorse detenute dai vari attori è anche quella che incasella i vari tipi di strumento decisionale a seconda della legittimità che lo sottende, la quale a sua volta fa capo a particolari risorse (legali, economiche, politiche, tecniche e informative) e all'inclusione degli attori che le detengono. La letteratura sugli strumenti prende come punto focale dell'analisi i mezzi piuttosto che i fini dell'azione pubblica [Hood 2007; Salamon 2002]. Per mezzo può essere inteso anche il tipo di processo decisionale, che determina il fine identificato con la scelta pubblica, e in questo senso il mezzo non può essere considerato neutrale, venendo definito dagli stessi promotori della scelta. Per Lascombes e Le Galès [2009b, 24-26] esisterebbero quattro principali tipi di strumento, a seconda del rapporto politico e del tipo di legittimità che li sottende, qui rielaborati per adeguarli al caso in questione.

Il primo tipo è quello legislativo e regolativo, che poggia su procedure giuridiche standardizzate e codificate. Esso avrebbe un obiettivo primariamente pedagogico, che espleterebbe attraverso una funzione pragmatica di orientamento dei comportamenti, una assiologica di enunciazione di valori e interessi garantiti dall'autorità, e spesso semplicemente una simbolica in quanto attributo del potere legittimo che trae la propria forza dal rispetto della procedura decisionale. Il secondo tipo è quello economico,

ossia quello che utilizza tecniche e criteri economici sia per orientare la scelta dei mezzi e dei fini, sia per orientare i comportamenti degli attori nella direzione desiderata per il raggiungimento dei fini prescelti. Il terzo tipo è quello convenzionale, che implica un attore pubblico che abbandoni la sua funzione dirigista e il suo potere coercitivo in favore di modalità di scambio contrattuale con una pluralità di attori privati che si accordano sulla definizione convenzionale dei fini [Bobbio 2000; Eymard-Duvernay *et al.* 2005]. Il tipo che fa capo a norme e standard porta avanti queste caratteristiche degli strumenti convenzionali, associandole tuttavia anche a criteri differenti. Gli strumenti attribuibili a tale modello poggiano infatti su di una legittimità mista, che si fonda sia su una razionalità di tipo tecnico-scientifico, che contribuisce a neutralizzarne la portata politica, sia su una razionalità contrattata «basata sulla loro elaborazione negoziata e sulle procedure cooperative che essi instaurano. Essi possono anche consentire l'imposizione di obiettivi [...] ed esercitare un notevole potere coercitivo» [Lascoumes e Le Galès 2009b, 26]. L'ultimo tipo di strumenti, quello comunicativo, si caratterizza viceversa per un'apertura al pubblico che si espleta in meccanismi di informazione e partecipazione alla definizione delle scelte [Lascoumes 2001].

La contrapposizione fra questi ultimi di due tipi di strumenti si situa nella natura sostanzialmente depoliticizzata, e insieme espressione degli interessi forti, che norme e standard nasconderebbero. Essi dipenderebbero infatti dai rapporti di forza interni alla società civile fra attori sostanzialmente economici, ma possono al contempo fare affidamento su una legittimità universale basata sulla razionalità tecnico-scientifica [Borraz 2009, 38]. Le autorità pubbliche delegherebbero a organismi privati o semi-pubblici il compito di emanare regole costrittive, mantenendo per loro solo la decisione finale. Questo modello di “democrazia tecnologica”¹ o “diplomazia dei tecnici” «è tanto più legittimo, in apparenza, poiché si accompagna a riferimenti alla natura democratica del processo di elaborazione delle norme, e ai dati scientifici e tecnici sui quali le norme stesse si fondano. [...] Si passerebbe da una situazione nella quale le *lobbies* negoziano con le autorità pubbliche provvedimenti che sono loro favorevoli, ad una in cui devono negoziare un compromesso con altri gruppi di interesse» [*ibidem*, 39-40]. La negoziazione fonda la sua pretesa di legittimità sul fatto che lo scambio poggia sul ricorso all'*expertise*, e che dunque l'accordo statuisca oggettivamente cosa è giusto. Tuttavia sono soprattutto i grandi interessi industriali a disporre delle risorse necessarie a mobilitare dati scientifici, oltre ad avere un interesse diretto nella normalizzazione, e sono dunque loro a fornire i dati a partire dai quali si intraprendono le discussioni, mentre gli altri attori del contratto, comprese le stesse autorità pubbliche, si trovano spesso in una situazione di dipendenza dai principali fornitori di dati. Pur essendo il prodotto di un compromesso basato su criteri politici ed asimmetrie di potere, l'accordo vincolante si manifesta tuttavia sotto una forma che rende visibile unicamente il presunto consenso basato su elementi tecnici oggettivi, depoliticizzando la scelta la cui legittimità non viene più ricercata nella conformità dell'azione a valori centrali, ma nel buon funzionamento delle procedure che regolano l'interazione in vista del consenso² [*ibidem*, 42-59].

È chiaro come le spinte degli strumenti di tipo informativo e comunicativo vadano in tutt'altra direzione, nella quale la definizione del bene comune non dipende più dal monopolio esclusivo dei governanti legittimi, ma neanche su procedure falsamente partecipative che riproducano forme di autoritarismo barricandosi dietro la pretesa neutralità dei dati scientifici [Lascoumes 2009, Majone 1989].

¹ La formula “democrazia tecnologica” viene quindi usata da Borraz [2009] con un significato radicalmente distante da quello con cui viene usata in Callon, Lascoumes e Barthe [2009].

² Che resta però un “consenso ambiguo” [LeGalès 2009; Palier 2009; Butzbach e Grossman 2009; Dehousse 2009].

Tab. 3.4: Tipi di strumenti decisionali

Tipo di strumento	Tipo di rapporto politico	Tipo di legittimità	Parole chiave
Legislativo – regolativo	Stato tutore	Imposizione di un interesse generale da parte di funzionari o rappresentanti eletti	Autorità
Economico	Stato produttore e redistributore	Utilità collettiva, efficacia economica	Costi/benefici, compensazioni
Convenzionale	Stato promotore	Impegno diretto degli attori	Partnership pubblico/privato
Norme e standard	Costruzione sociale, concorrenza	Mista: tecnico-scientifica e basata sulla concorrenza	Tecnico-scientifica
Informativo – comunicativo	Democrazia del pubblico	Esplicitazione delle decisioni, responsabilizzazione degli attori	Informazione, partecipazione

Fonte: Elaborazione propria a partire da Lascoumes e Le Galès [2009b, 24] e Hood [2007].

3.3 Arene in base al processo di costruzione delle preferenze

3.3.1 *Arene aggregative e arene deliberative*

È infatti nell'opposizione fra una visione processuale ed una legata alla visione di interessi e preferenze esogenamente date che si situa l'irriducibilità della deliberazione non solo alla modalità del voto (tipica sia della democrazia rappresentativa che si propone di superare sia della democrazia diretta con la quale ha solo pochi punti di convergenza), ma anche a quella della negoziazione, nonostante « quanto sia diffusa, nel discorso pubblico, la confusione tra i due termini di 'partecipazione' e 'concertazione', e quanto rare siano le esperienze che ne leggono la complementarità piuttosto che la reciproca competizione» [Allegretti 2005, 1]. Le tre tipologie decisionali hanno fra loro affinità e differenze. Tutte e tre presuppongono un modello di decisione che si allontana dal semplice riferimento tecnocratico all'*expertise* [Olliver-Trigalo e Rui 2002], ma la concertazione presuppone una scelta presa all'unanimità, configurando per un potere di veto ogni gruppo che da un parte è incompatibile con la regola della maggioranza propria della votazione, e dall'altra non soddisfa i requisiti, previsti dalla deliberazione, di endogeneità delle preferenze e motivazione razionale del consenso [Curini 2004]. Del resto dai processi deliberativi reali possono invece non essere esclusi, almeno nelle fasi conclusive dei processi e di fronte ad uno stallo, meccanismi di votazione che restano invece inutilizzabili dalle relazioni pluralistiche della negoziazione [Cella 2003, 3]. Mentre nella deliberazione i partecipanti si confrontano sulla base di argomenti, e chiunque sia toccato dalla decisione ha accesso al processo in condizioni di parità [Elster 1998b, 8], nella votazione preferenze date si contano allo scopo di stabilire l'opzione vincente, e nella negoziazione i partecipanti si dividono una posta in gioco sulla base di posizioni precostituite.

Votare e negoziare sono processi antitetici, per le opposizioni fra unanimità e maggioranza, accordo fra le parti vs. distinzione fra vincitori e perdenti, ma possiedono un tratto comune che le distingue dalla deliberazione: in entrambe, infatti, le preferenze degli attori sono esogene rispetto al processo. I soggetti si presentano nell'arena con opinioni precostituite, che nel caso della votazione vengono sommate, in quello del negoziato accomodate in un accordo in cui ciascuno ottiene qualcosa. Secondo Schumpeter [1964] non esiste un unico bene pubblico su cui tutti possano accordarsi: ciascuno ha preferenze già definite, e il compito della votazione è aggregarle. Elettore e negoziatore non sono tenuti a giustificare le proprie preferenze, si limitano a manifestarle. La deliberazione viceversa si propone non l'aggregazione, ma la trasformazione delle preferenze, che vanno quindi esplicitate attraverso l'argomentazione, la persuasione e il confronto [Elster 1998c]. Bowles [1998; 2004] dimostra come l'assunto di preferenze eso-

genamente date sia in realtà inadatto a descrivere qualsiasi situazione di scelta (preferenze adattive), ma ciò che distingue la deliberazione sarebbe proprio il fatto che, attraverso essa, le preferenze degli attori si trasformano. I soggetti dovrebbero apprendere gli uni dagli altri, correggere i propri punti di vista e ridefinire i problemi, mettendo in atto un dialogo riflessivo attraverso il quale metterebbero reciprocamente in discussione i propri schemi cognitivi, con la possibilità di risolvere il conflitto [Goodin 2003].

I paradigmi aggregativo (negoiazione e votazione) e partecipativo si basano secondo Regonini [2005, 3-4] su assiomi incommensurabili, rispettivamente riconducibili alla teoria della scelta sociale e alla teoria deliberativa. Il teorema dell'impossibilità di Arrow dimostra, all'interno del primo approccio, che l'adozione di qualsiasi procedura che rispetti criteri di parità può portare a decisioni che non garantiscono il requisito di transitività, instaurando processi caotici quale che sia la configurazione delle preferenze. Motivo per cui soltanto la violazione dei principi democratici assicurerebbe stabilità alle decisioni. Ciò presuppone una concezione scettica verso la possibilità che le scelte pubbliche possano rispecchiare la volontà generale, idea ben lontana dalla formazione di giudizi condivisi propria della teoria deliberativa [Gaus 1997; Bang e Dyrberg 2000]. L'incommensurabilità dei paradigmi starebbe nel fatto che uno è economico, razionale, deduttivo e basato su preferenze "allo stato solido", l'altro è trasformativo e interpretativo, basato su plasticità e flessibilità delle preferenze continuamente rimodellate dal confronto con gli altri. Anche la prospettiva deliberativa parte dalla premessa che le preferenze politiche siano normalmente divergenti, ma ritiene che l'obiettivo di risolvere tale conflitto non vada raggiunto con la forza dei numeri, bensì attraverso il consenso derivante dalla discussione secondo ciò che Habermas [1996] chiamerebbe razionalità comunicativa, per mezzo della quale le conclusioni sono raggiunte attraverso lo scambio di ragioni pro e contro e in assenza di coercizione. La prospettiva si allontana da quella aggregativa riconoscendo la capacità dei soggetti di essere convinti da argomentazioni razionali e di abbandonare interessi particolaristici alla luce del bene comune [1970]. In sostanza, pur prefigurando entrambe un superamento del paradigma razionale-tecnocratico, negoziazione e deliberazione garantirebbero la svolta in direzioni piuttosto divergenti [Carangelo 2005; Bifulco e de Leonardis 2002; 2003; Bifulco e Vitale 2005, 88; Borghi 2006a, 23-24].

Detto questo, va rilevato come spesso i tre modelli, vengano utilizzati congiuntamente negli attuali processi di *governance*, assieme o in fasi differenti [Donolo 2004a, 6-7; Bobbio e Pomatto 2007; Bobbio 1994; Hendriks 2006a]. Deliberazione e votazione sono in realtà frequentemente appaiate, perché quando la prima non riesce a produrre consenso unanime si fa comunque ricorso al voto, pur rappresentando ciò un fallimento delle premesse deliberative. La negoziazione può invece prevedere il dialogo, nel caso in cui le parti non si limitino a scambiarsi minacce, ma si appellino a valori comuni producendo argomenti con cui tentano di persuadersi a vicenda [Elster 1998b; Habermas 1970]. La negoziazione in questo caso può non essere solo un compromesso fra interessi diversi che si rappresentano come predefiniti, ma anche processo di apprendimento in cui attori pubblici e privati ridefiniscono le posizioni di partenza e individuano soluzioni inizialmente imprevedibili [Cerruti 2002; Barbera, Di Monaco e Roccati 2002, 10; Barbera 2005; Magnatti, Ramella, Trigilia e Viesti 2005, 13]. Al di là di questo, Mansbridge [2005] ritiene che entrambe le forme, "*the market and the forum*" nella terminologia di Elster [1997], siano necessarie ad un buon *policy-making*, e che il conflitto fra interessi e la negoziazione fra loro siano non solo inevitabili, ma anche positivi [Dryzek 2000a; 2000b]. Citando Cohen [1989, 4; 1998] Mansbridge afferma infatti che, nel momento in cui la negoziazione produca i suoi *outcomes* in condizioni di libertà ed uguaglianza, tali *outcomes* debbano essere considerati democraticamente legit-

timati, e che anzi rivelare il proprio auto-interesse in una data opzione può addirittura essere utile a raggiungere un accordo di tipo deliberativo [Sapelli 2006; Parkinson 2004].

Donolo [2004a] ritiene però che ci sia bisogno di standard esigenti di sussidiarietà, sostenibilità, coesione sociale e *capacity building* multilaterale per ridurre le asimmetrie di potere e sapere, e che tali standard possano essere garantiti solo da procedure partecipate, dal momento che a dare sostanza democratica alla deliberazione sarebbe solo la partecipazione e la capacità di *voice* dei destinatari delle politiche [Bifulco e de Leonardis 2006]. Donolo considera infatti quello del territorio come un governo debole, che per diventare virtuoso dovrebbe abbandonare i modelli corporativi, consociativi, spartitori e puramente negoziali oggi prevalenti. Questi sarebbero incapaci governare adeguatamente processi che necessitano apprendimento, auto-correzione e di andare oltre mercato e della politica. Vi sarebbe dunque la necessità di passare dalla progettazione contrattata a quella partecipata [Giovenale 2006; Fedeli 2006], perché la cooperazione nella sua forma negoziata della *partnership* [Bifulco e de Leonardis 2003], ritiene Donolo [2005a, 25], produce accordi che in fase d'implementazione si rivelano non risolutivi, dato che molti conflitti derivano da dettagli realizzativi che sarebbe meglio discutere in anticipo. Ovviamente il riferimento al bene comune supposto dai modelli partecipativi costituisce spesso più che altro un mascheramento di interessi particolari, ma esso diviene comunque parte integrante del discorso fissando il terreno attorno a cui gli attori sono costretti a giustificare le proprie posizioni [Bravo 2005; Levasseur 2001]. Non che ciò sia da escludere a priori anche nelle arene negoziali [Pietrosi e Ruminati 2001], ma Elster [1993b] ritiene che quelle deliberative sarebbero più adatte, inserendo gli attori in un *setting* decisionale che spingerebbe attori auto-interessati alla ricerca di soluzioni pubblicamente condivisibili, attraverso la "forza civilizzatrice dell'ipocrisia", a patto che operino in un regime di pubblicità.

E proprio la pubblicità e la trasparenza del processo costituisce una delle variabili utilizzate da Bobbio [2001] e Morisi [2008] per identificare, sulla base dell'aggregazione di interessi propria di votazione e negoziazione piuttosto che della trasformazione delle preferenze propria della deliberazione, una tipologia di metodi di legittimazione per le scelte localizzative, quali appunto possono essere quelle relative alle infrastrutture ferroviarie ad alta velocità. Incrociando questa dimensione con quella relativa all'inclusione, determinata dal grado di apertura e trasparenza del processo decisionale, si ottengono quattro tipi di legittimazione. Dal lato dei metodi basati sull'aggregazione degli interessi si possono distinguere quello del voto (inclusiva) e quello della negoziazione (esclusiva), mentre dal lato dei metodi basati su argomenti si distingue il metodo della pianificazione, basato su argomenti tecnici ed esclusivo in quanto affidato ad esperti, e quello dialogico, inclusivo, dove gli argomenti sono intesi come argomentazioni.

Tab. 3.5 Metodi di legittimazione per le scelte localizzative

	Metodo non deliberativo Scelta fondata su interessi	Metodo deliberativo Scelta fondata su argomenti
Metodo esclusivo Accesso limitato Bassa trasparenza	Contrattazione e scambio politico Attori chiave: politici	Pianificazione Attori chiave: esperti
Metodo inclusivo Accesso esteso Alta trasparenza	Aggregazione degli interessi Attori chiave: votanti	Metodo dialogico Attori chiave: stakeholders

Fonte: Elaborazione da Bobbio [2001] e Morisi [2008].

3.3.2 *Distinzione delle arene in base a forza e consapevolezza delle preferenze*

Il fatto che la deliberazione, contrariamente a votazione e negoziazione, preveda l'endogenità al processo delle preferenze dei partecipanti, non significa negare l'importanza del tipo di preferenze con le quali i soggetti si presentano nell'arena. Le "preferenze in entrata" rappresenterebbero infatti, secondo Bobbio [], lo strumento privilegiato per indagare il grado di approssimazione delle esperienze reali all'idealtipo di Habermas. Non può infatti non produrre conseguenze sul processo di trasformazione delle preferenze il fatto che un'arena coinvolga attivisti contrapposti ideologicamente. Hendriks [2005, 2], riferendosi alla distinzione di Fung [2003], definisce freddo un processo quando i partecipanti non hanno alcuna particolare competenza con l'argomento in discussione, caldo quando sono attivisti in quel campo. La deliberazione oscillerebbe così tra una funzione educativa delle istituzioni nei confronti di persone "incompetenti", per incoraggiare l'apprendimento su una specifica questione, ed una strumentale degli attivisti nei confronti delle istituzioni. L'ipotesi è che la natura delle posizioni iniziali sia in grado di condizionare la "temperatura" del dialogo, che assumerebbe caratteristiche differenti a seconda che si svolga tra addetti ai lavori o profani. Determinanti sarebbero [Bobbio 2006c 4-7]:

- la *simmetria* dell'arena in cui si inseriscono le preferenze. I processi reali presentano per lo più un carattere asimmetrico, si svolgendo fra persone che non si trovano sullo stesso piano per quanto riguarda la forza delle loro convinzioni e la conoscenza del problema;
- la *forza*, «che include l'intensità senza esaurirsi in essa, in quanto questa, misurando l'importanza che un individuo attribuisce a una propria opzione, dà per scontato che egli sia in grado di esprimere una qualche preferenza, sia pure poco intensa, sulla questione proposta. Tuttavia nella sfera pubblica chiunque può trovarsi prima o poi di fronte a un tema controverso, sul quale ha idee vaghe e confuse o semplicemente non ha alcuna opinione. L'elemento distintivo non è dunque tanto l'intensità delle preferenze, quanto il grado di convinzione che l'individuo ha su un certo tema»;
- la *consapevolezza* dipendente delle informazioni di cui si dispone sull'argomento in questione, che permette di anticipare le conseguenze che le soluzioni preferite potrebbero determinare.

Incrociando le ultime due dimensioni si ottiene una tipologia con quattro tipi di preferenze (tab. 3.6), le quali a loro volta vanno contestualizzate in arene più o meno simmetriche. La *sospensione di giudizio simmetrica*, svolgendo tra persone con un alto grado di consapevolezza dei problemi che preferiscono tuttavia sospendere il proprio giudizio per uno spiccato orientamento alla cooperazione, è ciò che più si avvicina alla situazione discorsiva ideale.

Saremmo tentati di dire che le teorie della deliberazione (come quella habermasiana) non hanno una portata generale (come spesso suppongono), ma tendono piuttosto a trovare applicazione nelle circostanze specifiche qui descritte, ossia quando i partecipanti manifestano preferenze deboli e altamente consapevoli. Negli altri casi – come vedremo – la possibilità di riprodurre una situazione dialogica ideale è molto più remota [*ibidem*, 10].

Tab. 3.6 **Tipi di preferenze in entrata [Bobbio 2006c, 5]**

	forti	deboli
consapevoli	Advocacy	Sospensione del giudizio
non consapevoli	Pregiudizio	Incertezza di giudizio

Un simile stile deliberativo ha natura insieme pubblica, creando spazi in cui la pubblicità spinge a dover giustificare la propria posizione [Elster 1998c, 111], e non pubblica, dato che la natura simmetrica presuppone gruppi coesi di esperti o non esperti in spazi circoscritti [Bobbio 2005a] al riparo da un *audience* allargata, che scoraggerebbe dall'assumere posizioni demagogiche [Elster 1993b]. assommando pertanto gli effetti benefici della pubblicità, che porta ad utilizzare argomenti di portata generale diversamente che nella negoziazione, e della chiusura, che porta ad abbandonare la retorica della votazione.

Nell'*advocacy simmetrica* [Bobbio 2006c, 11-14] tutti gli attori coinvolti sono ben informati e sanno esattamente da che parte stare, prefigurando un dibattito tra addetti ai lavori, quali attivisti, militanti o gruppi di interesse, portatori di opposte solide posizioni come solitamente accade fra istituzioni rigide e comitati di cittadini inflessibili [Graziano 2004]. Se il rischio di manipolazione è pertanto scongiurato dalla forza delle preferenze, è invece assai probabile che l'esito sia di pura contrapposizione "tra sordi", trasformando il dibattito in una parata rituale destinata alle rispettive *constituencies* [Sunstein 2003; Mutz 2006; Gaus 1997]. D'altro canto può accadere che le posizioni inconciliabili portino a concessioni distributive su altri terreni, lasciando intatte le preferenze e allocando vantaggi senza la creazione di alcun bene comune [Magnatti, Ramella, Trigilia e Viesti 2005], come può accadere in caso di compensazioni economiche alle amministrazioni impattate da grandi opere pubbliche. A spingere il dibattito in una piuttosto che nell'altra direzione sarebbe il diverso regime di pubblicità, che se ampia porterebbe alla contrapposizione per la necessità di non deludere la *constituency*, se scarsa alla possibilità di un accordo creando tuttavia problemi dal lato della democraticità [Regini 2000, 117]³. Pare inoltre che l'approdo dialogico abbia bisogno di una figura che sappia presentarsi come al di sopra degli interessi in gioco [Barbera 2005]. Il fatto che la deliberazione in molti casi abbisogni di un aiuto è stato messo in luce da Bobbio [2005b], ma d'altra parte coloro che sono portatori di preferenze forti e consapevoli non sono in genere disposti ad essere aiutati⁴ [Regonini 2005; Barisione 2010a].

In caso di *incertezza di giudizio simmetrica* [Bobbio 2006c, 14-17], all'opposto, gli attori posseggono scarse informazioni e preferenze poco definite. È decisamente improbabile che individui con preferenze simili si trovino spontaneamente per prendere decisioni collettive, in un organismo composto esclusivamente da persone di questo tipo [Hibbing e Theiss-Morse 2002; Segatti 2008]. Arene di questo genere infatti sono il frutto di esperimenti costruiti artificialmente quali le giurie di cittadini, come avvenuto anche nel caso della Torino-Lione [Isernia, Bobbio, Manca, Fiket e Podestà 2008], e in questo caso il sostegno diventa un aspetto imprescindibile, con partecipanti inseriti in un processo altamente strutturato che dovrebbe garantire un'informazione equilibrata non più allo scopo di avvicinare le posizioni, ma di formarle. Le informazioni non sono inizialmente disponibili come nella sospensione del giudizio, bensì offerte nel corso del processo, e le preferenze non costituiscono l'*input* come nell'*advocacy*, ma l'*output*, situazione che prefigura un concreto rischio di manipolazione.

Infine il *pregiudizio simmetrico* [Bobbio 2006c, 17-19] coinvolge soggetti portatori di posizioni ferme e determinate, per quanto non sostenute da un'idea precisa dei termini della questione. La risolutezza nelle opzioni non deriva da una conoscenza approfondita, le preferenze sono irriflessive e basate sul pregiudizio. Anche arene simili non si formano in modo spontaneo, dal momento che le persone che nutrono pregiudizi difficilmente si confrontano con chi ha pregiudizi diversi dai propri [Mutz 2006; Sabatier e Weible 2007]. I pregiudizi affiorano con maggiore facilità quando sono in gioco questioni calde su

³ Significativa in questo senso, come si vedrà, è la doppia vita della Conferenza dei Sindaci valsusini, aperta al movimento ai tempi della protesta, a porte chiuse ai tempi della concertazione col Governo.

⁴ In questo caso si vedrà il fallimento del tentativo di mediazione all'interno dell'Osservatorio sulla Torino-Lione operato dal commissario straordinario Virano.

cui esistono espliciti *cleavages* nell'opinione pubblica, come immigrazione, criminalità, o per l'appunto la costruzione di una grande opera infrastrutturale [Isernia, Bobbio, Manca, Fiket e Podestà 2008].

Passando alle arene caratterizzate da asimmetria, esse coinvolgono gruppi con preferenze di tipo differente (forti/deboli, consapevoli/inconscievoli), il cui peso nel dibattito risulta quindi squilibrato. Mentre tutti i tipi di deliberazione simmetrica si svolgono secondo il modello della conversazione, dal momento che i partecipanti si trovano a interloquire direttamente gli uni con gli altri e mirano a persuadersi a vicenda, la versione asimmetrica può assumere due forme distinte a seconda che si svolga in un ambito ristretto o allargato. Nel primo caso si ha *conversazione asimmetrica*, in cui tutti i soggetti possiedono formalmente la possibilità di esprimersi. Si presenta tuttavia una disparità di risorse nel fatto che alcuni detengono conoscenze e capacità argomentative nettamente superiori e posizioni più risolutive, che la fanno risultare la forma più lontana dalla situazione discorsiva ideale. Assai probabile diventa infatti un controllo da parte dei soggetti più dotati, così che l'esito più probabile risulta un sottile processo di manipolazione. Altrettanto probabile è che i promotori nel campo dei conflitti ambientali auspicherebbero una situazione decisionale di questo tipo allo scopo di convincere il pubblico risolvendo in fretta la controversia, secondo il classico modello diffusionista di comunicazione scientifica, ma che si troverebbero piuttosto invischiati in un'arena ben più complessa sul tipo dell'*advocacy* simmetrica, grazie all'attivazione conoscitiva e alla contro-*expertise* sviluppata dalle comunità impattate.

L'ambito allargato presuppone viceversa un *modello oratorio*, con distinzione netta tra chi ha diritto di presentare la questione, proponendo un frame ben preciso, e chi no. In questo secondo caso regna la retorica di un ristretto novero di oratori che si affronta davanti a un uditorio per persuaderlo, sostituendo l'appello alle passioni a quello alla ragione [Remer 2000]. Il processo mira infatti alla trasformazione delle preferenze del pubblico, dal momento che nessun oratore esperto si illuderebbe in realtà di poter convincere un suo pari. Tale modello potrebbe tuttavia caratterizzarsi come meno insidioso dal punto di vista della manipolazione, essendo chiara e accettata da tutti la disparità tra i partecipanti, per quanto esso si presti invece alla demagogia. In realtà le ultime due prospettive sono sovente integrate fra loro in processi in cui gli attori, dopo una fase antagonistica in cui esperti esprimono le proprie posizioni contrastanti, si riuniscono per discutere tra di loro, nell'ambito di arene dedicate o della sfera pubblica.

3.3.3 *Le arene in base al tipo di problema da affrontare*

Come già accennato, la natura delle preferenze che le arene si trovano a trattare dipende in larga parte dalla natura del problema oggetto di discussione, che determina, nella terminologia di Fung [2003], la "temperatura" del processo che a sua volta si ripercuote sui modelli decisionali utilizzabili. Su questo versante una tipologia per incasellare i tipi di problema da affrontare può essere ricavata dall'incrocio fra il grado di conoscenza scientifica che i decisori hanno dell'oggetto di *policy* e del grado di consenso riscontrabile nell'opinione pubblica sullo stesso oggetto. Su questo tipo di classificazione sembrano convergere, con obiettivi molto diversi (sociologia del rischio tecnologico, studi sulla conoscenza all'interno delle organizzazioni a rete, studi sull'implementazione) prospettive relativamente distanti come quelle di Douglas e Wildavsky [1983, 5], Koppenjan e Klijn [2004, 29] e Matland [1995, 160], che qui si rielaborano congiuntamente (e profondamente) adattandole agli obiettivi della ricerca. Si tenta quindi di sfruttare a fini analitici ciò che ciascuna tipologia, pur nella convergenza delle dimensioni adottate, può offrire all'analisi svolta qui. La tipologia presentata è pertanto da ritenersi un'elaborazione personale, che trae solo spunto dalle tre precedenti per creare una griglia analitica utile all'indagine.

Tab. 3.7 Tipologia di problemi e risposte decisionali

	Conoscenza approfondita	Conoscenza ambigua
Consenso	<p>Problema tecnico Risposta: expertise</p>	<p>Problema informativo Risposta: ricerca</p>
Conflitto	<p>Problema politico Risposta: coercizione/confronto</p>	<p>Problema simbolico Risposta: scontro fra coalizioni</p>

Elaborazione propria a partire da Douglas e Wildavsky [1983,5], Koppenjan e Klijn [2004,29], Matland [1995,160]

Ad un estremo si trovano problemi di natura puramente tecnica, in cui l'obiettivo è chiaro e condiviso e la soluzione decisionale è ritenuta altrettanto tecnica e oggettiva, e demandata per questo agli esperti e ad un approccio *top-down*. Un problema ugualmente tecnico ma più complesso si ha quando si registra un consenso generalizzato su un oggetto di *policy* su cui però si conosce ancora poco, e la soluzione in questo caso prevede un meccanismo ancora una volta dall'alto verso il basso, di approfondimento tecnico della questione in vista della decisione.

Se entrambi i precedenti tipi di problema prevedono il consenso, e dunque una discussione "fredda", la situazione si complica con il passaggio a problemi sui quali le preferenze degli attori divergono più o meno profondamente. Un primo tipo è quello dei problemi politici, sui quali si possiede una conoscenza approfondita ma i cui obiettivi sono contestati. A partire da una situazione di questo tipo le risposte decisionali possono andare in direzioni opposte: verso la coercizione se un soggetto decisore ha la forza o la facoltà di imporre l'obiettivo, verso il confronto se si sceglie la strada del dialogo per rimediare al conflitto sui fini. L'ultimo tipo prevede problemi simbolici, per i quali si registra sia una conoscenza ambigua, sia un elevato grado di conflitto sugli obiettivi da perseguire. In questo caso, secondo Douglas e Wildavsky [1983], non esisterebbe una vera e propria soluzione, di qualunque tipo essa sia, per risolvere il problema, e la risposta decisionale si risolverebbe il più delle volte in semplice contrapposizione fra le coalizioni nel tentativo di far risultare vincente tanto il proprio obiettivo preferito, quanto la propria base conoscitiva ritenuta pertinente a scapito di quella degli avversari. L'ipotesi che si segue qui è nel campo dei conflitti ambientali i *policy-makers* immaginino, o auspichino, di trovarsi di fronte ad un problema tecnico, quando invece si troverebbero nel campo di una delle altre tre fattispecie. In particolare, dopo la rimessa in discussione dell'indiscutibilità tecnica, lo sviluppo dell'idea che la conoscenza non possa mai dirsi certa e il diffondersi del principio di precauzione

3.3.4 Sistemi di credenze e struttura delle opportunità di coalizione

Anche la prospettiva delle *advocacy coalitions* [Sabatier e Weible 2007] insiste sulla difficoltà di mutamento delle credenze normative, preferenze preesistenti che operano attraverso filtri cognitivi che fanno percepire la stessa informazione in maniera anche molto distante a seconda degli attori. Sulla base della teoria del prospetto, secondo la quale alle perdite viene attribuito un peso percettivo maggiore rispetto ai guadagni [Tversky e Kahneman 1993], agirebbe un processo di *devil shift*, la tendenza cioè a percepire le proprie controparti come più dannose e potenti di quanto non siano nella realtà. Ciò comporterebbe un incremento nella densità dei legami interni alla stessa coalizione, e viceversa un'esacerbazione dei conflitti fra coalizioni concorrenti, oltre ad una tendenza ad adoperare filtri cognitivi che selezionano le sole informazioni che confermino le proprie preferenze, operando una rimozione delle informazioni dissonanti [Sunstein 2003; Mutz 2006; Young 2003; 1997].

La prospettiva delle coalizioni prevede tuttavia che la reale possibilità di un mutamento processuale delle preferenze resti possibile, e dipenda dal tipo e dalla composizione dei sistemi di credenze presenti all'interno di un'arena decisionale [Sabatier e Weible 2007, 194-196]. Il livello più culturale e difficile da mutare è quello dei *deep core beliefs*, che investono assunti normativi e ontologici degli attori coinvolti, che questi utilizzano come quadro generale per le proprie preferenze indipendentemente dallo specifico sotto-sistema di *policy*. Nel caso in questione, per esempio, la fede nel modello di sviluppo economico attuale, nei suoi strumenti di tipo tecnocratico e nelle sue procedure decisionali consolidate, o viceversa la fiducia in un modello alternativo. Si tratta in sostanza del concetto di *master-frame*, e si presuppone che coalizioni a supporto delle varie opzioni di *policy* non possano giungere ad una mediazione, se in un'arena decisionale si rifanno a simili incommensurabili sistemi di valori che non possono essere scalfiti da argomentazioni ragionate, evidenze empiriche o dati "oggettivi", configurando la situazione come una controversia intrattabile [Schön e Rein 1994, xi].

Ad un secondo livello si trovano i *policy core beliefs*, applicazioni dei *deep core beliefs* che coprono un intero sotto-sistema di *policy*. Nel caso in questione, la credenza che la costruzione di grandi infrastrutture di trasporto a lunga distanza sia un valore di per sé e rappresenti l'interesse generale, oppure la credenza del contrario. Gli attori saranno sicuramente propensi ad applicare al contestuale ambito di *policy* le proprie posizioni normative più generali, e tuttavia queste non restano che applicazioni locali, sulle quali una qualche forma di mediazione processuale potrebbe intervenire. Resta tuttavia improbabile che informazioni tecniche o scientifiche possano facilitare l'apprendimento anche a questo livello [Sabatier e Weible 2007, 198]. L'ultimo livello riguarda i *secondary beliefs*, che si rifanno a preferenze su singoli aspetti di un sotto-sistema di *policy*, e che come conseguenza richiedono un minore grado di consenso e possono con più facilità mutare nel corso del processo a seguito di argomentazioni convincenti ed evidenze a supporto. Nel caso in questione, qualche specifica tecnica secondaria del progetto o una particolare caratteristica del tracciato.

In ogni contesto aperto di *policy* si aggredirebbero dunque coalizioni di sostegno a determinate opzioni sulla base di alleanze fra *networks* di attori che condividono gli stessi *policy core beliefs*, e che sono facilitati nell'azione collettiva comune dall'opposizione verso le preferenze ritenute irricevibili che provengono dalle coalizioni avverse. In particolare la coalizione che si rifà al sistema di credenze dominante ed è soddisfatta dallo *status quo* decisionale non avrebbe alcun incentivo a concedere alcunché, compresa la stessa partecipazione, alle coalizioni minoritarie, a meno che esse non riescano a imporre le proprie credenze come maggioritarie. Esisterebbero infatti alcune condizioni eccezionali che favorirebbero la creazione di arene in grado di superare in qualche misura tale situazione, attraverso l'apertura a nuovi soggetti portatori di credenze minoritarie o "antisistemiche" [*ibidem*, 206; Susskind 1985]. Esse includono shock esterni al sotto-sistema di *policy*, così come shock interni in grado di insinuare dubbi nella coalizione dominante e viceversa di confermare e galvanizzare i *policy core beliefs* delle coalizioni minoritarie. In questo modo verrebbe a crearsi una situazione di stallo decisionale, nella quale però tutte le parti della disputa trovano un incentivo a ritenere inaccettabile lo *status quo*.

Verrebbero così a crearsi vari tipi di arene allargate, la cui conformazione e le cui regole decisionali dipendono dalla struttura delle opportunità di coalizione, concetto mutuato da quello di struttura delle opportunità politiche relativo ai movimenti sociali [Tarrow 1998], e che come variabili principali ha:

- il grado di consenso richiesto per la decisione, all'aumentare del quale le coalizioni, compresa quella dominante, dovrebbero avere incentivi ad essere inclusive, a ricercare il compromesso minimizzando il *devil shift*, e a condividere le informazioni con gli oppositori;

- l'apertura del sistema politico alla partecipazione, a sua volta funzione del numero di momenti decisionali dedicati e dell'accessibilità di ciascuno di essi.

Dall'incrocio di tali variabili relative alla struttura delle opportunità, sarebbe possibile incasellare le diverse arene decisionali fra gli estremi di quelle pluralistiche, caratterizzate da un alto grado di consenso richiesto e da grande apertura alla partecipazione, e di quelle autoritarie, caratterizzate all'opposto da un basso grado di consenso e da bassa apertura del sistema decisionale, passano per la situazione intermedia definita come corporativa [Sabatier e Weible 2007, 200-201; Atkinson e Coleman 1989, 54].

3.4 Arene in base agli interessi in gioco

3.4.1 *Arene neo-corporative*

La modalità di governo dello sviluppo locale che rimane prevalente è infatti basata sugli interessi, per mezzo di strutture di concertazione derivate dalle relazioni industriali. Queste sono nate nell'ambito della politica dei redditi all'interno del paradigma neocorporativo tipico degli anni '70, secondo il quale, per garantire stabilità necessaria alle democrazie capitalistiche, si sarebbero consolidate strutture che consentono di mediare tra «le domande conflittuali dei più importanti interessi organizzati [...] basate sul loro coinvolgimento nella formazione delle politiche e la loro cooptazione nelle istituzioni pubbliche» [Maraffi 1981b, 24]. Il modello implica una supplenza alle procedure parlamentari della concertazione tripartita tra Stato e organizzazioni di rappresentanza, che agiscono nei confronti dei loro membri come “governi privati”. Tali organizzazioni, oltre a esercitare separatamente la pluralistica *pressure politics* sul governo e contrattare con la controparte, concertano con lo Stato le politiche economiche e sociali. Le rappresentanze degli interessi sono impegnate non solo nella formazione, ma anche nell'implementazione delle politiche, garantendo per i propri membri il rispetto delle decisioni. Esiste pertanto una delega di autorità dallo Stato alle organizzazioni, che vengono ad assumere status semi-pubblico. Secondo la definizione di Schmitter [1981, 52-53]:

Il corporativismo può essere definito come un sistema di rappresentanza degli interessi in cui le unità costitutive sono organizzate in un numero limitato di categorie uniche, obbligatorie, non in competizione tra loro, ordinate gerarchicamente e differenziate funzionalmente, riconosciute e autorizzate (se non create) dallo stato che deliberatamente concede loro il monopolio della rappresentanza all'interno delle rispettive categorie in cambio dell'osservanza di certi controlli sulla selezione dei loro leaders e sull'articolazione delle domande e degli appoggi da dare.

La definizione di Schmitter si riferisce unicamente alla componente strutturale. Facendo riferimento esclusivamente alle funzioni di *input* del sistema, considera il neocorporativismo come una particolare forma di articolazione degli interessi. Essa precisa soltanto come sia strutturata la rappresentanza di tali interessi privilegiati, e quali siano le caratteristiche delle organizzazioni cui tale rappresentanza è affidata. Un secondo modello, quello di Lehbruch [1981, 166], prende invece in considerazione i risultati in termini di *output*, descrivendo il neocorporativismo come

un modello istituzionalizzato di formazione delle scelte politiche, in cui le grandi organizzazioni degli interessi collaborano tra loro e con le autorità pubbliche non solo nell'articolazione (o nella 'intermediazione') degli interessi, ma, nelle sue forme sviluppate, anche nella 'allocazione imperativa dei valori' e nell'attuazione di queste politiche.

Il neocorporativismo sarebbe dunque un particolare modello di rappresentanza degli interessi (input), che provoca una particolare modalità di *decision making* (output) che presuppone, rispetto ad altri modelli di coinvolgimento di attori sociali in arene allargate, un'autonomia ed un potere autoritativo forte in capo all'attore pubblico che questi ultimi tenderebbero a sottovalutare, nell'enfatizzare lo scambio

pluralistico fra una molteplicità di attori [Ham e Hill 1995]. E che invece non possono essere taciuti in un campo, come quello in esame delle grandi infrastrutture, in cui l'ultima parola tocca comunque allo Stato nazionale.

Al di là dell'ambito originario di applicazione, all'interno del quale risulta peraltro superato, il modello neocorporativo si presta infatti alla descrizione di svariati settori di *policy*, in cui si presenti la necessità di ottenere consenso e sedare conflitti attuali o potenziali attraverso il coinvolgimento nelle arene decisionali dei rappresentanti e la promessa di un controllo sulle spinte conflittuali della base. Secondo la definizione di Pizzorno, applicabile a qualsiasi ambito, il motivo della reciproca convenienza di Stato ed organizzazioni forti a partecipare ad accordi corporativi risiede in ciò che egli chiama "scambio politico", cioè una situazione in cui

Un soggetto (generalmente il governo) il quale ha beni da distribuire è pronto a scambiarli con consenso sociale che un altro soggetto ha facoltà di dare o di ritirare (in quanto è capace di minacciare l'ordine) [Pizzorno 1977, 410].

Ciò avviene dunque quando un movimento assume un alto "potere di mercato", in virtù di una posizione di forza che gli deriva dalla capacità di mobilitazione, condizione che può descrivere tanto la situazione del movimento operaio negli anni '70, in grado di minacciare la stabilità economica, quanto quella di movimenti di opposizione alle grandi infrastrutture, in grado di minacciare in maniera credibile il blocco dei lavori. Alle origini del neocorporativismo sta quindi la necessità di rispondere alla forza conquistata da un gruppo oppositivo imbrigliandola entro limiti accettabili per la governabilità. Tale compromesso consiste nell'integrazione delle rappresentanze (funzionali, locali, associative...) nella formazione delle politiche che riguardano i rappresentati, in cambio del controllo sulla propria base [Crouch 1977]. «Il risultato è che tali associazioni hanno ottenuto uno status semi-legale e un diritto prescrittivo a parlare in nome dei loro segmenti di popolazione. Esse influenzano il processo governativo direttamente, aggirando il Parlamento» [Huntford, cit. in Schmitter 1981]. Motivazioni per cui Offe [1983] e Crouch [1981] lo interpretano come una modalità di depoliticizzazione del conflitto.

Da ciò si nota la distanza che separa tale modello dalle prassi partecipative: per garantire la governabilità il numero di gruppi deve essere limitato; tali gruppi rispondono solo ad interessi di tipo economico; lo Stato, pur facendo entrare attori privati nel processo politico, mantiene comunque le redini del gioco in maniera autoritativa; non è garantita una partecipazione di base ma solo una concertazione fra le *leadership*. Le condizioni a cui un gruppo forte sarebbe disposto ad accettare concessioni in cambio di bassa conflittualità necessiterebbero, infatti, di due presupposti. In primo luogo, sarebbe essenziale la centralizzazione del potere di rappresentanza, ossia un elevato livello di autonomia dei rappresentanti rispetto ai rappresentati, cui corrisponda un livello abbastanza alto di subordinazione dei rappresentati alle scelte della *leadership* tale da consentire a quest'ultima di imporre una moderazione delle domande alla base. In secondo luogo, il grado di concentrazione (o monopolio della rappresentanza) delle organizzazioni degli interessi [Bordogna e Provasi 1981], vale a dire bassa concorrenza da parte di organizzazioni rivali, che potrebbero sfruttare la situazione per proporsi come rappresentanza alternativa a quei settori meno propensi ad accettare la moderazione. Si tratta quindi, anzitutto, di vedere se tali associazioni siano realmente rappresentative (monopolio tendenziale della rappresentanza). Inoltre, devono mancare non solo organizzazioni alternative poco propense alla concertazione, ma anche eccessive fratture all'interno dei gruppi maggiormente "corporativi", che impediscano loro di far fronte comune.

Oltre a ciò, nel modello originario il livello territoriale possiede un'importanza piuttosto scarsa, conseguenza del fatto che i temi della trattativa attengono all'ambito della regolazione saldamente in mano

allo Stato centrale, e che la forte connotazione gerarchica dei gruppi organizzati presuppone un'autonomia del tutto esigua delle rappresentanze settoriali e territoriali. L'unica forma simile a livello non centralizzato sarebbe quella ipotizzata da Pahl [1975] degli *urban managers*, cioè élites locali che controllano l'allocazione delle risorse espletando una funzione di mediazione fra il governo centrale e la popolazione locale e fra il settore pubblico e quello privato.

Al di fuori dell'ambito originario di applicazione possono essere considerate arene neocorporative quelle *partnerships* che considerano la partecipazione alla definizione delle scelte pubbliche dei soli promotori privati, finanziatori, fornitori o costruttori, ovvero le forme di *governance* appiattite su interessi economici di grandi gruppi che perpetuano logiche *top-down*, e che tendono a creare *policy communities* chiuse e impenetrabili [Bifulco e Vitale 2005; Bifulco e de Leonardis 2002; 2003]. Queste, seguendo una prospettiva negoziale, enfatizzano la contrattazione all'interno di *policy-networks*, e in sintonia con logiche neocorporative tendono a far coincidere la comunità coi vertici politici e i gruppi dominanti. Simili situazioni sono caratterizzate dal protagonismo di attori che agiscono quali rappresentanti degli interessi di gruppi sociali più ampi, i cui conflitti sono tanto più facilmente risolvibili quanto meno esposti alla pressione della base [Bobbio 2004a], proprio come nel caso dei sindacati dell'idealtipo neocorporativo. A queste tipologie di partecipazione sono quindi estranee preoccupazioni circa il carattere democratico delle relazioni cui danno luogo, indipendentemente dal fatto che queste assumano una veste para-istituzionale. Le forme maggiormente inclusive si presentano come alternativa a queste pratiche perché mirano non solo a includere un insieme più ampio e variegato di attori, ma anche ad una ridefinizione più radicale della cittadinanza e della stessa democrazia rappresentativa (*institution building*) [Bifulco 2005b]. La ricerca di una costruzione condivisa della democrazia contraddice la connotazione elitistica propria di queste forme di *governance* concertata, mettendo in risalto l'attivazione non solo di attori extra-istituzionali organizzati in incarnazione di poteri forti, ma soprattutto di gruppi locali dotati di minori risorse ma di conoscenza locale approfondita per quanto non specialistica, che giungano al consenso attraverso il confronto argomentato e non per mezzo di negoziati tra preferenze preesistenti. Il che richiede una profonda trasformazione anche delle istituzioni esistenti [ivi, 10-11].

3.4.2 *Policy-networks e comunità di policy*

Moltiplicazione degli attori coinvolti, pluralizzazione dei punti di vista legittimati a intervenire, enfasi sulla natura attiva della cittadinanza e dei territori in quanto spazi situati dell'esercizio di tale attivazione, sono tutte questioni rimarcate già negli studi sui *policy-networks*. Mentre l'approccio *top-down* si basa sull'ipotesi che la conoscenza avanzi in modo unidirezionale, da chi disegna le politiche a chi le implementa, l'approccio di rete presuppone uno scambio continuo di informazioni a tutti i livelli.

Che sia esercitato attraverso la persuasione, lo scambio o l'autorità, nel policy-making il controllo nel gioco del potere muove da tutte le direzioni. Aniché essere inquadrati in un ordine gerarchico pervasivo, dove il controllo discende solo dall'alto al basso, tutti i partecipanti si controllano l'un l'altro usando le gerarchie dall'alto al basso, dal basso all'alto e attraverso ogni livello, con un controllo reciproco tra gli uni e gli altri, e con un conseguente accomodamento reciproco degli uni agli altri [Lindblom 1990, 5].

Per rete si intende, seguendo Schön [1971, 190], un insieme di elementi collegati l'un l'altro da interconnessioni multiple, caratterizzato da ridondanza di legami, assenza di nucleo, possibilità di percorsi multipli fra i diversi nodi e flusso bi-direzionale di informazioni. Il ricorso alla metafora della rete configura un'interazione basata sull'interdipendenza, diversa quindi dalla mera pressione o dallo scambio. Un *policy-network* comprende «tutti gli attori coinvolti nella formulazione e realizzazione di una politica in uno specifico settore di intervento. È caratterizzato da interazioni preminentemente informali fra

attori pubblici e privati con interessi distinti, ma interdipendenti, che cercano di risolvere problemi di azione collettiva ad un livello centrale non gerarchico» [Börzel 1998, 401-402].

Una prima forma struttura che le reti possono assumere è quella di *issue networks* [Hecló 1978; Le Galès 2001; 2002], aggregazioni transitorie ed aperte di attori che operano attorno ad una particolare *issue*, composte da una varietà di gruppi non gerarchici, con scarse risorse e raramente in accordo fra loro. Tali caratteristiche rendono temporanea e sporadica l'attivazione di queste reti, a differenza di quanto accadrebbe all'interno di una *policy community*, aggregazione meno aperta ed eterogenea, più gerarchica e duratura, costituita da attori con punti di vista affini riuniti in associazioni forti. La contrapposizione fra i due tipi di rete sembra delineare il seguente principio, in netto contrasto con quello deliberativo che considera differenze e debolezza come risorse: se le associazioni della società civile sono forti, poche e senza grandi dissidi fra loro, allora la loro integrazione nelle decisioni collettive rende queste ultime più efficaci; mentre se i gruppi coinvolti sono molti, legati a interessi deboli, e partono da posizioni lontane tra loro, allora la struttura a rete comporta un inutile incremento dei costi di transazione. L'idea elaborata da Lindblom [1990] di coordinamento all'interno di *networks* attraverso un "mutuo aggiustamento partigiano", è stata senz'altro fonte di ispirazione per i nuovi processi di tipo inclusivo, per quanto attiene alla valorizzazione del coordinamento dal basso (su base territoriale o funzionale) e al riconoscimento di una razionalità processuale. L'idea che sta dietro le reti di *policy* è tuttavia che tale razionalità sia negoziale e risponda ad un incrementalismo sconnesso [*ibidem*], mentre i nuovi modelli si propongono di essere deliberativi, strategici e integrati [Perulli 2006]. Le nuove arene allargate sono pertanto da considerare differenti rispetto alla struttura dei *policy-networks*, e più vicine semmai alle critiche che Etzioni [1967, 387] rivolge proprio al mutuo aggiustamento, e cioè che esso favorisca i gruppi ben organizzati contro le categorie sottoprivilegiate, trascurando innovazioni radicali e problemi di base.

Il punto, secondo Regonini [2005], è che i *policy-networks* restano legati alla tradizionale democrazia pluralista, mentre i nuovi modelli attuano o quantomeno invocano un cambio di paradigma. Mentre i nuovi modelli prefigurano un mutamento nelle procedure, insomma, l'attenzione sui *networks* non fa che cogliere fenomeni da sempre presenti, ma che il modello razionale di *decision-making* si rifiutava tuttavia di ammettere. Come afferma Bobbio [2000, 113], non è certo una novità che qualsiasi decisione pubblica, formalmente tecnica ed unilaterale, abbia in realtà alle spalle processi interattivi più o meno occulti all'interno di reti informali, mentre la novità dei modelli decisionali più recenti starebbe nell'ammissione esplicita del fatto che le decisioni siano il risultato di parti diverse che assumono pubblicamente impegni reciproci, dove la discussione non è più illegittima, ma si svolge alla luce del sole in quanto elemento del dibattito democratico.

3.4.3 *Le coalizioni per lo sviluppo locale*

L'ambito in cui di più il governo locale sembra essere sempre venuto a patti col settore privato, e con vari gruppi della società civile presenti sul territorio, è quello della programmazione economica dello sviluppo. Dietro questa costante starebbe, secondo Streeck [1992], l'idea che le politiche per lo sviluppo locale sarebbero più efficaci quando si formano e si attuano attraverso una stretta collaborazione fra attori pubblici e privati. Una buona rete di relazioni fra organizzazioni degli interessi e istituzioni pubbliche sembrerebbe infatti favorire il miglioramento della dotazione infrastrutturale e dei servizi, sia economici che sociali, e anche l'afflusso di capitale e investimenti. Esistono però diverse teorie a riguardo della partecipazione sociale al governo dell'economia locale e delle coalizioni di sviluppo. Un modello è quello della *growth machine* elaborato da Logan e Molotch [1987], dal quale emerge un'élite che si

fonda sulla rendita degli investimenti *in loco*. Questa svilupperebbe una strategia tesa alla maggiore rendita possibile, e quindi ad una politica di miglioramento di servizi e infrastrutture locali e in generale ad uno sviluppo complessivo della comunità, che la porterebbe ad aderire a coalizioni di sviluppo con gli attori preposti alla definizione delle politiche stesse. Tale strategia di sviluppo definita dalle intese fra decisori e grandi interessi, e sostenuta spesso dalla legittimazione tecnica di esperti provenienti da istituzioni che hanno un interesse nell'attrarre investimenti sul territorio [Le Galès 2003; 2006], e dall'appoggio in termini di creazione del quadro cognitivo fornito dai media vicini ai membri della coalizione, può però andare incontro alle reazioni di valore d'uso di residenti e piccoli proprietari, i quali in conseguenza di ciò elaborerebbero una cultura ed una strategia che nell'ottica di valore di scambio degli immobilizzatori può definirsi anti-sviluppista. Gli abitanti imposterebbero infatti, secondo l'opinione del blocco di potere pubblico-privato dei promotori [Sutto 2010; Fubini, Ravazzi e Sutto 2007], strategie di tipo NIMBY, in quanto scarsamente sensibili ai frutti della possibile crescita economica che avvantaggerebbe soprattutto investitori esterni alla comunità. Una simile analisi sembra confliggere frontalmente con i presupposti partecipativi, in quanto pare considerare acriticamente l'integrazione nel *policy-making* degli interessi forti, pensati come categoria omogenea, quale fattore benefico per la regolazione territoriale, contro l'irrazionalità degli abitanti portatori di spinte conservatrici che non possono che determinare effetti deleteri sulle scelte in caso di mobilitazione.

La mappa degli attori e le spinte alla cooperazione previste da tale modello vengono criticate da Cox e Mair [1991], la cui nozione di *local dependence*, ossia dipendenza reciproca degli attori rilevanti della comunità, è da loro assunta come condizione necessaria per la formazione di coalizioni di sviluppo. Solo condizioni contingenti poi possono determinare la natura della coalizione e gli attori che vi partecipano, e non il ricorso a categorie astratte di soggetti. Ad esempio un'impresa sarà più propensa ad impegnarsi nella difesa e nello sviluppo urbano se essa possiede un vantaggio competitivo nell'appartenere ad una comunità di *knowledge*, ricca di particolari capacità tecnico-scientifiche, di un distretto industriale. Viceversa, essa può ritenere di non avere incentivi al comportamento cooperativo in due circostanze: nel caso in cui sia caratterizzata da una totale indipendenza dal livello locale oppure in quello in cui sia una *company town*, posta in una posizione dominante che le consente di influenzare tutte le scelte senza neppure agire formalmente. Pur facendo ancora implicito riferimento a interessi forti di tipo economico più che a cittadini ed associazioni, tale modello introduce però il tema importante delle determinanti culturali nella formazione delle coalizioni, valori comunitari di attaccamento al territorio e ideologie territoriali capaci di orientare atteggiamenti e valori nei riguardi della comunità locale, introiettati attraverso relazioni significative spazialmente situate.

Un'ultima teoria è quella di Stone [1989], il quale parla di regime urbano per indicare una forma continuativa di cooperazione informale che sopperisce alla carenza di cooperazione istituzionalizzata, in condizioni di frammentazione locale accentuata. Lo sviluppo complessivo della comunità non troverebbe facilmente spazio negli obiettivi di coalizioni di questo tipo, orientate piuttosto verso benefici meno universali ma sui quali sia possibile giungere ad un obiettivo comune, fondato essenzialmente su incentivi materiali e sull'importanza cruciale delle *little opportunities* nella formazione degli atteggiamenti politici. In questo modo le risorse economiche che definiscono gli obiettivi prefigurerebbero una serie di coalizioni possibili in ogni comunità, nelle quali gli amministratori sarebbero più o meno disponibili a cooperare con gli attori privati non tanto a seconda del loro peso elettorale o delle affinità politiche, ma in base alle risorse che sono in grado di offrire per raggiungere fini condivisi di *policy*. L'elettorato compare in un simile schema unicamente come una semplice risorsa che può essere mobilitata da una

coalizione d'opposizione per far crollare il regime al potere, e con la quale deve essere quindi trovato un *modus vivendi* basato essenzialmente sul segreto. È evidente come una situazione del genere non rispetti non solo le aspettative di autogoverno della teoria deliberativa, ma nemmeno le condizioni minime di partecipazione alla cosa pubblica che dovrebbero essere caratteristiche anche della tradizionale democrazia rappresentativa. Stoker e Mossberger [1994] individuano però tre diverse forme ricorrenti di regimi urbani, alcune delle quali non sono così nettamente contrarie a pratiche inclusive:

- nel *regime strumentale* la realizzazione di obiettivi di mutamento motiva l'azione dei membri della comunità soltanto se questi vengono adeguatamente stimolati. Al di là del riferimento ad incentivi materiali, la necessità di una spinta attiva nei confronti dei cittadini sembra avvicinare tale regime alle prassi partecipative;
- nel *regime organico*, volto al mantenimento dello *status quo*, i partecipanti sono mossi da una forte tradizione di coesione sociale e dal sentimento di appartenenza, e formano una vera e propria comunione politica nel quadro di un voluto isolamento comunitario verso l'esterno. Tipico di piccole comunità tradizionaliste ansiose di mantenere uno stile di vita a misura d'uomo, tale regime è conciliabile dal punto di vista procedurale con pratiche partecipative, legate però ad un localismo regressivo di cui tanta parte delle visioni deliberative vorrebbe disfarsi. Esso può basarsi su strategie passive o anche degenerare nel regime esclusivo in cui l'auto-segregazione mira a mantenere il prestigio, la rendita e il livello di servizi garantiti dalla residenza;
- nel *regime simbolico*, invece, la comunità lotta per progredire cambiando l'ideologia della gestione politica, o tenta di rivitalizzarsi con un mutamento simbolico prima che di condizioni concrete. All'interno di questo tipo, mentre il *revitalization regime* mira a migliorare l'immagine del territorio per attirare investimenti, nel *middle-class progressive regime* e nel *lower-class opportunity expansion regime* la crescita economica non è l'obiettivo, ma il mezzo per realizzare principi comuni. Essi si concentrano infatti sulla qualità della crescita socioeconomica e sui valori che essa deve rispettare (ambientali, rispetto di minoranze e soggetti deboli).

3.4.4 Stili di progettazione basati sulle caratteristiche degli interessi

Innes e Booher [2003, 51-54] distinguono infine quattro diversi tipi di arene sulla base del modello di progettazione che caratterizza i *policy makers*, in riferimento alle caratteristiche degli interessi locali considerate nel processo decisionale. Tali caratteristiche attengono alla diversità degli interessi e alla loro interdipendenza, e dall'incrocio di tali caratteristiche sarebbe possibile risalire a quattro stili di progettazione, sulla base dell'attenzione riservata ad ognuna di esse all'interno delle arene decisionali (tab. 3.8). Lo stile tecnocratico-burocratico si distingue per una scarsa attenzione riservata tanto alla diversità quanto all'interdipendenza degli interessi sulla questione in esame, ponendosi unicamente il criterio del raggiungimento di obiettivi stabiliti una volta per tutte da decisori ben identificati, sulla base di parametri considerati oggettivi ed universali. Esso opera come se ci si trovasse in una situazione di certezza al riparo dal conflitto valoriale, ignorando l'esistenza di diversi obiettivi ma ponendosi unicamente la questione di quali siano i mezzi più adatti a raggiungere uno specifico obiettivo predeterminato dal decisore. In effetti, la condizione di certezza deriva proprio dall'ipotesi che esista un unico interesse in merito, quello del decisore, e che esso coincida acriticamente con quello generale. La principale funzione di arene contraddistinte da un simile stile decisionale è quella di convincere i *policy takers*, attraverso la legittimità di analisi di stampo tecnico e di procedure date di carattere burocratico, della bontà del corso d'azione intrapreso (*convincing*).

Tab.3.8 Stili di progettazione secondo Innes e Booher [2003, 52]

		Diversità degli interessi	
		bassa	alta
Interdipendenza degli interessi	bassa	Stile tecnocratico-burocratico <i>Convincing</i>	Stile dell'influenza politica <i>Coopting</i>
	alta	Stile tipo movimento sociale <i>Converting</i>	Stile collaborativo <i>Coevolving</i>

Lo stile dell'influenza politica vede un decisore impegnato nell'allocazione dei benefici del progetto tra i soggetti influenti interessati da quest'ultimo, e così facendo nel mantenimento del proprio potere attraverso l'assicurazione di lealtà alla decisione presa da parte di questi grandi interessi. Tale stile tiene in accurata considerazione la diversità degli interessi, sebbene solo di quelli forti a scapito di quelli deboli, ma è attivamente impegnato a non consentire la presa di coscienza della loro interdipendenza. Infatti le relazioni si svolgono unicamente in consultazioni uno-a-uno fra il decisore e ciascun gruppo interessato alla spartizione dei benefici divisibili e visibili legati al progetto, senza che questi abbiano la possibilità di interagire fra loro e scoprire eventualmente un obiettivo comune, situazione che minerebbe l'autorità indiscussa del decisore. Le arene pervase da tale stile mirano dunque a scongiurare lo scoppio di conflitti attraverso la cooptazione degli interessi forti in uno stesso corso d'azione, impedendo allo stesso tempo la creazione di una rete fra questi ultimi (*coopting*).

Lo stile da movimento sociale è utilizzato nelle contro-arene costituite da quegli interessi esclusi dalla formulazione della decisione progettuale, che si coalizzano per influenzare la scelta attraverso la protesta o analisi indipendenti, utilizzate tuttavia in funzione di *advocacy analysis* più che di *inquiring analysis*, adducendo la scusa che anche le indagini ufficiali nasconderebbero in realtà un interesse ben preciso, quello dei decisori e degli interessi forti. Secondo gli autori [*ibidem*, 53], in effetti, la modalità prevalente di progettazione prevedrebbe una combinazione fra lo stile orientato all'influenza politica e quello guidato da criteri tecnocratici-burocratici: il primo avrebbe bisogno del secondo per ottenere legittimità, mentre il secondo otterrebbe dal primo quell'artificiale situazione di certezza al riparo dal conflitto degli interessi influenti, unica condizione nella quale può operare. Ciò comporta tuttavia l'esclusione dal processo decisionale di tutti gli interessi deboli, quali le associazioni ambientaliste, le aggregazioni informali di cittadini e spesso gli stessi governi locali, i quali si organizzano per modificare tale situazione di esclusione o per impedire che la scelta venga presa. Nel costituire tali coalizioni, questi gruppi devono necessariamente prendere in considerazione l'interdipendenza degli interessi, allo scopo di allargare la rete al maggior numero di soggetti possibile e assumere un peso politico maggiore, ma non possono sostenere un'elevata diversità di interessi al proprio interno che porterebbe alla disgregazione della coalizione. Il loro scopo è infatti quello di convertire i *policy-makers* e le altre coalizioni al corso d'azione da essi auspicato, e che rappresenta la presupposto aggregante (*converting*).

Solo con il modello collaborativo si avrebbero arene in grado di prendersi carico tanto della diversità quanto dell'interdipendenza degli interessi, dal momento che presuppone l'inclusione di tutti i possibili interessi e di vagliarne l'interdipendenza in cerca di una soluzione mutualmente condivisa e soddisfacente. Questo, secondo gli autori, sussumerebbe in sé, trasformandoli, gli altri modelli di progettazione. Non nega infatti la presenza di un momento di analisi tecnica della questione, ma afferma che esso vada svolto non in isolamento rispetto agli interessi dei gruppi sociali, ma al contrario impostato in modo da

far circolare la massima informazione possibile in maniera che anche i non addetti ai lavori possano comprenderla ed accettarla. Lo stile dell'influenza politica, da parte sua, continuerebbe ad operare verso l'esterno, mentre buona parte degli attori riterrebbe di poter ottenere migliori risultati nell'indagine dell'interdipendenza degli interessi all'interno dell'arena. Gli autori [*ibidem*, 54] ritengono poi che persino il modello dei movimenti sociali rappresenterebbe un fattore di stabilità all'interno dell'arena, dal momento che la capacità di *voice* sviluppata dai vari gruppi rende credibili le loro minacce di abbandono del tavolo, e nel contempo la consapevolezza che se ciò accadesse potrebbe essere messo in pericolo il raggiungimento di un accordo soddisfacente per tutti, data l'interdipendenza degli interessi in gioco, e questo rappresenterebbe uno stimolo alla cooperazione. Tale stile presupporrebbe dunque una coevoluzione fra la mutua comprensione e la ricerca di un corso d'azione comune (*coevolving*).

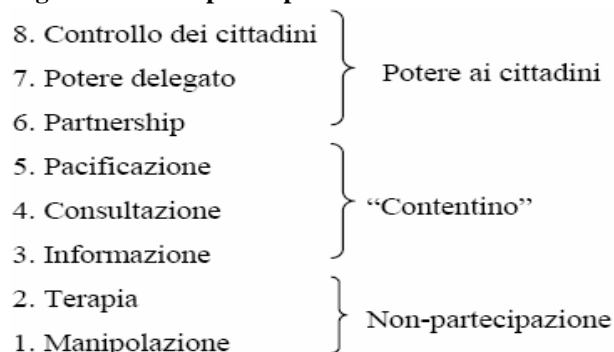
3.5 Arene in base al grado di inclusività

3.5.1 Una scala su cui situare il grado di coinvolgimento concesso

Per quanto riguarda una possibile tipologia delle arene decisionali sulla base dell'effettivo grado di inclusione concesso, il riferimento è a "scale di partecipazione civica" che aiutino nella classificazione delle arene sulla base della concezione di partecipazione sottostante ad ognuna di esse, per quanto riguarda quantità e qualità di potere delegato alla società civile. Scale di questo tipo sono numerose in letteratura, ma la più quotata rimane quella di Arnstein [1969], che muove dal coinvolgimento concesso a fini prettamente manipolativi o "terapeutici", a forme di partecipazione simboliche, fino ad una crescita sostanziale della responsabilità dei cittadini (fig. 3.1).

Il livello più indicativo e realistico è quello intermedio, del coinvolgimento più simbolico che reale ma comunque non primariamente strumentale, denominato dai traduttori di Arnstein "contentino". Il primo gradino di tale livello è rappresentato dall'*informazione*, che segue un flusso unidirezionale, non consentendo alcun tipo di *feedback*. Limitandosi a "rendere partecipi" i cittadini intende infatti solo rispondere ad esigenze di maggiore trasparenza delle decisioni [OCSE 2001, 2], il che comunque rappresenta, come si vedrà anche nell'analisi, una conquista tutt'altro che scontata. Essa serve a legittimare la decisione più che a correggerla, a fornirle consenso più che a arricchirla. In questo caso la scelta usuale è quella di attivare una campagna di comunicazione unidirezionale allo scopo d'informare i destinatari delle scelte, e di persuaderli della bontà dei progetti [Bobbio 2004a, 38; Sancassiani 2005, 205].

Fig. 3.1 Scala di partecipazione civica di Arnstein



Fonte: Elaborazione da Arnstein [1969]

La *consultazione* crea invece un flusso bi-direzionale, con i gruppi sociali chiamati ad esprimere il proprio parere su specifiche questioni nei modi e tempi stabiliti dalle istituzioni, ma non coinvolgendoli nello sviluppo di ipotesi alternative. Un coinvolgimento di questo tipo consiste nel sottoporre ai membri di una data categoria un problema specifico definito dagli esperti, o una rosa di alternative non negoziabili, per potersi poi avvalere di queste opinioni nel definire il problema o scegliere l'alternativa che raccoglie maggiori consensi, mantenendo comunque l'ente pubblico la responsabilità di prendere la decisione finale. Se questo può essere utile ai promotori per conoscere problemi e aspettative espresse dal territorio, acquisendo una visione più completa del contesto su cui andranno ad operare, in realtà si ridurrebbe molto spesso ad operazione simbolica, che non garantisce che tali punti di vista saranno poi presi in considerazione da chi detiene il potere. Con conseguente frustrazione della fiducia nel processo decisionale che spesso ne deriva, come si vedrà nel caso di alcune inchieste pubbliche dal lato francese.

La *pacificazione*, malgrado mantenga aspetti di una procedura pro-forma, è la prima modalità a consentire un effettivo coinvolgimento, seppur in numero limitato, di individui rappresentativi della collettività all'interno di un comitato, e offrendo loro la possibilità di scegliere. Salvo poi, nota Arnstein, impedirgli di esercitare una reale influenza nelle decisioni, sia perché essi restano comunque in minoranza numerica, sia perché il coinvolgimento non prosegue nella fase di implementazione, mantenendo nelle mani dei *powerholders* il diritto di giudicare legittimità e attuabilità dei pareri.

Solo con la *partnership* si registrerebbe il passaggio effettivo da un approccio *top-down*, caratterizzato da una consultazione non vincolante, ad uno *bottom-up*, in quanto a questo livello le responsabilità decisionali verrebbero condivise tra chi detiene il potere e un'organizzazione con proprie risorse, rappresentativa della comunità. Il caso più ricorrente è quello della creazione di un organismo misto paritetico che spinga a confrontarsi sulle proposte progettuali usando un metodo argomentativo e non di schieramento, che porti alla costruzione di posizioni condivise a seguito di un dibattito informato e attraverso l'impegno del decisore pubblico a recepire, in forme, tempi e modi noti *a priori* i risultati di tale dibattito [Tanese, Di Filippo e Rennie 2006, 70-72]. L'istituzione di comitati misti paritetici dovrebbe in teoria consentire ai territori di assumere un ruolo attivo nella costruzione delle decisioni, non venendo più confinati al ruolo di "portatori sani di dati" di una *survey* sulle richieste locali, ma riuscendo ad influire significativamente sugli esiti finali svolgendo funzioni molto più attive sia sul piano cognitivo, sia su quello propositivo. La *delega dei poteri* comporterebbe poi un ulteriore passo avanti, conferendo ai territori un'autorità tale da poter ricoprire una chiara maggioranza nei comitati, consentendo loro di esercitare un effettivo controllo sulle scelte dei promotori.

Giusti [2003] riepiloga invece in tre fattispecie le definizioni correnti di partecipazione basate sul grado di coinvolgimento dei cittadini all'interno delle arene progettuali di tipo tecnico: visione conservatrice, progressista, e libertaria. La prima forma di partecipazione, sostanzialmente *top-down*, consiste nella consultazione riguardo a politiche già formulate in precedenza, attraverso l'utilizzo di strumenti che, per le loro caratteristiche, sono scarsamente interattivi e non consentono alcuna modifica, se non marginale, all'oggetto dell'indagine. Verrebbe adottata per mantenere lo *status quo* e allo stesso tempo per verificare, indirizzare e giustificare le scelte del soggetto pubblico, accrescendo in questo modo la legittimazione del sistema politico. Sembra prevalere dunque una diffusione unidirezionale di informazioni verso il basso orientata ad una costruzione negativa del consenso, che si traduce il più delle volte in eventi pubblici patinati con un linguaggio molto tecnico difficilmente accessibile, che da un lato trasmettono alla popolazione locale la sensazione di un grande sforzo progettuale e di grande attenzione

scientifico, dall'altro la lusingano con la presenza sul territorio di *élites* politiche e tecnico-scientifiche per lo più inaccessibili.

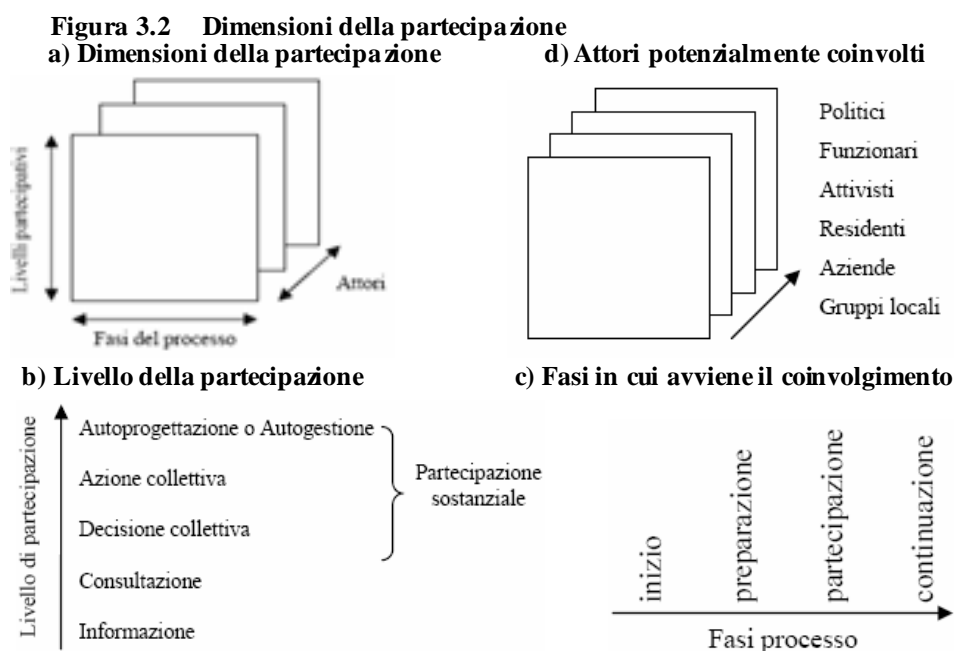
La concezione progressista prevede piuttosto il trasferimento unilaterale di forme di conoscenza spaziali e sociali dagli esperti ai rappresentanti locali, allo scopo di creare con i soggetti coinvolti una coalizione orientata verso una trasformazione delle strutture decisionali. Molto spesso si traduce nel sostegno di tecnici competenti ai comitati locali di abitanti che si oppongono alla realizzazione di uno specifico progetto. La forma di partecipazione libertaria infine, a differenza delle precedenti, attiva una vera comunicazione, un apprendimento reciproco e una forte interazione tra cittadinanza ed esperti, che consente di mettere in discussione i quadri di significato dominanti [Healey 2004] riuscendo in qualche caso a riavviare processi bloccati da veti reciproci.

3.5.2 Le arene in base alle dimensioni dell'inclusione

Un processo di progettazione inclusivo si compone, secondo il modello Rinzafri [2003, 101] che qui si segue, di tre dimensioni: grado di coinvolgimento; stadio del processo in cui questo avviene; attori coinvolti (fig. 3.2a). Per quanto riguarda la prima dimensione si può fare riferimento alla già analizzata scala di partecipazione civica di Arnstein (fig. 3.2b), mentre per quanto attiene alla seconda si tratta poi di vedere in quale fase del processo decisionale vengano coinvolte le istanze locali: sin dalla definizione del problema stesso, dalla definizione della soluzione a tale problema, o semplicemente alla fine del processo come validazione di scelte già prese dall'alto (fig. 3.2c). È evidente che quanto prima avviene la partecipazione, tanto più attivo sarà il ruolo dei destinatari, che rappresentano l'ultima dimensione: a seconda delle categorie ammesse alla formulazione delle politiche saranno infatti assai diverse le tecniche utilizzate e i risultati ottenuti (fig. 3.2d).

Bobbio [2004a, 119-121] fornisce invece la classificazione dell'inclusione a seconda dei promotori:

- *dal basso*, quando le esperienze inclusive sono sollecitate da movimenti che assumono un peso politico tale da costringere i decisori pubblici a concedere un spazio di coinvolgimento;
- *dal mezzo*, per iniziativa degli esperti che sentano la necessità di mettere a confronto gli interessati;
- *dal di fuori*, ossia da istituzioni autonome quali centri di ricerca;



Fonte: Elaborazione da Rinzafri [2003, 101-103]

- *dall'alto*, il caso più ricorrente, in quanto è raro che un processo, sia pure sollecitato dal basso, possa concretamente avviarsi a prescindere da un esplicito impegno politico.

L'approccio *top-down* è basato sulla comunicazione unidirezionale, nel presupposto che solo le decisioni prese da esperti possano garantire razionalità ed efficienza: prima i detentori legittimi dell'autorità e garanti del bene comune definiscono, sulla base di una conoscenza tecnico-scientifica, premesse non modificabili nel corso del processo, raccogliendo solo in seguito le opinioni del territorio. A meno che non si sappia in anticipo che vige una condizione culturale per la quale non si rischia lo scoppio di un conflitto (un *master-frame* consensualista, come si vedrà), l'incapacità di prevedere quale effetto avrà il coinvolgimento e di evitare l'interferenza di attori esterni non previsti fa sì che tale scelta possa rivelarsi ancor più pericolosa di un modello semplicemente autoritario. Promuovere il coinvolgimento solo nella fase finale significa infatti attirare l'attenzione su decisioni rischiando di far scoppiare il conflitto quando ormai è troppo tardi, a decisione già presa [Rinzafri 2005, 79]. L'approccio *bottom-up* prevede invece, nelle intenzioni, circolazione delle informazioni, apprendimento riflessivo e un coinvolgimento concepito quale reale interazione «tra coloro i quali sono portatori di interesse, che possono muovere poteri istituzionalizzati, o cospicue risorse, e soggetti meno forti e istituzionalizzati, ma attivi nella produzione di politiche e di beni pubblici» [Gelli 2001, 13-14]. La realtà territoriale dovrebbe quindi partecipare alla definizione di problemi e obiettivi e persino sviluppare opzioni alternative, mentre le istituzioni si dovrebbero impegnare ad accettare i risultati raggiunti, e non a ribaltarli a coinvolgimento concluso.

Un'altra tipologia di arene allargate, simile a quella suggerita da Borghi [2006a, 6-7], fa riferimento all'incrocio fra grado di istituzionalizzazione delle arene stesse [Bifulco 2005b] da un lato, e alla generalità dei loro obiettivi dall'altro [Regonini 2005, 2]. Il polo dell'istituzionalizzazione forte si riferisce a pratiche che prevedono l'individuazione di spazi fisici, temporali ed organizzativi dedicati, in cui prendono corpo interazioni fra gli attori coinvolti esplicitamente finalizzate alla definizione di decisioni vincolanti, sia che si tratti di processi che si svolgono entro strutture istituzionali già esistenti e adibite ad una molteplicità di situazioni anche al di fuori della progettazione specifica, sia che si tratti invece di arene *ad hoc* appositamente costituite per la risoluzione dello specifico problema locale, ma comunque dotate di legittimità formale. All'altro polo si situano invece quelle situazioni di interazione in vista del raggiungimento di una soluzione condivisa, e che rientrano a pieno titolo tra le forme che assume il pro-

Figura 3.3 Tipologia delle forme di partecipazione: istituzionalizzazione vs generalità

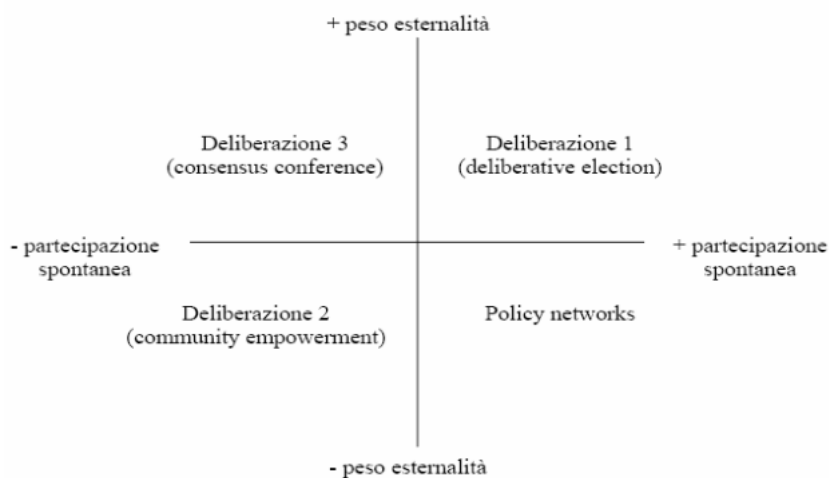


Fonte: Elaborazione a partire da Borghi [2006a, 7]

cesso decisionale, ma che non godono di un parallelo riconoscimento formale. La generalità degli obiettivi ha a che fare invece con il campo d'azione attribuito all'arena allargata, che può operare sull'intero intervento da realizzare o prevedere tante micro-arene relative ad obiettivi più mirati e circoscritti nel tempo e/o nello spazio, con la conseguente riduzione dei temi trattabili e delle voci ammesse alla discussione. Nel caso in questione delle politiche infrastrutturali, ad esempio, arene funzionali alla determinazione di scelte che riguardano l'intero progetto o viceversa tavoli su base più locale relativi a sezioni più minute della progettazione (fig. 3.3).

Regonini [2005, 6-8] costruisce infine una tipologia delle varie forme di inclusione incrociando le variabili "peso delle esternalità" e "grado di spontaneità della partecipazione" (fig. 3.4). Per quanto attiene alla prima, quando la considerazione delle esternalità è una componente importante dei processi deliberativi si hanno pratiche che muovono da una riferimento universale, mentre in caso di scarsa attenzione alle esternalità l'attività delle arene presterà attenzione prevalentemente (o unicamente) alle conseguenze che ricadono in modo più diretto solo su quanti partecipano. La seconda variabile considera invece il fatto che la decisione di partecipare o meno può essere totalmente spontanea e offerta in modo indifferenziato a tutti, oppure può esistere una qualche selezione o almeno una canalizzazione indotta dall'esterno, con inviti mirati o con varie forme di incentivi selettivi. Nei tradizionali *policy networks* quanti partecipano lo fanno perché autonomamente convinti che questo sia nel loro proprio interesse, e costi e benefici degli accordi raggiunti ricadono in primo luogo su coloro che hanno contribuito alla loro stipulazione. Per quanto riguarda la volontarietà della partecipazione, essi tendono ad aggregare reti in cui sono sistematicamente sovra-rappresentati i portatori di preferenze molto intense e concentrate (*high demanders*), mentre sono sistematicamente sottorappresentati gli interessi della gran massa dei cittadini. Per quanto riguarda il peso delle esternalità, chi «l'autoreferenzialità che sostiene le reti di policy, anche quando non nasconde una premeditata strategia per scaricare su altri i costi dell'accordo, è comunque espressione di una miopia che impedisce di immaginare soluzioni all'altezza della complessità dei problemi» [ivi, 8].

Figura 3.4 Tipologia delle forme di partecipazione [Regonini 2005, 6]



PARTE II

IPOTESI E CONTESTO DELLA RICERCA

4. Ipotesi e disegno della ricerca

4.1 Policy frame e movimenti sociali

Un'implicazione simile a quanto visto sinora a favore di un più diretto coinvolgimento delle parti sociali nel *policy-making*, in vista di un riorientamento cognitivo e del superamento del conflitto, viene da Schön e Rein [1994], che nella loro analisi sulle “controversie intrattabili”, rilevano l'importanza della formulazione del problema per comprenderne le soluzioni, dal momento che queste dipenderebbero da come le varie parti interpretano la situazione, ovvero dal *frame* messo in atto. Il confronto entro arene allargate permetterebbe, facilitando il contatto con definizioni della situazione diverse dalle proprie, di porsi nella condizione dello straniero di Schütz [1979], e di giungere ad una formulazione condivisa del problema consentendo la riflessività, la capacità cioè di vedere i contorni delle interpretazioni anche mentre si stanno utilizzando: «gli esseri umani possono rendere il gioco del *policy-making* oggetto di riflessione e apprendimento anche mentre lo stanno giocando; più precisamente, durante l'azione essi sono capaci di riflettere sui conflitti tra i frames su cui si basano le controversie, in modo da scalfire la loro intrattabilità» [Schön e Rein 1994, 37-38];

In generale, per frame si intende un dispositivo cognitivo che gli individui utilizzano per sapere cosa sta succedendo nella situazione in cui sono coinvolti. Più specificamente, i frames sono stati inizialmente definiti da Goffman [1974] quali schemi cognitivi che permettono agli individui di interpretare e comprendere una certa situazione, a partire da elementi appartenenti a tale situazione e grazie all'interazione fra gli individui che partecipano alla situazione stessa. Non si tratta pertanto di dati statici, ma soggetti a continua ridefinizione e aggiustamento sulla base del processo di interazione con altri attori, portatori di differenti interpretazioni della situazione; essi dipenderebbero dunque dal contesto entro cui sono stati prodotti, e dal processo attraverso il quale si sono sviluppati. Sulla scorta di tale definizione, tre principali filoni di letteratura hanno estesamente impiegato ed ulteriormente sviluppato il concetto di frame a livello collettivo: analisi dei movimenti sociali, *media studies*, teorie organizzative e *policy analysis* [Sebastiani 2009a]. Ognuno di questi si concentrerebbe principalmente su uno solo dei livelli in cui si articola la produzione simbolica attorno a un problema di *policy* [Eyeman e Jamison 1991, 68 ss.]: lo scontro sulla cornice da dare alla questione all'interno delle organizzazioni adibite alla presa di decisione, la mediazione e reinterpretazione di tale cornice da parte dei media, il tentativo di modificare tale cornice da parte dei movimenti che vi si oppongono [Donati 1992, 144]. Nella presente ricerca si cercherà invece di tenere assieme gli strumenti analitici relativi ai *policy frames* e quelli che gli studi sui movimenti sociali hanno sviluppato al fine di spiegare l'impegno individuale nelle attività di protesta, la costruzione di identità collettive e la creazione di sistemi alternativi di significato a livello pubblico, con l'introduzione del concetto di “*collective action frame*” [Benford e Snow 2000]. L'obiettivo è infatti quello di verificare come la strutturazione delle arene decisionali influisca sulla definizione del problema di *policy* sia all'interno del processo di progettazione, sia soprattutto da parte movimenti che nascono in risposta alla proposta di *policy* e degli altri attori variamente interessati alla vicenda, quale possibile spinta in vista della reazione conflittuale o meno.

Secondo Entman [1993, 52], il concetto di frame è legato a quelli di selezione e rilevanza, e *framing* significherebbe selezionare alcuni aspetti di una realtà percepita e renderli rilevanti in un contesto comunicativo. Una porzione di realtà viene selezionata (*framing*), e definita in modo coerente con la cornice adottata (*naming*) in modo da tracciare i confini della situazione problematica (*problem setting*). Le cornici cognitive dell'azione collettiva che derivano da tale processo di selezione permetterebbero non solo di scoprire come i gruppi definiscono il problema, ma anche di ottenere informazioni su quelle che tali gruppi ritengono le soluzioni (*problem solving*). Snow e Benford [1992] considerano tre principali funzioni assolve dai processi di *framing*:

- *Diagnostic framing*: definisce il problema, l'attribuzione di colpa e causalità, gli elementi importanti della questione e le fonti potenziali del problema, fornendo narrazioni su ciò che un agente causale sta facendo, con quali costi e benefici;
- *Prognostic framing*: implica la proposta e la giustificazione di possibili soluzioni al problema diagnosticato, e la previsione dei probabili effetti che ne scaturiscono;
- *Motivational framing*: fornisce una ragione per unirsi in azione collettiva e dimostrare il proprio dissenso, in caso di scontro con frames diversi portati da altri gruppi o non accoglimento del proprio frame particolare.

La prognosi si basa sulla diagnosi, in quanto l'identificazione del problema specifico e delle sue cause tende a limitare la gamma delle possibili soluzioni. Ma anche delle possibili reazioni proposte, il che significa che a sua volta la prognosi influenza il tipo di strategia che il gruppo porterà avanti in risposta alle decisioni degli altri attori. Nel passaggio dalla diagnosi alla prognosi si registra ciò che Schön e Rein [1994, 26] chiamano "*normative leap*" dal dato strettamente cognitivo, dalla percezione alla politica. A loro volta le attività di *framing* e *naming* prevedono anche un processo di attribuzione di colpa per il problema (*blaming*), e in termini motivazionali una reazione alla situazione così definita e ai colpevoli così identificati (*claiming*) [Felstiner, Abel e Sarat 1981]. Ciò che tale letteratura si incarica di dimostrare è dunque che i problemi (così come le stesse identità)¹ non esistono di per sé, ma vengono ad essere costruiti, assieme alle soluzioni e agli schemi d'azione collettivi che ne derivano, all'interno di processi di interazione complessi, quali possono essere i processi decisionali multi-attore. In questo caso, a detta di Gamson e Modigliani [1989], non esiste *policy issue* che non sia contestata in un'arena simbolica attraverso l'azione di sostenitori di una o dell'altra interpretazione, i quali cercano di imporre il proprio significato della situazione come quello ufficiale. All'interno di una visione di questo tipo, in cui il quadro interpretativo si dimostra nient'affatto neutrale, resta tuttavia da verificare se una delle parti in gioco (in specie le istituzioni, i grandi interessi, i promotori di una grande infrastruttura e i loro esperti) detenga un potere simbolico tale da imporre con maggiore facilità la propria visione del mondo, e dunque anche del problema di *policy* oggetto di discussione.

Alcuni studiosi considerano i frames come schemi cognitivi, impalcature mentali attraverso cui percepiamo, organizziamo e comunichiamo le esperienze più o meno inconsciamente [Snow e Benford 1988]. All'altra estremità dello spettro stanno quegli studiosi che ritengono che i frames siano piuttosto dispositivi coscienti utilizzati strategicamente per rappresentare gli eventi in una certa luce, privilegiando alcune definizioni e risposte a scapito delle altre possibili [Entman 1993]. Seguendo il secondo ap-

¹ Cf. Gordon e Jasper [1996]; Hunt, Benford e Snow [1994]. Il processo di costruzione identitaria, legato a tutte le funzioni del *framing*, troverebbe tuttavia una via privilegiata nel momento definitorio e diagnostico (cf. Lastrico [in uscita]), dal momento che proprio dall'individuazione del problema a monte nascerebbe la contrapposizione fra "noi" e "loro", molto più che dalle soluzioni proposte [Tarrow 1998, 145; Mannarini, Caruso e Lana 2008].

proccio, la *frame analysis* può includere un' esplorazione di come i frames siano da mettere in relazione con le intenzioni dei loro produttori. Questo riporta il discorso all'uso che i promotori possono (eventualmente) fare degli strumenti partecipativi, siano essi concessi spontaneamente o a seguito di proteste, allo scopo di indirizzare la discussione verso le interpretazioni del problema, e dunque le soluzioni, desiderate. Di primaria importanza pare dunque la strutturazione delle arene, visto che

Le decisioni sono strutturate (*framed*) dalle convinzioni che definiscono il problema che deve essere affrontato, le informazioni che devono essere raccolte e le dimensioni che devono essere valutate. Chi prende le decisioni adotta paradigmi che gli raccontano da quale prospettiva vedere un problema, quali questioni porsi e quale tecnologie adottare nel porsi le questioni. Queste strutture focalizzano l'attenzione e semplificano l'analisi; dirigono l'attenzione su opzioni e preferenze [March 1998, 14].

In *policy-analysis* si dice che il problema ha bisogno di un *fixer*, ossia di qualcuno che determini *cosa* è il problema, e l'identità del *fixer* dipende dal gioco agito. In particolare, in caso di gioco conflittuale per trovare chi definisce il problema bisognerebbe guardare al più alto livello decisionale, che determina quali frames hanno rilevanza e quali no, ammettendoli o meno alla discussione [Weimer e Vining 1998]. E qui si torna quindi al tema dell'inclusione dei saperi non specialistici.

4.2 Ipotesi di ricerca:

Arena decisionale, frame deliberativo e risultati in termini di consenso

Gli assunti della democrazia deliberativa si muovono in due direzioni: da una parte sta la spinta partecipativa ad aprire l'arena decisionale a nuovi attori non presi in considerazione in precedenza; dall'altra i presupposti procedurali che mirano a raggiungere, sulla scorta della teoria habermasiana, una decisione condivisa e corrispondente al bene comune, attraverso il dialogo paritetico e basato sulla forza del migliore argomento [Elster 1998b]. La distanza fra le differenti posizioni degli *stakeholders* sono ridotte da esperti nel ruolo di moderatori, sino a raggiungere una visione univoca. La differenza con le procedure aggregative quali il voto o la negoziazione sta nel potere generativo del processo decisionale: le preferenze non sono date una volta per tutte prima della discussione ed eventualmente ricomposte, ma vengono a formarsi nel corso della stessa. Rispetto alla negoziazione poi, la differenza sta nel fatto che non si tratta di un lotta di interessi, ma di idee che si suppone diano forma agli interessi. La lettera deliberativa resta tuttavia semplicemente un idealtipo, mentre, fra i vari limiti riscontrati in letteratura, spicca la possibilità che i promotori adattino gli strumenti partecipativi e scelgano quello più conveniente rispetto alle proprie intenzioni. Un modo per studiare le idee dei *policy-makers* può essere infatti quello di guardare agli strumenti utilizzati, in grado di rivelare molto sulle idee che spingono ad usare proprio quello strumento piuttosto che un altro [Haveman 2009]. Nell'esempio in questione, lo strumento decisionale che permetta alla propria visione di sconfiggere quelle rivali imponendosi come idea vincente, in grado di rimodellare gli interessi spiegando agli attori qual è in realtà il loro "vero" interesse. Un'arena allargata può essere vista dai promotori non quale mezzo di ibridazione con il sapere locale, ma per distribuire la "corretta" informazione al pubblico secondo procedure grazie alle quali i cittadini dovrebbero finalmente poter «superare opinioni populiste ed essere propriamente educati con fatti reali» [Hendriks 2006a, 581].

Determinante è la possibilità di manipolazione, intenzionale o meno, cui i processi di coinvolgimento sono esposti. Quella intenzionale deriva dal potere di agenda e di selezione dei partecipanti eliminando in partenza domande e interlocutori sgraditi, e dalla capacità di orientare la discussione nel modo voluto. Quella inintenzionale deriva dalle dinamiche delle discussioni di gruppo, dalla sottovalutazione dei differenziali nelle risorse a disposizione dei potenziali partecipanti, dal depotenziamento delle divergenze e

depoliticizzazione delle *issues* che i processi deliberativi promuovono a causa della loro ottica consensualista e orientata al *problem-solving* [Regonini 2005; Maggio e Selicato 2006, 4]. Accanto alla specificazione delle questioni e dei termini della discussione, le informazioni stesse che circolano nel processo contribuiscono a restringere il dibattito e le soluzioni concepibili. Tale problema è decisivo soprattutto nel caso in cui, come in molte *issues* ambientali, vi è un consistente differenziale linguistico-cognitivo fra i partecipanti profani e quelli esperti. All'interno di un forum ibrido si ripropone inoltre l'asimmetria di potere derivante dalla conoscenza considerata legittima, grazie alla quale gli esperti riescono ad ottenere una particolare influenza sulle altre parti sulla base del loro status, e non del contenuto dell'*expertise* [Page 2010].

In effetti, secondo Fung e Wright [1999] il più grosso limite intrinseco ai processi reali è l'ineguaglianza, che può sovvertire la deliberazione in dominazione in vari modi: 1) i partecipanti generalmente rappresentano gruppi dominanti; 2) anche in presenza di rappresentanza bilanciata, questi dispongono di maggiori risorse; 3) e del potere di escludere *issues* che li danneggino. Così le iniziative di attivazione e promozione della partecipazione, intraprese con l'obiettivo dichiarato del coinvolgimento, possono condurre anche ad esiti opposti. Castells [2002] nota come solitamente le reti connettano le *élites*, e di conseguenza come la presenza o assenza nelle reti diventi fonte primaria di potere. Hadjimichalis e Hudson [2004, 78] sottolineano che il tema di chi ha il potere di determinare l'inclusione o l'esclusione diviene fondamentale, e che anche le relazioni fra i partner delle reti possono essere assai diseguali, poiché si basano su strutture e spazi sociali preesistenti caratterizzati da conflitti: «viste in questa luce, le reti non sono organizzazioni "orizzontali" egualitarie ma sono esse stesse gerarchicamente costituite». Diventa dunque cruciale la scelta dell'arena: da un lato il suo grado di inclusività e permeabilità a visioni altre e discordanti, supponendo che la quantità e il tipo di frames ammessi alla discussione ne modifichi sostanzialmente l'interazione e quindi i risultati; dall'altro il tipo di frame deliberativo entro cui gli attori sono chiamati a muoversi, ossia il contesto di significati entro cui il dialogo è costruito e presentato ai partecipanti (tecnico, politico...).

Quest'ultimo influenza il modo in cui gli attori interpretano la questione, suggerendone una chiave di lettura in accordo ad una determinata prospettiva e organizzando di conseguenza la formazione delle preferenze. Ciò non significa necessariamente che debba esistere un promotore che in cattiva fede intenda alterare a proprio vantaggio l'equilibrio del dibattito. Quella manipolativa è solo una delle spiegazioni. Altrettanto importante ma più subdola è l'influenza implicita che una particolare visione del mondo può avere nell'indirizzare l'interpretazione del problema. Questo avviene in presenza di un *master frame* [Snow e Benford 1992], cornice cognitiva che non è più riconosciuta come tale in quanto auto-evidente, naturalizzata e data per scontata. E, come conseguenza, sottratta alla discussione [Laws e Rein 2003, 178], in quanto il suo essere istituzionalizzata in pratiche culturali la rende invisibile ed esentata dalla stessa riflessività che ne scalfirebbe l'intrattabilità [Schön e Rein 1994, 38; Boltanski 2009; Snow 2004]. Se i promotori del dibattito adoperano implicitamente una visione di questo tipo, risulterebbe difficile per gli stessi partecipanti rendersi conto in termini riflessivi che quella proposta è solo una delle possibili interpretazioni, e «l'oggettività generata artificialmente dall'impegno degli organizzatori ad essere imparziali può portare ad equilibri decisionali ben diversi rispetto a quelli eventualmente raggiunti in un dibattito tra attori interamente responsabili delle informazioni di cui dispongono». Ma «un difensore delle pratiche deliberative può ribattere che questa diversità è esattamente il risultato che si voleva ottenere» [Regonini 2005, 10]. L'ipotesi habermasiana prefigura infatti proprio un cambiamento nelle opinioni basato sulla forza del migliore argomento, sino a giungere ad una decisione univoca. Tale pun-

to di equilibrio risulta tuttavia fortemente condizionato dall'*issue framing*, che non può mai essere neutrale [Tversky e Kahneman 1993] e che se usato intenzionalmente a scopi manipolativi rappresenta il più subdolo dei poteri d'agenda [Lukes 2007; Schattschneider 1998], ma non è meno insidioso se utilizzato involontariamente e in buona fede², dal momento che mette in gioco lo statuto democratico della più basilare capacità di *naming* [de Leonardis 2010, 76; 2007].

Come fa notare Barisione [2010a], quella del *master frame* è un'interpretazione strettamente macro, caratterizzata da un livello di astrazione e generalità che la rende applicabile solo a *issues* particolari, caratterizzate da una forte connotazione ideologica. Molti degli argomenti trattati tipicamente negli esperimenti deliberativi a livello locale riguardano questioni micro, e sembrano dunque non poter ricadere entro tale categoria. Diversa è tuttavia la situazione di quelle politiche che coinvolgono ciò che è stato definito, rifacendosi ad autori quali Kuhn, Gramsci e Foucault, come un vero e proprio paradigma egemonico, vale a dire quello tecnocratico. Ci si riferisce in particolare ai conflitti ambientali, che rispetto ad altri campi di applicazione degli strumenti partecipativi presentano ulteriori interessanti peculiarità.

Gli studi sul mutamento delle preferenze si sono infatti solitamente indirizzati verso quelle sperimentazioni più facilmente esaminabili perché circoscritte nel tempo e nello spazio, e generatrici di dati direttamente analizzabili in termini statistici in quanto assai simili a dati di *survey* [Delli Zotti 2006]. Tali strumenti, quali *deliberative polls* e giurie di cittadini, rappresentano una sfida per i sostenitori della deliberazione, in quanto rappresentano uno sforzo da parte istituzionale per coinvolgere una cittadinanza solitamente assai restia a farlo spontaneamente [Ravazzi 2006]. Tali procedure sommano infatti due caratteristiche che le rendono poco attrattive agli occhi del cittadino, mediamente disinteressato, cui sono rivolte: vertono solitamente su questioni che da una parte sono lontane dagli interessi quotidiani, e dall'altra sono imprevedibili [Pellizzoni 2006c]. Si scontrano dunque con alti costi che i partecipanti difficilmente sono propensi a sostenere, in termini di costi informativi [Baum e Jamison 2006; Mazzoleni e Sfardini 2007] e costi del conflitto democratico [Segatti 2008; Mutz 2006; Hibbing e Theiss-Morse 2002]. È per evitare il fallimento di questi esperimenti che gli organizzatori in genere si fanno carico della presentazione dei dati, determinando l'*issue framing*, la strutturazione del problema [Regonini 2005], coi problemi precedentemente ricordati.

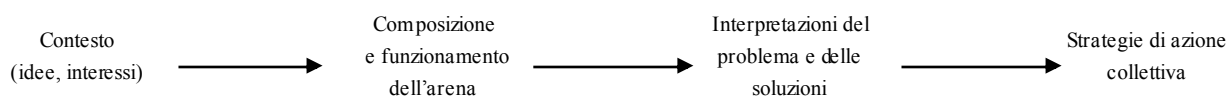
Molto più interessante mi pare invece esplorare come e se la questione di un possibile *master frame* di tipo tecnocratico si presenti nel caso dei conflitti ambientali locali, in cui viceversa individui e gruppi hanno un interesse diretto e pressante a entrare nel conflitto, e a farlo sulla base dei propri frames particolari senza (necessariamente) allinearsi a quello proposto. Chi ha una posta in gioco importante infatti difficilmente accetterebbe di farsi sostituire nella raccolta dei dati, dal momento che le strategie infor-

² Si tratta dell'ipotesi, sostenuta da analisi come quella di Lipset [1963], che chi non partecipa lo faccia sulla base di un assenso incondizionato allo status quo, o di un totale disinteresse. Questo, trasposto in ambito conoscitivo, ricorda quanto afferma Bourdieu [1983, 400-401]: «Da molto tempo la scienza politica ha registrato il fatto che una parte consistente delle persone interrogate “si astenevano” [...] senza però trarne alcuna conseguenza, e limitandosi a deplorare questa colpevole “astensione”. Basterebbe notare che questa “palude” si recluta in buona parte in quello che altri chiama il “popolo” o le “masse”, per sospettare la funzione cui adempie, nel modo di funzionare della “democrazia liberale”, e il contributo che porta alla conservazione dell'ordine costituito. L'astensionismo costituisce probabilmente assai meno una carenza del sistema di quanto non sia invece una delle condizioni del suo funzionamento, in quanto sistema censitario sconosciuto e, quindi, riconosciuto». Nelle parole di Lukes [2007, 86-87]: «il tipo di potere più alto e insidioso non è forse quello che impedisce agli individui, a qualsiasi livello, di avere motivi di malcontento strutturandone le percezioni, cognizioni e preferenze in modo tale che accettino il loro ruolo nell'ordine stabilito, sia perché non possono vedere o immaginare alternative, sia perché lo considerano naturale e imm modificabile, sia perché lo reputano vantaggioso e stabilito dalla Divina Provvidenza? Affermare che l'assenza di malcontento equivalga al consenso spontaneo significa scartare, con una semplice definizione, la possibilità che esista un consenso falso e manipolato».

mativo sono estremamente sensibili alle motivazioni di chi compie la ricerca [*ibidem*]. Ed è per questo che gli attivisti, portatori di *belief systems* più solidi, sono meno propensi a mutare opinione sulla base di processi che ritengono fondati su premesse cognitive e normative partigiane, portatrici di comunicazione distorta e falso consenso [Sabatier e Weible 2007; Bobbio 2006c; Sunstein 2003; Young 2003].

In questo caso non si tratta di istituzioni che devono convincere un pubblico refrattario a partecipare, ma al contrario di istituzioni che in genere si trovano costrette ad avviare arene allargate per la presenza di un pubblico ben propenso, attraverso la protesta, a partecipare. È lecito chiedersi, allora, se non vi sia interesse, da parte dei promotori, a circoscrivere l'arena decisionale ai soli attori portatori di frames che si ritengono maggiormente plasmabili a immagine dei propri. Questa prima ipotesi ne comporta direttamente un'altra, ossia se il tipo di arena così strutturata, con lo specifico *deliberative frame* che si porta dietro e le interazioni fra visioni che ne derivano, abbia ripercussioni sul processo di *framing* degli attori inclusi ed esclusi, nelle sue componenti diagnostiche e prognostiche del problema [Fung 2003; Damonte 2004; Barisione 2010a]. E quindi anche sulla componente motivazionale, cornice per l'azione che rimanda a differenti strategie di azione collettiva in risposta al processo in atto [Caputo 2009]. Le quali si suppongono oppostive o meno a seconda: a) della considerazione che la propria interpretazione riceve venendo o non venendo selezionata come legittima; b) della presenza o meno di un *master frame* condiviso, che condiziona la possibilità di atteggiamento riflessivo e dunque critico.

È questa l'ipotesi teorica che guida la ricerca in riferimento ai due casi empirici, e che può essere schematizzata come segue³:



Nell'intento di testare l'ipotesi che la strutturazione dell'arena decisionale condiziona il processo di interpretazione del problema, condizionando come conseguenza i modelli di azione messi in atto dagli attori in risposta al problema, si cercheranno ovviamente di tenere sotto controllo, pur da un punto di vista meramente qualitativo ed argomentativo, le variabili legate ai possibili condizionamenti congiunturali o strutturali, esogeni rispetto alla *policy*, che potrebbero rappresentare la vera causa della covariazione eventualmente provata. Siano esse di natura organizzativa (contestuale riassetto degli enti locali), di *politics* (cambiamenti di maggioranza ai vari livelli, interventi dell'Unione Europea in materia), o socio-culturale (fiducia nei confronti della scienza e delle istituzioni).

4.3 Oggetto e obiettivi di ricerca

4.3.1 Scelta dei casi di indagine

Obiettivo della ricerca è applicare tale quadro analitico allo studio di uno dei più rilevanti ambiti di conflitto ambientale attualmente in opera in Europa, inserito nel più ampio spettro delle contese riguardanti politiche di insediamento di grandi infrastrutture, vale a dire la costruzione di linee ferroviarie ad alta velocità. In particolare si cercherà di ricostruire la scena decisionale analizzando in che modo si

³ Si è cercato così di tenere in conto la natura intrinsecamente multidimensionale del tema [Melucci 1996, 18; Tarrow 1998; Runhaar, Dieperink e Driessen 2005]. Si cerca in questo modo di riconoscere l'interazione e la pari dignità euristica di interessi, idee, strumenti, frames e mobilitazioni [Lascombes 2009, 265; Diani e Eyerman 1992b; Melucci 1992].

prendono le decisioni, quali attori prendono parte al processo e come si struttura la relazione tra il sapere tecnico e il sapere locale, e fra istituzioni politiche, abitanti e altri attori presenti sulla scena. L'intento è quello di mettere a fuoco come venga costruita la decisione sulla base del tipo più o meno inclusivo di arena e dei frames portati dai vari attori in tale arena, e quali siano i criteri forniti per giustificare la scelta. In questo senso, diventa anche importante ricostruire i processi attraverso i quali alcune informazioni diventano rilevanti mentre altre invece vengono scartate, e capire chi fornisce il criterio di selezione e i diversi tipi di informazioni.

La scelta dell'oggetto d'analisi deriva, oltre che dal risalto che tale evento ha suscitato sia nei media che in ambito accademico, da una peculiarità ancora tutto sommato inesplorata di tale caso, che si riferisce proprio al quadro analitico che si intende utilizzare. Mi riferisco al fatto che in Francia, storicamente sede di aspri conflitti relativi all'insediamento di ferrovie ad alta velocità [Lolive 1999; 1997], si siano avuti negli ultimi anni, a fronte di processi decisionali differenti, esiti diversi in termini di conflitto. L'idea nasce dalla considerazione delle caratteristiche assunte dall'accoglimento della *policy* infrastrutturale per la principale tratta TAV transfrontaliera attualmente in discussione che coinvolge la Francia: la Torino-Lione. Se sul versante francese non si è registrato che qualche evento isolato di protesta, dal lato italiano l'opposizione all'opera è stata particolarmente forte. Ciò risulta ancor più interessante se si considera l'essenziale omogeneità delle zone interessate da una parte e dall'altra del confine: stesso progetto per la medesima infrastruttura, stesso territorio in termini sia geo-morfologici, sia di struttura economica, sia anche culturali (minoranza transfrontaliera occitana/provenzale [Melucci e Diani 1993]), ma una reazione completamente differente. Inoltre, se in Val di Susa si ritrova un preciso *networks* di attori all'interno dei pur variegati schieramenti pro (tutti gli attori istituzionali a livello nazionale, regionale e metropolitano, indipendentemente dal colore politico, oltre ad associazioni imprenditoriali e sindacati confederali) e contro il progetto (tutti gli attori istituzionali, associativi e informali a livello locale, di nuovo indipendentemente dal colore politico, oltre ad associazioni e partiti ambientalisti e della sinistra radicale) [della Porta e Piazza 2007], nel caso francese si registra viceversa un generale accordo, quantomeno di superficie, in favore del progetto, con attori locali e ambientalisti a schierarsi proprio fra i più strenui sostenitori.

È evidente come dietro a tali posizioni stiano diversi frames nei confronti della politica in questione, ed è allora interessante verificare quanti e quali frames esistono nel discorso pubblico sul tema, il loro grado di accordo/disaccordo, gli attori portatori di tali visioni e le giustificazioni da loro addotte per la scelta, quali fra tali comici cognitive vengono legittimate e quali no, su quali basi e da chi. In sostanza, come l'interazione tra frames influenzi la struttura dell'arena decisionale, e come questa, a sua volta, influisca sui frames stessi, che determinano poi l'andamento del *policy-making*. L'*explanans* sarebbe il tipo di arena decisionale, e l'*explanandum* il tipo di azione collettiva locale in reazione al progetto, attraverso l'analisi di frames e giustificazioni utilizzati dagli attori coinvolti per qualificare il progetto, secondo lo schema proposto sopra.

La scelta dei casi di indagine è ricaduta su quelli nominati perché la sostanziale omogeneità transfrontaliera fa ritenere i casi comparabili, una volta tenuto conto del contesto. L'impostazione comparativa offre l'opportunità di dedicarsi ad un'area inesplorata nell'ambito della *frame analysis*, vale a dire la natura contingente dei frames. La *Comparative frame analysis* possiede invece secondo Vallaste [2009, 5] le potenzialità per giungere a risultati interessanti, esplorando i processi di *framing* nei loro contesti e abbandonando l'idea che questi siano universali [Johnston 2005; Lamont e Thévenot 2000], soprattutto in campo tecnologico [Jasanoff 2005]. La scelta dei casi permetterebbe anche di disporre di

diverse categorie della variabile supposta indipendente, il tipo di arena decisionale, il che renderebbe possibile indagare in termini più generalizzabili il nesso esistente con la variabile dipendente, ossia verificare se al variare del processo decisionale mutino i frames dell'azione collettiva. I due processi si situano infatti, almeno formalmente, a livelli ben diversi nella scala di partecipazione civica [Arnstein 1969], e comunque presuppongono procedure piuttosto dissimili:

- in Piemonte soprattutto un procedimento politico informale ed elitario pubblico-privato del tipo *growth machine* [Logan e Molotch 1987; Sutto 2007], legittimato da una normativa centralizzata e *top-down* quale la Legge Obiettivo, seguito da un composito mix di arene tecniche e politiche formalmente più aperte, ma con il coinvolgimento dei soli enti locali o di esperti in rappresentanza dei soli enti locali;
- in Rhône-Alpes un procedimento formale di progettazione che verso la propria conclusione presuppone un momento di *enquête publique*, il quale prevede informazione e consultazione aperte a chiunque ma comunque senza dibattito, cui si aggiungono i riflessi territoriali del progetto che si concretano nella revisione dei piani urbanistici.

La comparazione si prefigge fra l'altro l'obiettivo di indagare se realmente sussiste un "caso francese" [Bassand, Crozet, Etchelecou e Soubeyran 1998], come sostengono alcuni autori. Ovvero la tesi, piuttosto contro-intuitiva, secondo la quale la Francia, sebbene pressoché univocamente riconosciuta come paese tecnocratico per eccellenza e patria dell'*intérêt general*, sia l'esempio da imitare nel campo tanto del coinvolgimento dei saperi non esperti che della partecipazione [Antoniolli, Mercier e Roustan 2006], o se piuttosto la sua recente mancanza di conflitto sia da imputare, all'esatto contrario, proprio alla presenza da un lato di un frame egemonico di stampo tecnocratico, e dall'altro di perdurante decisionismo anche in situazioni formalmente partecipative [Bobbio 2007].

A questo proposito un primo passo è quello di una comparazione delle legislazioni nazionali in proposito, attuata non in astratto ma nel corso dell'analisi delle altre questioni rilevanti, allo scopo di inquadrare i casi in un sistema di regole e pratiche. Questo permetterebbe anche di verificare, al di là della lettera giuridica, l'effettivo grado di apertura nei confronti del pubblico delle procedure francesi, che si può supporre più formale che reale [Mouffe 2007], e viceversa gli spazi di negoziazione che si aprono in un procedimento ufficialmente rigido come quello italiano. In Francia infatti la procedura dell'*enquête publique* è stata in uso sin dal XIX secolo, considerata spesso una buona pratica di coinvolgimento dei destinatari [Borghi e Sebastiani 2012, 17], anche se un ben più significativo passo nella direzione del coinvolgimento dei cittadini si è raggiunto con la legge Barnier del '95 (promulgata proprio a seguito delle forti proteste registrate in occasione dei lavori per una altra linea ad alta velocità), che statuisce il *débat public* partecipativo obbligatorio per la realizzazione di ogni progetto locale. Al contrario l'Italia, posta di fronte allo stesso problema, si è mossa nella direzione opposta, con la Legge Obiettivo mirante a risolvere i problemi di pianificazione infrastrutturale attraverso un procedimento rigidamente *top-down*, attribuendo pieni poteri alle autorità centrali [Antoniolli, Mercier e Roustan 2006]. *Path dependency* significa però anche scarto fra le politiche dichiarate, col loro apparato retorico, e quelle in uso, così che non sempre a determinati pronunciamenti politici in favore di un'apertura dei confini della politica seguono scelte coerenti, così come non è detto che a cambiamenti nel governo corrispondano, malgrado le dichiarazioni, cambiamenti profondi nell'impostazione. Proprio la partecipazione di una molteplicità di attori pubblici e privati di vario livello al *policy-making* rappresenterebbe uno dei fattori esplicativi sia della continuità delle politiche in uso, sia degli scostamenti rispetto alle politiche dichiarate.

4.2.2 *Obiettivi e risultati attesi*

Nel caso di *policies* come quelle infrastrutturali, che coinvolgono il ruolo della scienza nella società e il modello di sviluppo economico che si intende seguire, gli obiettivi delle politiche pubbliche che vengono collettivamente riconosciuti come bene comune sono il frutto di compromessi e accordi che dipendono dai frames cognitivi attraverso i quali quel bene è definito. Sul versante ambientale è interessante notare le diverse visioni relative al progetto: in Francia percepito dalla popolazione locale come l'alternativa ecologica al trasporto su gomma, mentre in Italia come evidente espressione di sfruttamento naturale. Ancor più complessa la situazione per quanto riguarda il concetto di crescita economica insito nella costruzione di grandi opere viarie, che qualità deve avere per essere concepito come tale, misurato, perseguito e regolato, inteso diversamente a seconda degli attori anche all'interno del fronte del no. Alcuni criticano infatti non l'opera ma il modello decisionale autoritario che vi sta dietro, mentre altri l'opera in sé per qualche suo dettaglio di varia natura pur rimanendo fedeli all'attuale modello di sviluppo, altri ancora pur non uscendo da tale concezione sollevano delle critiche circa i limiti che tale modello dovrebbe incontrare, e taluni infine si spingono a criticare l'opera in quanto emblema di un modello di sviluppo che si desidera cambiare radicalmente.

Ancora una volta è da notare come la definizione del problema modifichi la prognosi che se ne dà, e le azioni dirette ad ottenere tali soluzioni. Dal momento che i movimenti si danno l'obiettivo di modificare una situazione che ritengono problematica, ne consegue che l'azione è subordinata all'identificazione delle fonti di causalità, delle colpe, e degli attori da incolpare (*blaming*). Benford ha rilevato, nei suoi studi sulle proteste contro la minaccia nucleare [1993], che la divergenza nei frames dell'azione collettiva è stata spesso fonte di conflitti *intra-movement* sulle azioni da perseguire, a seconda che i gruppi attribuissero la causa del problema alla tecnologia senza regole, all'industria della difesa, al capitalismo o all'anacronistica struttura geopolitica.

Questo punto costituisce un esempio di come la strutturazione dell'arena abbia ripercussioni sulla definizione del problema, che influisce poi sull'azione collettiva. Se i comitati sentono di ricevere scarsa considerazione in sede di creazione dell'arena decisionale, questi cercheranno una legittimazione attraverso una risalita in generalità che faccia venire meno il *framing* di conflitto Nimby attribuito al processo dagli avversari [Trom 1999; Lolive 1997]. E lo faranno attraverso un'operazione di *frame bridging* [Benford e Snow 2000, 625] che leghi fra loro giustificazioni cognitive legate all'ambientalismo, alla critica economica, all'attivismo democratico e all'importanza del locale, spostando la definizione del problema dall'infrastruttura in sé alla critica al modello di sviluppo [Amoròs 2008; Klein 2001]. Ciò a sua volta getta le basi per un processo di *frame extension*, un allargamento ad altre dispute che costituisca una sorta di meta-frame slegato dal caso particolare, con le conseguenti ripercussioni in termini di azione collettiva ipotizzando che «più grande è la gamma dei problemi coperti da un frame, più grande è la gamma di gruppi che possono riferirsi a quel frame e più grande è la capacità di mobilitazione» [Gerhards e Rucht 1992, 580]. Si avrà così un mutamento di modi e bersagli della protesta e un suo allargamento, come è avvenuto con la creazione a livello nazionale del Patto di Mutuo Soccorso fra i comitati della Val di Susa, i No-ponte di Messina, i No-Dal Molin di Vicenza, i No-Mose di Venezia, che comporta, letteralmente, il venirsi vicendevolmente in soccorso laddove la protesta lo richieda [Caruso 2008b]. Più interessanti ancora sono gli sviluppi a livello internazionale⁴ venuti dalle manifestazioni del 23 gennaio 2010. In quella data, in contemporanea con la manifestazione di Susa che ha riportato in

⁴ Sul tema della risalita in generalità attraverso l'allargamento transnazionale della protesta, cfr Tarrow e McAdam [2005], e in generale della Porta e Tarrow [2005].

piazza i comitati della valle in vista dell'inizio dei sondaggi esplorativi, un corteo transfrontaliero che si è snodato da Hendaye (Paesi Baschi francesi) a Irún (Paesi Baschi spagnoli) ha visto uniti i comitati francesi e spagnoli che si oppongono alla Bordeaux-Bilbao, e rappresentanti della Val Susa e del Rhône-Alps. Unione che sembra destinata a durare, dal momento che nell'occasione è stata sottoscritta dai coordinatori dei tre paesi una dichiarazione comune subito denominata Carta di Hendaye⁵.

È questa una dimostrazione del fatto che bisogna guardare alle comici cognitive in termini processuali, e che all'analisi sincronica dei frames dei vari attori vada affiancata una ricostruzione di come questi siano venuti a formarsi e si siano evoluti nel tempo, per quali ragioni (in particolare: cambiano davvero i frames di riferimento in risposta al mutamento dell'arena decisionale?), anche in relazione ad altre zone sottoposte a progetti simili. In Francia, per esempio, sono mutate le argomentazioni rispetto alle proteste che hanno investito negli anni passati altre tratte delle linee TGV. All'epoca gli oppositori erano sostanzialmente agricoltori che temevano per il danno economico privato che sarebbe loro derivato, fornendo tuttavia giustificazioni di ordine ecologico sulla ricaduta ambientale dell'infrastruttura, mentre ora gli agricoltori vedono di buon occhio un progetto che tolga dalle loro terre l'inquinamento del trasporto su gomma. In Italia si potrebbero ripercorrere addirittura le seguenti periodizzazioni: 1) anni '70 caratterizzati dall'accordo generalizzato sull'alta velocità come strumento di crescita economica; 2) anni '80 con le prime opposizioni che nascono tuttavia in seno allo stesso sapere tecnico, sullo scontro in termini di costi-benefici fra alta velocità e alta capacità; 3) anni '90 e opposizioni della società civile, ma sempre all'interno del paradigma economicista, sulle compensazioni per i danneggiamenti alla proprietà privata; 4) situazione attuale in cui le opposizioni si rifanno a giustificazioni post-materialiste legate ad ambiente e qualità della vita. In entrambi i casi ci si sarebbe poi spostati, dal punto di vista dei promotori, da un'interpretazione dell'alta velocità come strumento di sviluppo economico locale per le *constituencies* degli eletti [Ferlandino e Levi Sacerdotti 2005], a strumento simbolico per il prestigio internazionale dell'intero paese, così che anche le proteste si sarebbero spostate dalla critica dell'uno all'altro frame⁶. Ciò lascia anche intravedere la possibilità che, più che il paradigma tecnocratico, quello delle grandi infrastrutture rappresenti un *master frame* di per sé, che non necessita riflessioni. Come ricorda Zeppetella [2009, 351]:

il motivo principale per cui il TAV non è mai stato oggetto di discussione, almeno fino all'irrompere sulla scena del movimento, sembra risiedere nel fatto che la natura stessa dell'infrastruttura è giustificazione sufficiente per la sua realizzazione: le grandi opere sono in se stesse segno di sviluppo e di progresso, di miglioramento delle capacità dell'intera società di agire sul mondo e di modificarlo.

All'interno del processo di scelta possono dunque esistere diverse definizioni della situazione, che possono influenzare le azioni collettive degli attori e tutto il ciclo di *policy* sin dall'*agenda setting* fino all'implementazione, essendo il problema strettamente legato alle soluzioni. Non solo le soluzioni infatti, ma anche il problema stesso non esiste di per sé, ma è costruito dalla definizione che se ne dà. Tuttavia per arrivare a una decisione le basi informative su cui si fondano le diverse definizioni sono sottoposte a un processo "di rilevanza" in cui gli attori che concorrono alla decisione giocano ruoli differenti. Per studiare in che modo questo processo prende forma, quali attori vi prendono parte, con che ruolo e responsabilità, la via che si intende seguire è guardare anzitutto la composizione dell'arena decisionale.

⁵ *Mobilisation européenne contre le TGV*, Le Figaro, 24/01/2010

⁶ Cf. Sutto e Klein [2009, 113-116] per una ricostruzione più dettagliata della storia dei riferimenti alle varie scale geografiche utilizzati nelle giustificazioni della coalizione promotrice sulla Torino-Lione: dalla dimensione ferroviaria a quella regionale, da quella europea a quella nazionale, fino a quella alpina individuata dagli autori come l'ultima scala giustificativa utilizzata.

Per ricostruire tale processo si può agire su due differenti livelli di analisi: delle pratiche e dei discorsi. Obiettivo della ricerca sarà tuttavia di tenere strettamente legati fra loro questi due livelli, visti come propedeutici all'azione collettiva. Per quanto attiene al versante discorsivo, si prenderanno in esame le giustificazioni date alle scelte, e si cercherà di capire quali siano le informazioni che diventano rilevanti per scegliere secondo le definizioni della situazione date dagli attori. Per quanto riguarda le pratiche si tenterà di ricostruire l'arena decisionale, intesa come scena situata cui prendono parte attori diversi per ruolo e responsabilità, indagando quali definizioni della situazione vengono messe in gioco e come la decisione si costruisca nell'intersecarsi di visioni, ruoli e poteri differenti. In questo senso si considererà come i differenti attori interagiscono, quali ruoli si attribuiscono e vengono ad essi riconosciuti dagli altri, quali spazi di confronto vengono aperti, e le forme di esclusione e inclusione che si possono trovare nel processo con particolare attenzione alla posizione delle popolazioni locali.

Più specificamente si intende verificare se e come l'attitudine istituzionale-tecnica nei confronti del pubblico non esperto abbia influenza sulla formazione dei frames di quest'ultimo, e quindi sulle sue strategie di azione collettiva. Potrebbe darsi che laddove la volontà dei cittadini di partecipare venga frustrata, e il loro sapere non specialistico reputato come indebita invasione, tali cittadini, considerati come portatori di paure irrazionali, maturino l'idea che la loro esperienza non possa essere presa in considerazione finché non sia comprovata scientificamente. Come risultato anche la gente comune comincerebbe ad utilizzare giustificazioni di tipo scientifico, rompendo il monopolio della scienza sulla razionalità [Beck 2000]. Allasino [2004, 53] nota che gli *skills* tecnici sono l'arma più potente per tenere i cittadini lontani dai centri decisionali. Per contrastare tali argomentazioni, anche i cittadini devono possedere un'adeguata *expertise*, e ciò spiegherebbe la resistenza delle autorità a rispettare il diritto all'accesso pubblico ai dati [Lewanski 2004, 207; Lascoumes 2001].

Su queste basi, laddove la progettazione delle grandi infrastrutture prevede strumenti di discussione, come in Francia, il processo potrebbe prendere due diverse strade. Da un lato potrebbe verificarsi non solo un incremento di informazioni tecniche a disposizione del pubblico, ma anche un miglioramento nella qualità della comunicazione *bottom-up* e un appiattimento nella gerarchia fra sapere scientifico e sapere sociale. La legittimazione della conoscenza non specialistica potrebbe essere un passo nella direzione di un dibattito più trasparente, che si faccia carico di dubbi e paure accettando indicazioni dal basso per ridurre l'impatto dell'opera. In una simile situazione, ci sarebbe da aspettarsi da una parte un continuo riferimento a dati scientifici da parte delle istituzioni politiche, allo scopo di informare il pubblico sul progetto, e dall'altra un più ampio riferimento all'esperienza della vita quotidiana da parte delle varie componenti della società civile. Viceversa, questa è la seconda possibilità, potrebbe darsi che il meta-frame tecnico sia talmente potente da sopire la critica, e gli interventi del pubblico improntati alla co-operazione entro tale quadro.

Al contrario, dove non sono garantite procedure inclusive, come in Italia, ciò potrebbe nascondere un'attitudine del versante istituzionale in favore del monopolio della razionalità scientifica, che opera una netta distinzione fra i rischi, oggettivamente determinabili in maniera vincolante sulla base dell'autorità specialistica degli esperti, e la loro percezione sociale, la cui distanza dai rischi indicherebbe il grado di irrazionalità dei giudizi non specialistici [Beck 2000, 75-76]. Nel caso, sarebbe interessante verificare se i proponenti del progetto non ritengano necessaria una dettagliata informazione, offrendo solo una propaganda retorica legata all'equazione dogmatica "infrastruttura=crescita economica" e non accettando la sua messa in discussione [Revelli 2006; Crozet 2004]. Se così fosse ci si troverebbe di fronte, rispetto al caso francese, alla stessa causa (supporto incondizionato ai dati tecnicamente "oggettivi") ma ad una di-

versa scelta istituzionale (nessuna paura del dibattito perché la scelta è indiscutibile vs. chiusura al dibattito perché la scelta è indiscutibile). In questo caso si è visto come le comunità locali tentino di uscire dalle accuse di particolarismo e irrazionalità facendo anch'esse ricorso a giustificazioni di ordine scientifico. L'esempio è quello dello studio commissionato dai comitati NoTav al Politecnico di Torino, che mira a dimostrare come l'adattamento della linea esistente possa rappresentare una valida alternativa. L'attività di *framing* prognostico include tipicamente confutazioni della logica o dell'efficacia delle soluzioni proposte dagli avversari, nonché una motivazione per le proprie (*counterframing*) [Benford 1993]. Il punto importante è che la disputa fra visioni contrapposte influisce sul *framing* di un movimento costringendolo a sviluppare ed elaborare previsioni più chiaramente di quanto altrimenti sarebbe stato il caso⁷. Quindi mentre le istituzioni rispondono con slogan legati a Europa e modernità, ma non si sentono obbligate a entrare nella sostanza, gli oppositori producono accurati dossier di stampo tecnico, rispondendo al mittente le accuse di irrazionalità [Bobbio 2006b; Calafati 2006; Gallino 2006].

Grazie a tale capovolgimento di prospettiva, autorità e neutralità degli esperti smettono di essere fuori discussione, e i diversi attori giustificano le proprie posizioni sulla base di dati scientifici in contrasto fra loro. Leonardi [2006] ritiene che il successo della protesta sarebbe in larga parte dovuto al fatto che essa opera sullo stesso piano di verità della controparte, ma aspirando ad una progressiva disarticolazione dall'interno del regime di verità su cui tale piano si fonda, essendo i frames usati per l'interpretazione dei dati in aperto contrasto fra loro: il principio di precauzione usato dai movimenti non si basa sulla disponibilità di elementi di prova circa la presenza del rischio, come richiesto dai protocolli tecnici, ma all'opposto sulla mancanza di dati che assicurino il contrario [de Leonardi F. 2005; Aurora 2011].

4.3 Disegno della ricerca

4.3.1 Quadro generale

L'interesse della ricerca è di ricostruire gli effetti del tipo di arena decisionale sulle cornici cognitive e i conseguenti repertori di azione. Si tratterà di indagare se due diversi processi decisionali, caratterizzati da gradi diversi di inclusione, abbiano comportato risposte differenti in termini di definizioni del problema, agevolato o meno l'adozione di un meta-frame (e di che tipo: scientifico, politico...). Insomma come la strutturazione dell'arena abbia influenzato il formarsi di eventuali contro-frames per i vari attori, in termini di prognosi prima, e spinta per l'azione poi (oppositiva o cooperativa), a seconda che: 1) gli attori siano inclusi o meno; 2) venga proposto un frame egemonico.

Serve dunque un approccio orientato al processo, ma che sia inserito in un quadro di riferimento istituzionale. Si suppone che i frames siano creati dal processo, ma anche che il processo stesso sia condizionato dal contesto, con la sua trama di interessi, ideologie e posizioni pregresse. In particolare una deliberazione che si ponga l'obiettivo di trasformare le visioni dei partecipanti non può essere immune al fatto che esistano o meno preferenze in entrata sul tema in questione, e che esse siano forti o deboli [Bobbio 2006c; Young 1997]. I promotori, consci di ciò, in caso mirino consapevolmente o meno a indirizzare la discussione verso la propria preferenza in entrata, o diano per scontato un determinato *master-frame*, possono scegliere di concedere una procedura più o meno rigida, o semplicemente di e-

⁷ «il ricorso all'*expertise* svolge una funzione di rassicurazione cognitiva. La rivendicazione d'inclusione viene operata introducendo nella sfera politica la sfera scientifica, ritenuta, rispetto alla prima, un campo al riparo da condizionamenti politici, costituito da indagini e metodi oggettivi. Il ricorso all'esperto diventa una tattica per rivendicare coinvolgimento e pari dignità nel processo decisionale; esprime una tensione al riconoscimento e alla legittimazione» [Caputo 2009, 36-7].

scudere quei gruppi che ritengono antagonistici o portatori di visioni inconciliabili con un frame che credono naturalizzato. Con le conseguenze sulla definizione del problema e sulla mobilitazione che si sono viste. Questo comporta l'adozione di una concezione ampia di processo decisionale [Torgerson 2003, 116; Hajer 2003, 102; Dryzek 2000a], che consideri ciò che avviene all'interno dell'arena ufficiale ma anche le ripercussioni che questa, nelle sue scelte come nella sua composizione e funzionamento, ha sulle interpretazioni e le azioni degli *stakeholders* nel loro complesso, per esempio nell'ambito dei comitati⁸.

4.3.2 Framework analitico

Per coprire tale insieme di questioni e operationalizzare le tre dimensioni in cui si articola la mia ipotesi ho ritenuto opportuno avvalermi un *framework* analitico tripartito, che mi aiuti a meglio scomporre i quesiti relativi ad ogni momento e metterli in relazione con gli altri, sulla base delle domande di ricerca sotto riportate. A differenza di altre ricerche che hanno usato un quadro simile⁹, il mio intento non è di considerare tali dimensioni come differenti possibili chiavi di lettura attraverso cui indagare un dato fenomeno, ma legarle assieme entro un meccanismo (che suppongo) causale che va dal contesto decisionale alle forme di azione collettiva.

Contesto, Arena decisionale	Chi sono gli attori interessati e quali relazioni intercorrono fra loro? Sono portatori di preferenze pregresse? Di che tipo? In che modo è costruita l'arena e da chi?
Interpretazioni del problema e delle soluzioni	Quali giustificazioni vengono portate a supporto della scelta dai diversi attori? Quali informazioni e criteri diventano rilevanti nel processo di scelta, chi li fornisce e ne determinano la rilevanza? Che libertà di scelta e responsabilità hanno (o viene attribuita loro) i diversi attori, e in particolare i portatori di conoscenze non specialistiche?
Strategie di azione collettiva	Quali repertori di azione vengono utilizzati? Da quali attori? In che occasione? Sono oppositivi o cooperativi?

I tre livelli non sono neppure da vedere come parte di una relazione *one-shot*, ma in ottica diacronica [Klandermans 1992], partendo dalla ricostruzione degli eventi per vedere se è possibile operare una periodizzazione [Caputo 2009]. L'intento è verificare l'ipotesi che le cesure temporali riguardanti cambiamenti di qualche tipo nel campo delle procedure decisionali trovino corrispondenza in cambiamenti nelle definizioni della situazione, e questi a loro volta nelle strategie d'azione collettiva. Si suppone inoltre che gli eventuali mutamenti nel modello decisionale siano da leggere come risposte adattive ai

⁸ Ciò sembra peraltro in linea con la definizione data da Lowi [1999] di arena di *policy* quale schema istituzionalizzato per la gestione e soluzione del conflitto politico, al fine di volgerlo in consenso. L'arena è la struttura di potere dove si identificano attori e processi della politica pubblica e le modalità di relazione tra questi. L'arena deve perciò essere identificata dagli analisti secondo l'utilizzo euristico che ne vogliono fare. Non rappresenta un'istituzione specifica, non è codificata dal diritto, ma coincide con i confini spazio-temporali dell'azione che gli osservatori determinano in una certa *policy*. Si tratta di una concezione simile a quella che della Porta e Rucht [2002] hanno di *campagna* come serie di interazioni, interconnesse dal punto di vista tematico, sociale e temporale, che si evolve attorno a una particolare decisione di *policy*, coinvolgendo diversi attori e arene, diversi tipi di attività, da guardare nella sua evoluzione per valutare la capacità dei vari attori di intervenire nelle diverse tappe.

⁹ Come Healey et al. [2003] (knowledge resources, relational resources, mobilization capacity); della Porta e Diani [2004, cap. 5] (attori intervenuti nel processo, forme di azione utilizzate, schemi interpretativi); Zeppetella [2009] (forme di organizzazione, contenuti simbolici, processi decisionali istituzionalizzati).

processi di *framing* e mobilitazione dei periodi precedenti. La proposta è così di non considerare i vari piani d'analisi come a sé stanti, ma di mettere in relazione (dialettica se non causale) le componenti arena, *framing* e azione collettiva entro ciascun periodo, e i periodi precedenti con quelli successivi. Operativamente non si tratta tuttavia di un regresso all'infinito. La ricostruzione dell'iter progettuale sarà infatti da intendersi non in tutto il suo percorso, ma solo per gli aspetti che più riguardano l'oggetto di ricerca, vale a dire la costruzione sociale del problema tecnologico. Il problema in sé non può essere deliberato dal basso con i saperi locali, in quanto le decisioni sulla TAV provengono direttamente dal livello politico-tecnico sovranazionale [Tebaldi 2001a; 2002a]. Il discorso sulla definizione democratica di cosa è problema può essere affrontato solo se come problema si intende la problematicità che l'opera porta con sé, che invece si gioca tutta a livello locale pur senza by-passare quello nazionale. Solo da questo momento in avanti allora interesserà il percorso progettuale, dal momento in cui gli attori lo discutono e si impegnano pro o contro l'ipotesi di una sua trasformazione in realtà [Latour 1999], che si vorrebbe ripercorrere cercando di tenere insieme il piano della legittimazione pubblica e quello della negoziazione politica.

4.3.3 *Metodologia della ricerca e unità d'analisi*

Serve dunque un metodo che permetta analisi diacroniche, e che possa essere utilizzato per ricostruire tanto le visioni del problema quanto il contesto in cui sono emerse, tanto gli stili di argomentazione quanto le relative pratiche, strutture e istituzioni [Hajer 2005; 1995]. La scelta è ricaduta pertanto sulla *Political Claim Analysis*, tecnica di rilevazione che prende come unità di analisi il singolo *claim* definito come l'espressione di un'opinione in una sfera pubblica (codificando variabili rilevanti a tale livello e permettendone l'aggregazione sia al livello di attore sia al livello del dibattito nel suo complesso), e come unità di rilevazione i testi in cui le opinioni sono espresse [Koopmans e Statham 1999]. Tale tecnica si rivela particolarmente utile al mio scopo, in quanto permette studi longitudinali sugli eventi al fine di ricavare informazioni sul variare nel tempo delle caratteristiche dei conflitti, proprio per quanto riguarda il ruolo svolto dai diversi attori, le retoriche discorsive e i repertori di azione, oltre che ai temi della protesta e le coalizioni di sostegno intorno ai temi individuati. L'approccio della *claim analysis* si presenta come il tentativo di integrare due tradizioni metodologiche sviluppatesi nella ricerca sui movimenti sociali: quella quantitativa della *Protest Event Analysis* e quella qualitativa della *Frame Analysis*. Adottando tecniche di rilevazione formalizzate, la *claim analysis* dedica l'attenzione alle forme di azione discorsive e convenzionali e inserisce gli attori della protesta in un più ampio contesto che considera, oltre ad essi, anche gli attori istituzionali e gli altri attori della società civile protagonisti di un'azione nella sfera pubblica. Il metodo prevede la codifica dei *claims* attraverso un apposito foglio che prenda in considerazione variabili di tipo redazionale (sostanzialmente le 5 W di Lippmann [2000]), gli attori e le organizzazioni coinvolte, i repertori d'azione, il raggio d'azione e il frame entro il quale gli attori collocano il problema. Dato l'interesse della ricerca quest'ultimo campo riceverà un'attenzione particolare e prenderà in considerazione un numero di variabili più ampio del solito, mirando a considerare non solo il tipo di frame specifico, ma anche la dimensione (diagnostico, prognostico, motivazionale), e così via. Per rendere lo strumento più adatto a rispondere alle esigenze di analisi, il foglio di codifica standard sarà inoltre integrato da variabili che prendano in esame l'intervento dei saperi esperti, specificandone forme e competenze dell'esperto [Berno 2004]. Analiticamente è possibile scomporre il discorso pubblico degli attori nei seguenti elementi, per ognuno dei quali possono essere predisposte delle variabili riferibili ai casi (*claims*) [Koopmans 2002]:

- collocazione nel tempo;
- collocazione nello spazio (geografico, ma anche in quale arena decisionale);
- autore/i (nome, categorie: associativo/politico..., locale/nazionale...);
- forma (intervento nell'arena formale, appello, comunicato...);
- bersaglio/i;
- contenuto;
- frame di riferimento.

4.3.4 *Raccolta dei dati*

I testi assunti come fonte comprendono sicuramente i documenti prodotti nell'ambito dei processi formali adottati, per quanto riguarda sia i resoconti delle discussioni (*registre d'enquête publique*, verbali delle arene italiane) sia i dossier informativi propedeutici. A questi si affiancano altri testi quali comunicati, report e dichiarazioni ufficiali dei vari attori, allo scopo di coprire gli attori, le argomentazioni e i periodi temporali non direttamente rientranti in queste arene ufficiali ma parte integrante del processo decisionale allargato come prima definito¹⁰. Per quanto riguarda la scelta di questo tipo di dati piuttosto che della fonte classica della stampa quotidiana [Lana e Mannarini 2008], si ritiene che sia da preferire, visto che se ne ha la possibilità, l'analisi dei discorsi degli attori in prima persona, rispetto alla sintesi e alla ricostruzione che ne danno i media. Sarebbe inoltre che tali dati soddisfino meglio delle notizie della stampa i quattro criteri che secondo Rucht e Ohlemacher [1992] dovrebbero orientare la scelta della fonte:

- *Continuità*. La fonte deve coprire l'intero arco temporale che il ricercatore intende analizzare, cosa che sicuramente fanno i documenti prodotti da istituzioni e associazioni. I quotidiani viceversa tendono ad occuparsene solo a partire da eventi notiziabili come lo scoppio della protesta. Ciò avrebbe peraltro creato problemi insormontabili per lo studio dei casi francesi, in mancanza di conflitti;
- *Stabilità* di interesse. La fonte deve riflettere un interesse stabile verso l'oggetto d'analisi, cosa sicuramente vera per i testi di chi vi è coinvolto direttamente, contrariamente a quanto avviene nei media per il noto fenomeno dell'*issue attention cycle*;
- *Inclusività*. La fonte deve includere tutta la gamma di tematiche e forme di azione, mentre la stampa si occupa solo dei temi che fanno scalpore quali in primo luogo le proteste più aspre;
- *Accessibilità*, la fonte deve essere facilmente consultabile e raggiungibile. In questo caso si tratta di documenti pubblici e, per la quasi totalità dei casi sia ufficiali sia della società civile, disponibili gratuitamente *on-line*. Solo nel caso dei registri di inchiesta pubblica meno recenti si è dovuta fare formale richiesta presso la Prefettura di Lione, ottenendo comunque con (relativa) facilità la documentazione necessaria.

Per quanto riguarda il campionamento dei testi, l'intervallo temporale copre tutto il periodo che va da quando è iniziato lo specifico processo a livello locale (febbraio 1990), sino alla fine del 2011, data a cui per mera necessità di porre un termine si è definitivamente conclusa la fase di raccolta dei dati. L'idea è quella di un *open sampling* a partire dai documenti ufficiali, tenendo conto per ogni periodo di tutti quei testi prodotti da comitati e associazioni che servirono a definire compiutamente la posizione di

¹⁰ Il fatto di utilizzare fonti diverse non crea problemi essendo «la frame analysis un approccio multimetodo che si presta all'uso di una varietà di fonti di dati» [Ananiadou et al. 2009, 2; cf. Kousin 1998, 2]. Prendere in considerazione più fonti «aiuta certamente a migliorare la *validità* del dato», a fronte di problemi ritenuti accettabili in termini di *affidabilità* [Forno 2004, 10].

ogni attore/gruppo [Yanow 2006], seguendo l'indicazione di ricostruire la base dati a partire da una mappatura iniziale degli *stakeholders* [Bridgman e Barry 2002]. Nel senso che, attraverso la mappatura degli attori, si attivi un processo di *meaning audit* in grado di portare, tramite la considerazione delle cornici cognitive utilizzate da questi, anche ad una mappatura la più completa possibile di tutti i significati, e quindi delle comunità di significato e della loro composizione [Yanow 2003].

In base a tali criteri si è raccolto un corpus di N=4653 *claims* totali, così suddivisi:

ITALIA	FRANCIA
N (arene formali) = 239	N (arene formali) = 429
N (arene informali) = 2663	N (arene informali) = 1322
N (totale Italia) = 2902	N (totale Francia) = 1751
N (totale) = 4653	

4.3.5 Livelli di analisi

1) Studio del contesto e delle arene

Come sopra esplicitato, più che tracciare fasi successive della ricerca si tratterà di tenere assieme i piani d'analisi in maniera dinamica, scomponendo i dati raccolti nelle tre dimensioni considerate ma indagandoli simultaneamente. Ad un primo livello si tratterà di ricostruire per ogni caso di studio gli eventi e il contesto attraverso l'analisi dei documenti prodotti dai vari attori coinvolti [della Porta e Diani 2004, 157], e questo con un duplice scopo. Anzitutto quello di costruire una cronologia dettagliata del processo. A questo proposito è importante premettere che una cronologia anche piuttosto estesa sarà trattata esplicitamente per il caso italiano (cap. 5), dal momento che tale esplicazione narrativa si è ritenuta indispensabile per inquadrare un fenomeno particolarmente complesso, mentre per il caso francese, che come si vedrà in realtà non costituisce affatto un caso unitario (né altrettanto complesso), si è ritenuta sufficiente una narrazione delle singole sotto-problematiche nel momento stesso in cui esse vengono analizzate. In questa sede, oltre a creare un database di eventi (anche attraverso l'analisi secondaria delle cronologie scritte dai comitati di cittadini) che sarà utile anche per l'esame dei repertori d'azione collettiva [*ibidem*, 158], si riporteranno le varie procedure decisionali adoperate, il loro funzionamento e gli attori ammessi. Per meglio cogliere le scelte in termini di *setting* organizzativo che potrebbero svelare l'esistenza di un meta-frame si registreranno in particolare l'identità dei promotori e dei rispettivi sponsor [della Porta 2008], la localizzazione dell'arena e i criteri di selezione di testimoni, esperti, *stakeholders* e rappresentanti [Barisione 2010a, 24]. Su queste basi si vedrà di procedere ad una periodizzazione, per poi vedere se la suddivisione in periodi individuata per ogni livello di analisi coincide o meno con quella degli altri (se vi è corrispondenza fra cambiamento dell'arena decisionale, mutamenti nel *framing* e variazioni nelle strategie d'azione).

La seconda funzione della ricostruzione del contesto sarà quella di procedere ad una mappatura degli attori presenti sulla scena decisionale o da questa toccati. Ciò allo scopo di verificare prima di tutto chi sono gli attori interessati dalla *policy* all'inizio del processo, se questi possiedono a riguardo preferenze in entrata di natura esogena, se queste sono di natura diversa da quelle proposte dai promotori dell'infrastruttura. Si intende in questo modo indagare la possibilità che la concessione di arene caratterizzate da spazi di discussione, come accaduto in Francia, sia dovuta alla presenza di un *master-frame* di natura tecnocratica e quindi a un consenso abbastanza generale sulla materia, che renda relativamente innocuo per i promotori il ricorso ad arene allargate. E viceversa la possibilità che laddove i promotori

abbiano optato per un'arena meno partecipativa, ciò sia da mettere in relazione alla presenza di visioni iniziali in contrasto con la loro, il che renderebbe scivoloso il ricorso ad una consultazione approfondita. Tali questioni andranno poi inserite nel loro evolversi, coi percorsi di riconfigurazione dei *networks* di attori e delle arene nel tempo sulla base del carattere esplorativo e generativo del processo.

Attraverso i testi si cercherà così di rispondere alle classiche domande della *stakeholder analysis*, del tipo: in che modo gli attori sono coinvolti nel problema e come lo percepiscono? Che interesse hanno nel risolverlo? Quanto sono rilevanti gli attori in termini di risorse critiche? Quale alternativa supportano? Che tipo di relazioni vi sono fra loro? Si può parlare di *network* e coalizioni? [Runhaar, Dieperink e Driessen 2005; Iaccarino 2007; Prell, Hubacek e Reed 2008]. Il senso è di ricollegare le varie posizioni, portate all'interno dell'arena decisionale dai diversi attori, alle varie categorie e tipi di attori che le sostengono, e indagare le possibili dimensioni locale/sovra-locale, della collocazione politica, dei ruoli sociali (civico, associativo, politico, tecnico, economico, amministrativo...), per verificare se a tali dimensioni si colleghino corrispondenti frames cognitivi e linee d'azione [Healey et al. 2003, 67-78].

2) Studio delle interpretazioni del problema e delle soluzioni

In questo senso si espanderà di molto lo spazio di solito riservato alla *frame analysis* all'interno della *claim analysis*. Per ridurre al minimo i *biases* relativi alla soggettività nell'attribuzione delle interpretazioni ad un frame piuttosto che a un altro, si ritiene preferibile procedere in modo induttivo nella codifica dei frames, a partire dalla lettura dei testi¹¹. Questo allo scopo di scoprire i frames presenti all'interno del processo, indagando se vi siano una molteplicità di interpretazioni in contrasto fra loro, chi le sviluppa e quando, o se viceversa esista un quadro cognitivo sostanzialmente univoco della *issue*. Nel primo caso si cercherà di ricondurre il frame ad ogni attore della scena in ogni periodo, e stabilire quale definizione del problema (diagnosi) e soluzione (prognosi) esso propone, allo scopo di arrivare all'individuazione di uno "spazio dei frames" in cui collocare gli attori sulla base degli incroci fra caratteristiche dei frames stessi [della Porta e Diani 2004, 178]. Nel secondo caso si tenterà di stabilire se questo metaframe preesisteva alla discussione formale o si è imposto come egemonico nel corso della stessa. A questo scopo, seguendo il suggerimento di Barisione [2010a, 25], una particolare attenzione sarà riservata al materiale informativo propedeutico all'avvio dell'iter decisionale, e in particolare:

1. il titolo, le dichiarazioni e le domande della pagina introduttiva;
2. la selezione dei fatti e degli indicatori presentati;
3. la selezione delle alternative sottoposte alla discussione;
4. la selezione degli argomenti a favore e contro ogni alternativa.

Può essere utile anche accertare se l'instaurarsi di frames collaborativi coincida con l'intervento nella discussione di esperti chiamati a "spiegare" qual è la giusta interpretazione da dare al problema. Questa potrebbe essere una possibilità per quei casi laddove una particolare visione assuma a un certo punto dominanza e sia vista come autoritativa, mentre le interpretazioni contrastanti vengono tutto a un tratto screditate. Come notano Benford e Snow [2000, 619-621], la credibilità di ogni processo di *framing* è funzione di tre fattori: la coerenza del frame, la sua credibilità empirica, ma anche la credibilità di chi lo propone. Sono state trovate associazioni significative fra variabili quali lo status e la conoscenza della *issue* in questione e la persuasività del frame offerto: tanto maggiore è lo status e/o l'*expertise* percepita

¹¹ Si tratta di una precisa scelta epistemologica e non solo di opportunità rispetto ai limiti dell'analisi testuale quantitativa [Grimmer e King 2009; Cella e Di Termini 1998].

di chi propone dell'interpretazione, o dell'organizzazione che rappresenta, tanto più plausibile sarà considerato il frame [*ibidem*; Page 2010].

A questo livello sarà però soprattutto importante stabilire il ruolo di mediazione che la percezione e le categorizzazioni cognitive degli attori hanno fra le procedure e le arene decisionali da un lato, e i repertori d'azione da questi messi in atto dall'altro. Obiettivo della ricerca non è infatti di dimostrare una relazione diretta del modello decisionale sullo scoppio delle proteste, ma solo indiretta e mediata per l'appunto dalla percezione cognitiva del modello decisionale stesso da parte dei vari soggetti, nell'ipotesi che la struttura delle arene condizioni la cognizione sociale e che questa retroagisca sul processo di scelta [Corvino 2005]. In questo senso sarà di primaria importanza ai fini della ricerca indagare i processi di problematizzazione messi in atto dai vari soggetti coinvolti, il loro grado e soprattutto il loro bersaglio, verificando se ad essere problematizzata è solo la soluzione (l'infrastruttura) o anche il problema che la giustifica, solo qualche dettaglio o l'intera opera, solo la localizzazione o anche la finalità, oppure i dati tecnici su cui si fonda, o il fatto stesso che i dati tecnici possano fornire le basi informative necessarie e sufficienti. Oppure ancora se ad essere problematizzato non è piuttosto il processo decisionale, la sua apertura, la sua scarsa aderenza alle procedure previste o le procedure stesse, la delega rappresentativa, e così via.

3) Studio dei repertori di azione collettiva

A questo livello si guarderà anzitutto alla componente motivazionale dei frames degli attori, ovvero a come ciascuna interpretazione della situazione (e delle sue soluzioni) scaturita dall'interazione all'interno e all'esterno dell'arena decisionale formale si traduca in stimolo per l'azione collettiva. Oltre a ciò, il dataset costruito a partire dall'analisi dei *claims* permetterà l'elaborazione dei dati circa le forme di azione messe in atto, la loro frequenza assoluta, la frequenza delle forme d'azione divisa per attore, per periodo, e le conseguenti frequenze degli attori divise per periodo [della Porta e Diani 2004, 172-6].

Lo scopo è di riscontrare le varie forme di azione, oppositive o meno, rinvenibili nei casi di studio e nelle eventuali periodizzazioni che questi presentano, controllando i differenti andamenti del ciclo di protesta. Ma soprattutto di controllare l'ipotesi di partenza, accertare se sussiste una qualche relazione:

a) fra repertorio utilizzato e categorie di attori, in particolare accertare la presenza di differenze fra le condotte degli attori ammessi alla discussione e di quelli esclusi, nell'ipotesi che questi ultimi tendano a servirsi in misura superiore di schemi oppositivi;

b) tra forme di mobilitazione (e loro frequenza) e particolare momento del processo per quanto attiene alla procedura decisionale impiegata, nell'ipotesi che i periodi di maggiore agitazione corrispondano a quelli contrassegnati da minore apertura dell'arena decisionale.

Mettendo a confronto l'andamento nell'utilizzo di frames tecnico-scientifici con l'andamento della protesta, poi, si possono fare alcune valutazioni circa le influenze reciproche [Bemo 2004]. L'impressione è che l'uso dei saperi esperti sia più incisivo rispettivamente nelle fasi preparatorie e immediatamente successive il culmine della protesta, come se l'appello alla presunta oggettività della scienza servisse come propulsore per l'azione nella fase antecedente, e come giustificatore nella fase posteriore. Al contrario, ci si aspetta che nei periodi clou della protesta il ricorso ad interpretazioni tecniche risulti più contenuto, dal momento che, dopo aver raccolto gli elementi scientifici che danno forza alle singole posizioni, gli attori si potrebbero concentrare sull'azione e indirizzare le proprie energie verso la protesta intesa nel senso più tradizionale (manifestazioni, marce, assemblee...).

4.3.6 Operazionalizzazione e tecniche di ricerca

Per l'analisi dei dati si utilizza il programma di *mixed-model data analysis* QDA Miner 2.0¹², che in accordo con gli obiettivi della ricerca permette di effettuare analisi sia qualitative che quantitative su dati testuali. Si tratta sostanzialmente di un *software* per l'analisi del discorso, che offre tuttavia la possibilità di svolgere l'analisi del testo ricavandone anche informazioni strutturate, compresi dati numerici e categoriali, attraverso i classici strumenti d'analisi statistica, per l'analisi del contenuto e di *data mining*.

Il programma permette di inserire i documenti come unità d'analisi (casi), il che è in linea con l'approccio di *claim analysis* qui seguito, e permette di creare più sotto-insiemi di casi (*claims*), così che i testi sono stati distribuiti fra tre tipi di corpus, analizzabili distintamente o congiuntamente:

- interventi degli attori nelle arene formali;
- dossier tecnici a supporto delle loro posizioni in queste arene e materiali informativi forniti dai promotori delle arene;
- documenti prodotti dagli attori al di fuori del processo decisionale ufficiale (comunicati, volantini...).

Per ogni documento è possibile selezionare sezioni di testo e attribuire loro una codifica precedentemente strutturata, attribuire ad ogni codice parole chiave per l'analisi del contenuto e riunire questi codici sotto categorie di grado superiore. Ho usato questa potenzialità per codificare i frames degli attori coinvolti, rintracciando induttivamente dopo la lettura i seguenti (con le loro categorie):

Categoria	Frame
Tecnico	Tecnico/scientifico
	Economico
	Giuridico
Politico	Democrazia dal basso/partecipazione/informazione
	Politica partitica-istituzionale/corruzione
	Protesta/resistenza
	Autoritarismo
Sociale	Ecologico/ambientalista
	Salute
	Locale
	Vita quotidiana/giustizia
	Modello di sviluppo

La traccia di codifica è stata costruita attraverso un procedimento strettamente induttivo, dopo aver rintracciato previa lettura dei testi quelli che da questi ultimi risaltavano essere i quadri cognitivi adoperati dagli attori. Così la presenza tra i riferimenti di tipo politico di uno attinente all'autoritarismo decisionale, e di uno attinente alla protesta, è da intendersi come risultato di una precedente fase di lettura analitica del corpus testuale, dalla quale è saltata fuori una tendenza dei soggetti coinvolti ad utilizzare cornici cognitive di questo tipo come degli altri tipi, che dunque si è proceduto ad inserire nella griglia analitica, e non di un inserimento atto a verificare deduttivamente l'ipotesi di ricerca.

È sempre sulla base di tale procedimento induttivo che "Modello di sviluppo" è stato inserito come categoria a sé stante, per tenere conto dei numerosi riferimenti di questo tipo, che trascendono i singoli

¹² Provalis Research [2006]; Lewis e Maas [2007].

frames e si rifanno effettivamente a qualcosa di molto simile ad un meta-frame di fatto distinto dalla specifica questione sotto discussione e da riferimenti di tipo geografico, usati come giustificazioni di tipo non contestuale di cui il sistema alta velocità non è che una componente.

Ho ritenuto poi di riunire i riferimenti di tipo economico esclusivamente sotto la categoria tecnica, piuttosto che sotto quella sociale, dal momento che dalla lettura propedeutica è risultato che le argomentazioni sono solitamente ascrivibili alla scienza economica (costi, rendita e produttività locale derivante dall'infrastruttura, costo-opportunità di investimenti più equi ed ecosostenibili...) piuttosto che a riferimenti utilitaristici in senso stretto (richiesta di compensazioni...). Questo, con quello giuridico, sono stati categorizzati come tecnici, per rispondere della multidimensionalità ed interdisciplinarietà dei saperi esperti chiamati in causa, che formano parte di quello che viene definito un paradigma tecnocratico basato su conoscenze specialistiche che vanno al di là di quelle strettamente scientifiche-tecnologiche.

Tra i quadri di ordine politico sono stati distinti, oltre a quelli già citati, due frames attinenti uno alle varie istanze (rivendicate o negate) di coinvolgimento nel processo decisionale, alla partecipazione dal basso e al diritto dei destinatari locali di essere informati in merito a scelte pubbliche che li riguardano, e l'altro a tutte le altre forme politiche non collegate a tale dimensione, siano esse di tipo partitico, istituzionale o anche occulto. Anche tale scelta è giustificata dal modo di utilizzo che gli attori fanno di tali cornici cognitive, accostando fra loro i vari e pur diversificati fenomeni riguardanti la prima cornice e quelli riguardanti la seconda, ma separando abbastanza nettamente le due cornici stesse.

Tra i riferimenti di tipo sociale sono infine categorizzati tutti quelli attinenti al sapere non specialistico, di tipo sociale/locale, attinenti a quadri cognitivi riguardanti l'ambiente o la salute ma su basi non scientifiche, la vita quotidiana o criteri di giustizia da essa derivanti, o riferimenti alla dimensione dell'appartenenza locale.

Il software permette poi di attribuire ad ogni caso, oltre ai codici qualitativi, valori relativi a variabili numeriche (cardinali, ordinali, operatori booleani) o categoriche. Le variabili e le loro modalità, da me stabilite anche qui sulla base di quanto emerso induttivamente dalla lettura dei testi, sono:

VARIABILE	MODALITÀ
Data	_____
Arena entro cui è stato prodotto	Varie arene ufficiali ed informali dei due casi
Tipo di arena	- Arena ufficiale; - Arena non ufficiale
Tipo di documento	- intervento nell'arena formale; - lettera a giornali locali; - lettera a giornali nazionali; - lettera a politici/istituzioni locali; - lettera a politici/istituzioni regionali/nazionali; - comunicato; - volantino; - discussione interna; - dossier; - delibera comune/comunità montana; - delibera provincia/regione; - interrogazione parlamentare; - petizione -
Autore: nome	Vari attori dei due casi

Autore: ruolo	<ul style="list-style-type: none"> - civico (comitati); - associativo; - antagonista; - politico: istituzionale; - politico: partitico; - tecnico-scientifico; - economico-sindacale; - trasversale
Autore: dimensione geografica	<ul style="list-style-type: none"> - molto locale, - locale; - locale allargato; - regionale; - nazionale, - internazionale
Autore: inclusione nel processo decisionale al momento della produzione del documento	<ul style="list-style-type: none"> - incluso - escluso
Autore: alternativa sostenuta al momento della produzione del documento	<ul style="list-style-type: none"> - adattamento linea esistente; - progetto proposto; - variante progetto proposto; - altro progetto; - no progetto: nessuna soluzione; - no progetto: altra soluzione
Autore: preferenza in entrata	<ul style="list-style-type: none"> - adattamento linea esistente; - progetto proposto; - variante progetto proposto; - altro progetto; - no progetto: nessuna soluzione; - no progetto: altra soluzione; - nessuna preferenza in entrata
Bersaglio/i	<ul style="list-style-type: none"> - Tav; - processo decisionale; - istituzioni regionali/nazionale/europee; - istituzioni locali; - comitati; - media; - repressione; - modello di sviluppo
Destinatari	<ul style="list-style-type: none"> - cittadini; - comitati; - associazioni; - istituzioni regionali/nazionale/europee; - istituzioni locali; - media
Contenuto	<ul style="list-style-type: none"> - vantaggi/svantaggi Tav; - processo decisionale; - protesta/resistenza; - modello di sviluppo; - appartenenza locale; - informazione/media; - politica/corruzione
Dimensione framing prevalente	<ul style="list-style-type: none"> - diagnostico; - prognostico; - motivazionale

Grado di cooperazione/opposizione del claim	<ul style="list-style-type: none"> - cooperativo; - abbastanza cooperativo; - neutro; - abbastanza oppositivo; - oppositivo
Frame bridging	<ul style="list-style-type: none"> - contingente; - esteso
Frame extension	<ul style="list-style-type: none"> - contingente; - esteso
Portata delle giustificazioni	<ul style="list-style-type: none"> - individuali; - locali ristrette; - locali allargate; - nazionali/europee; - generali/universali
Tipo di giustificazioni	<ul style="list-style-type: none"> - materialiste; - post-materialiste

Oltre al fatto di aver identificato induttivamente le modalità relative alle variabili, e le variabili stesse, sulla base di un lavoro propedeutico di lettura dei testi, vanno fatte alcune precisazioni circa alcune delle variabili elencate. Quanto a quella relativa al processo di *frame bridging*, i *claims* definiti contingenti sotto questo punto di vista, sono quelli inquadrati sotto un solo frame, o al massimo due frames della stessa categoria (tecnico, politico, sociale; ad esempio: concomitanza di “autoritarismo” e “protesta”, entrambi politici), mentre quelli caratterizzati da *frame bridging* esteso sono definiti come quelli con un numero ≥ 3 frames, o 2 appartenenti a categorie differenti (ad esempio: concomitanza “giuridico” e “democrazia dal basso”).

Una seconda precisazione va fatta in merito alla definizione di arene ufficiali o non ufficiali. Nel novero delle prime sono stati fatti rientrare unicamente quegli ambiti decisionali adibiti alla progettazione o dalle quali dovrebbero scaturire scelte vincolanti frutto dell’interazione fra una molteplicità di attori. In questo senso sono state considerate tali tanto arene appositamente create quali i vari tavoli di discussione italiani, quanto momenti decisionali formalmente previsti al di fuori del singolo caso in questione ma ad esso totalmente dedicati (Conferenza dei Servizi, *enquête publique*...). Sono state viceversa considerate non ufficiali tutte le altre non appositamente dedicate e non costituite da una molteplicità di soggetti collettivi, anche qualora esse rappresentino istituzioni di diritto. In tal senso le delibere dei Consigli Comunali, pur ovviamente investite della loro ufficialità, non sono state considerate *claims* derivanti da arene ufficiali per le finalità qui specifiche.

La possibilità di dotare i testi di una codificazione strutturata da un lato, e di associare a ciascuno di essi specifici valori relativi a variabili dall’altro, permette un’analisi di tipo *mixed-model*, che coniuga i vantaggi dell’approfondimento qualitativo a quelli della formalizzazione quantitativa. Sul primo versante la codifica permette di risalire a topic che si riportano quali *verbatim* di brani dei testi significativi per l’approfondimento e la dimostrazione di determinate questioni, seguendo in particolare le indicazioni dell’analisi delle giustificazioni [Boltanski e Thévenot 2006], oltre che mettendo in risalto eventuali processi di *frame alignment* ed in particolare di *frame extension* [Snow e Benford 1988; Snow, Burke Rochford, Worden e Benford 1986]. Così facendo si è lasciata sullo sfondo l’analisi delle poetiche del discorso (livelli denotativo e connotativo), per privilegiare l’approfondimento delle politiche del discorso

(livelli performativo ed istituzionale) [Donati 1992]. In questo ambito si è cercato di utilizzare nei due casi una traccia che fungesse da guida nella scelta ragionata dei brani da citare di modo da facilitare la comparazione, che per le finalità della ricerca si è individuata nei seguenti punti:

- giudizi degli attori sul processo decisionale;
- rapporti fra gli attori, ed in particolare fra attori istituzionali e non;
- particolarismo/generalità delle giustificazioni e processi di *frame alignment*;
- utilizzo di riferimenti di tipo tecnico o comunque di saperi specialistici;
- riferimenti alla protesta e/o alla partecipazione attiva e rapporti con la rappresentanza.

Per quanto riguarda il versante quantitativo, è stato possibile svolgere analisi sulle variabili, sui frames e sulle relazioni tra variabili e frames, che vanno da semplici distribuzioni di frequenza e tabulazioni incrociate a strumenti più sofisticati di *text mining* e *data mining* che permettono di ricavare informazioni strutturate e formalizzate a partire dai dati testuali, in particolare di analisi delle corrispondenze, *cluster analysis* e *network analysis*, per mettere in relazione attori ed arene con i riferimenti cognitivi utilizzati entro reticoli concettuali e di prossimità semantica.

Sempre dalle informazioni non strutturate contenute nei *claims* sono stati ricavati anche: da un lato i dati statistici sugli eventi di protesta e non, codificati dal testo attraverso le unità semantiche data-soggetto-azione-oggetto come suggerito dalla *Quantitative Narrative Analysis* [Franzosi 2010] e analizzati secondo le procedure della *Protest event analysis* [Rucht e Ohlemacher 1992]; dall'altro le indicazioni qualitative utili alla mappatura degli attori elaborate secondo i quesiti e le schematizzazioni della *Stakeholder analysis*. Per la ricostruzione del contesto e delle arene e la periodizzazione cronologica si è fatto invece ricorso, oltre ai documenti degli attori, anche alle notizie contenute nei principali quotidiani e periodici a diffusione nazionale e locale più attivi sul tema (La Repubblica, La Stampa, Carta, La Val-susa, Luna Nuova e L'Eco del Chisone per il caso italiano; Le Figaro, Le Monde, Libération e Le Dauphine Libere per il caso francese). Nella ricerca degli articoli sono state utilizzate parole chiave quali "TAV" e "Torino-Lione" per il caso italiano, "Lyon-Turin" per quello francese. Tale utilizzo della stampa non ha tuttavia alcun carattere sistematico e nessuna pretesa di esaustività, ma ha il solo scopo di fungere da ausilio nella ricostruzione degli eventi a fianco delle informazioni contenute nei documenti degli attori, supportandole quando lacunose e inquadrando da un diverso fuoco visuale quando evidentemente di parte, in una sorta di triangolazione delle fonti.

In generale comunque, anche laddove si sia fatto ricorso a tecniche quantitative anche piuttosto elaborate, è da rimarcare come ciò sia avvenuto all'interno di un quadro che rimane qualitativo nelle premesse, nel metodo induttivo ed anche a livello epistemologico. Di conseguenza si è riportato l'*output* dei test di significatività statistica delle relazioni ogniqualevolta il *software* lo permetteva e soprattutto visto che il numero di casi lo permetteva, ma benché questi supportino nella maggioranza dei casi le risultanze riscontrate non viene tuttavia riposto in essi un peso maggiore a quello di semplice evidenza a supporto. L'orientamento qualitativo della ricerca, logico più che probabilistico, giustifica anche l'utilizzo, in sede di comparazione e al momento di tirare le somme del discorso, di un metodo di riduzione della complessità causale di stampo qualitativo quale la *Qualitative Comparative Analysis* (QCA) [Ragin 1987; 2000], che attraverso l'algebra booleana delle tavole di verità opera secondo un disegno quasi-sperimentale e controfattuale. Attraverso l'uso di un *software* dedicato, fsQCA [Ragin 2008], si tenta di capire se e quali condizioni riscontrate precedentemente nelle analisi dedicate ai due casi nazionali, con particolare riferimento a quelle relative al processo decisionale, si dimostrano necessarie e sufficienti, nella comparazione, per ottenere un *outcome* di tipo conflittuale.

5. Cronologia ragionata degli eventi valsusini¹

5.1 1990-2000: Esclusione della Valle da ogni discussione e attesa del coinvolgimento

5.1.1 *Il formarsi dei due fronti in un clima di fiducia*

Nel febbraio del 1990 nasce il Comitato Promotore per l'Alta Velocità Torino Lione (Transpadana dal 1998), che viene presieduto congiuntamente da Umberto Agnelli per la componente privata, e dal Presidente della Regione Piemonte per quella pubblica. A luglio i due presidenti del Comitato incontrano il Ministro dei Trasporti e i presidenti delle regioni Lombardia, Veneto e Friuli per unirne le forze attorno al progetto di una ferrovia ad alta velocità da Lione a Trieste. La Val di Susa è a quell'epoca già in fermento, contro i lavori giudicati mal fatti dell'autostrada e il progetto dell'elettrodotto che dovrebbe attraversare il Moncenisio e la bassa valle [Bonjean 1999; 1994]. Il Coordinamento delle Associazioni Ambientaliste formatosi nel corso di queste campagne prende posizione anche contro questa nuova infrastruttura, che anzi diventa l'emblema per ricordare le penalizzazioni che già gravano sulla valle. Il coordinamento, fondato inizialmente da WWF, Pro Natura e Legambiente, prende allora il nome di Habitat, e comincia ad attrarre un sempre maggior numero di semplici cittadini, persone affiliate ad associazioni minori e soprattutto contro-esperti [della Porta e Piazza 2008, 22]. In questa prima fase infatti, al di là dei primi presidi, non ci si trova ancora di fronte ad atti di protesta, quanto ad iniziative a prevalente carattere informativo, organizzate per l'appunto da Habitat, a cui si affiancherà presto Coldiretti, per rispondere all'assenza d'informazioni da parte dei promotori. Informazioni ed analisi provengono inizialmente dalle associazioni della Savoia² contro "Le TGV Alpin" (con le quali Pro Natura ha vecchi legami dai tempi di precedenti campagne contro le altre infrastrutture transfrontaliere), ma grazie all'aiuto gratuito di esperti Habitat comincerà presto a produrre una propria documentazione tecnica. La partecipazione di tecnici, esperti e ricercatori universitari sarà un elemento determinante in tutta la battaglia, perché metterà a disposizione dei comuni e dei cittadini solidi argomenti tecnici con cui giustificare in pubblico la propria posizione.

A gennaio 1991 l'amministratore straordinario delle Ferrovie incontra a Torino la Regione e gli esponenti del Comitato Promotore per la firma di quello che è il primo vero protocollo per la nascita della nuova linea, e per la fine di marzo si annuncia la presentazione del progetto. Nonostante tale progetto rimanga a lungo irreperibile, scatenando in Val di Susa una vera e propria "caccia al tracciato", ancora non si sviluppa una protesta contro la mancanza di informazione. A marzo scende ufficialmente in campo la Comunità Montana Bassa Val di Susa lanciando un appello che sarà destinato a ripetere infinite

¹ Il capitolo si intende fornire una narrazione ragionata degli eventi valsusini nel loro evolversi. Si è ritenuto indispensabile inquadrare la vicenda dal lato italiano sotto questa forma, dal momento che la ricchezza di spunti e la complessità delle questioni avrebbe rischiato di non rendere comprensibili molte fasi successive dell'analisi. Per quanto riguarda il caso francese, la sua maggiore frammentarietà e il minore grado di conflittualità rendono sufficienti i rimandi al contesto che si troveranno nel prosieguo direttamente all'interno delle analisi. Fonti per questo capitolo sono, oltre i quotidiani citati: Camera dei Deputati [2007]; Regione Piemonte [2004]; Comitato No-Tav Torino [2003]; Sasso [2002; 2004; 2005]; Comitato Spinta dal bass [2010]; Gianusso [2010]; Velleità Alternative [2006]; Gino [2010a; 2010b; 2010c]; Adolfo [2010]; <http://www.transpadana.org/la-linea-transpadana/lione-torino/2001-2010.html>

² Dove secondo i valsusini l'amministrazione tiene un regime di pubblicità assai maggiore rispetto al lato italiano.

volte: «Vogliono il TGV ma prima ci spieghino dove vogliono farlo passare»³. Le associazioni e gli enti locali, tuttavia, confidano ancora in un processo decisionale trasparente, e quando l'amministratore straordinario delle Ferrovie dichiara «dovremo verificare l'impatto ambientale, ma soltanto i comuni interessati potranno darci l'OK definitivo»⁴ sono in molti i valsusini disposti a dargli fiducia.

5.1.2 *Le prime richieste di coinvolgimento*

Le cose cambiano però nel corso dell'anno. Il 12 luglio, dopo una serie di incontri bilaterali, i Comitati Promotori italiano e francese firmano un protocollo di intesa per intraprendere gli studi con cui intendono indirizzare le decisioni governative, e meno di tre mesi dopo il comitato italiano diffonde uno Studio di Fattibilità in cui si afferma l'urgenza della nuova linea ferroviaria in quanto quella esistente dovrebbe giungere a saturazione nel 1997. In base a questi dati dei Comitati Promotori, che perizie tanto del movimento No-Tav quanto indipendenti riveleranno essere completamente falsi e atti a ingigantire le previsioni di traffico e sminuire quelle dei costi (cosa riconosciuta in seguito dagli stessi tecnici dei promotori in sede di Osservatorio), alla metà di ottobre il Ministro dei Trasporti italiano ed il suo omologo francese, «dopo aver preso atto con soddisfazione degli studi di fattibilità» firmano la dichiarazione di intenti a realizzare la Torino-Lione⁵. L'ufficialità della decisione, presa non solo senza alcun coinvolgimento delle istituzioni della valle, ma anche senza alcuna informazione in merito al progetto, scatena la reazione della Comunità Montana Bassa Valle Susa, che invia lettere di protesta alla Regione lamentando che i comuni e le loro rappresentanze sono stati del tutto ignorati. È tuttavia solo nel corso del 1992, quando anche la Comunità Montana dell'Alta Valle rivendica con forza un ruolo decisionale in quanto espressione del territorio interessato dal progetto, che la Giunta Regionale si dichiara disponibile a stabilire forme di collaborazione con gli enti locali valsusini.

Nel frattempo cominciano ad essere organizzati convegni e tavole rotonde sui vantaggi dell'opera, con argomentazioni sempre differenti e spesso in contrapposizione tra loro. Il 30 maggio 1992 è annunciata la presentazione ufficiale dello studio commissionato dalla Regione e da SITAF (concessionaria dell'autostrada Torino-Bardonecchia e del Traforo del Frejus) in un convegno a Susa⁶. Per questo studio il tunnel lungo è solo una delle cinque ipotesi di attraversamento della catena alpina, e dalla Bassa Valle a Venaria si allarga un ventaglio di 6 soluzioni alternative. Habitat e gli altri oppositori rifiutano di prendere la parola al convegno per protestare contro la parzialità della sua impostazione, in cui la Regione invece di svolgere un ruolo *super partes* si muoverebbe al traino del promotore privato, e distribuiscono un opuscolo con una sintesi delle valutazioni espresse dal proprio comitato tecnico-scientifico, di cui fanno parte diversi docenti del Politecnico di Torino.

Il 14 ottobre 1992, sempre a Susa, si ha così un nuovo convegno per spiegare alla popolazione della valle le ipotesi di tracciato allo studio della Regione, questa volta in risposta alle accuse organizzate dalla Regione stessa. Il clima si surriscalda quando Habitat e Comunità Montana Bassa Valle Susa sostengono che «il convegno a Susa è stato un paravento»⁷: due soli giorni dopo infatti la Regione insieme al Comitato Promotore per l'Alta Velocità Lione-Trieste tengono, questa volta a Torino, un altro convegno sullo stesso tema, ma in cui il progetto di superamento delle Alpi è ben diverso da quello proposto a Susa, presentando il tunnel di 54 chilometri a doppia canna come l'unica ipotesi di lavoro e affermando

³ La Stampa del 31/03/1991

⁴ <http://www.lavalsusa.it>

⁵ La Stampa del 17/10/1991

⁶ La Valsusa, 10 luglio 1997

⁷ <http://www.ambientevalsusa.it/>

che il progetto esecutivo è atteso già per il 1993. Habitat replica a dicembre con un convegno in cui le motivazioni No-Tav sono sostenute da relazioni tecnico-scientifiche di esperti del settore, presentando per la prima volta la simulazione del rumore aerodinamico del TGV in Val di Susa che è stata ricostruita da esperti del Politecnico di Torino. Intanto circa 40 associazioni locali della Savoia che si oppongono al passaggio del TGV Alpin contattano Pro Natura per allargare al lato italiano la loro richiesta di una perizia indipendente al progetto della Torino Lione. Quando, siamo già nel 1993, il Presidente della Regione Brizio difende gli studi fatti eseguire dal suo ente, sottolineando tuttavia che «prima di ogni decisione consulteremo la gente», il presidente della Comunità Montana della Bassa Valle gli risponde simbolicamente dal monumento alla Civiltà Montanara di Mocchie, ricordandogli la lunga serie di richieste di incontro avanzate dalla Comunità sin dal febbraio del 1991 e rimaste lettera morta⁸. Proprio per questa ragione Habitat denuncia il Presidente della Regione per abuso in atti di ufficio per non aver fornito la documentazione sullo studio commissionato dall'ente che presiede. L'iniziativa avrà successo, a dimostrazione dell'importanza degli esperti, in questo caso legali, all'interno dell'associazione Habitat.

È solo a questo punto che si arriva al primo incontro ufficiale tra la Giunta Regionale e gli amministratori dei comuni della Val di Susa, ma mentre questi ultimi chiedevano un tavolo di confronto *ad hoc* per l'alta velocità, in realtà l'ordine del giorno è ancora il dossier sul “caso Valsusa”, cioè un incontro che si sarebbe comunque dovuto tenere per discutere di tutto il vasto insieme di problemi della valle, dalla crisi occupazionale alla nuova autostrada. Habitat decide di rendere più mirata la sua battaglia e di creare un “Comitato contro l'Alta Velocità in Val di Susa”, inviando ai comuni una proposta di delibera contro l'Alta Velocità ed avviando contatti con tutti i gruppi politici per avere un incontro (risponderanno solo Verdi, Rifondazione Comunista, Comunisti Italiani e il gruppo regionale della Lega Nord). Condove è il primo comune a rafforzare la propria opposizione alla nuova linea ferroviaria con una delibera del Consiglio Comunale⁹. Nei mesi seguenti lo seguiranno tutti gli altri comuni della bassa valle.

Il Presidente della Regione Brizio viene ripetutamente attaccato per il suo duplice ruolo di controllo e controllato, cioè di presidente del Comitato Promotore e di presidente di un ente pubblico a cui è conferita la decisione sul progetto, e così, sotto l'incalzare dell'azione legale portata avanti dagli avvocati associati ad Habitat, lascia la rappresentanza del Comitato.

Ancora a questo punto non è giunta ai comuni della valle alcuna documentazione circa le ipotesi di tracciato, che riusciranno ad ottenere solo per vie alternative. Nelle parole del Comitato No-Tav Torino [2003, 6]: «mentre la Regione Piemonte si fa condannare piuttosto che dare copia degli studi, da parte francese, la Prefettura della regione Rhône-Alpes compie un bel gesto di apertura facendo arrivare a Pro Natura tramite le associazioni di oltralpe, un ponderoso studio sulla “Nouvelle Liaison ferroviarie Lyon Turin” redatto insieme alle Ferrovie francesi SNCF». Più o meno nello stesso periodo arriva finalmente sul tavolo dei comuni il “Rapporto di sintesi dello studio di inserimento nel territorio della valle di Susa del collegamento ad Alta Velocità Torino-Lione”. Sino ad ora la Regione non aveva voluto rilasciarne copia, e secondo gli oppositori questa improvvisa disponibilità sarebbe più che altro un modo per mostrare che le redini del territorio sono strettamente nelle sue mani, dopo essere stata scavalcata nelle sue funzioni dalla regione francese [ivi, 7]. Il sindaco di Mompantero, già alfiere della lotta contro l'elettrodotto, prende a questo punto l'iniziativa di guidare quelli che si autodefiniscono “7 sindaci contro l'Alta Velocità” (Condove, Mompantero, Bussoleno, S. Didero, Villar Focchiardo, Vaie, Villar Dorra) nel chiedere alla Regione un dibattito urgente.

⁸ http://www.notavtorino.org/documenti/breve_storia_tav.htm

⁹ <http://www.comune.condove.to.it/ComDelibere.asp?T=G/n=28&Dettagli>

5.1.3 *Organizzazione dell'opposizione ed auto-informazione dal basso*

Il vertice intergovernativo di Roma del 26 novembre 1993 dà il via libera all'opera, e a Roma arrivano anche i messaggi di protesta con cui i sindaci più agguerriti ed Habitat annunciano l'intenzione di "battersi con tutti i mezzi legali" [Sasso 2002]. I primi cittadini in particolare si sentono ancora una volta scavalcati, e rispondono a dicembre con la prima riunione plenaria di 17 sindaci presso la Comunità Montana Bassa Valle Susa, che vota il documento dei "Quattro NO": «No perché la valle di Susa non è in grado di sopportare altre infrastrutture; No perché la qualità dell'ambiente è un diritto fondamentale della comunità locale; No perché le scelte vengono assunte in palese contrasto con il diritto dei cittadini di avvalersi del bene-natura quale elemento prioritario della vita; No perché è demagogico affermare che la costruzione della linea ad Alta velocità risolve il problema occupazionale in valle»¹⁰.

Il 28 gennaio 1994 il Consiglio della Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia, in rappresentanza dei 25 comuni che la compongono, approva all'unanimità (75 consiglieri di tutti gli schieramenti politici) un ordine del giorno sui motivi dell'opposizione all'Alta Velocità Torino-Lione. Nonostante questo la progettazione procede per la sua strada, e vengono stanziati i fondi per il progetto esecutivo previsto dall'accordo di programma fra Stato e Regione¹¹.

In Val di Susa la reazione prende la forma di convegni organizzati da Coldiretti e Habitat, in cui comincia a circolare l'argomentazione che «ci sono troppi segreti intorno al treno veloce» e per questo va organizzata una controinformazione dal basso, inizialmente con la proiezione di un documentario dall'eloquente titolo "È passato Annibale ma non è detto che debbano passarci tutti"¹². Habitat ed il sindaco di Mompantero, in questa fase con un ruolo di leader degli amministratori più agguerriti che hanno deliberato per primi contro l'Alta Velocità, promuovono incontri con i 17 comuni dell'oltre Ticino e gli 8 del novarese che si battono contro la linea TAV Torino-Milano. Lo scopo è quello di stabilire un gemellaggio con altre realtà, ma anche quello di dare maggior peso al Comitato contro l'Alta Velocità in Val di Susa cogliendo l'occasione per coinvolgere più strettamente gli amministratori della valle. I convegni vedono come relatori ingegneri che hanno lavorato per anni al progetto Alta Velocità ed esperti del Politecnico di Torino, allo scopo di dare sostanza scientifica all'accusa che «chi decide non sta giocando a carte scoperte» [della Porta e Piazza 2008]. L'occasione vede un'ufficializzazione del Comitato di coordinamento fra amministratori ed associazioni e l'allargamento del fronte del no, ma rivela anche che in valle si confrontano due anime, entrambe simbolizzate da rappresentanti politici locali: quella più istituzionale del presidente della Comunità Montana Frigeri, che si batte contro il progetto ma privilegia ancora le richieste di incontro con i referenti politici, e quella del sindaco di Mompantero Perino, che chiede di passare ad una posizione di attacco ed è attivissimo nello stabilire legami con i sindaci che in altre zone d'Italia vivono già l'atto finale di questa esperienza.

Il 24 novembre 1995 la Comunità Montana della Bassa Valle richiede formalmente alla Giunta Regionale di istituire una conferenza permanente con i sindaci delle località interessate e i presidenti delle Comunità Montane, che la impegni ad illustrare il progetto nelle località principali per sentire amministratori e popolazione. Viene così istituito il Coordinamento Regionale sull'Alta Velocità, che tuttavia fallisce miseramente per le accuse degli amministratori locali alla Giunta Regionale di essere «incapace di svolgere qualsiasi concreto ruolo di coordinamento e di concertazione» e di «prendere in giro il terri-

¹⁰ www.cmbvallesusa.it/templ_notav.asp

¹¹ www.cmbvallesusa.it/templ_notav.asp

¹² Diario, gennaio 1994

torio», per aver illustrato negli incontri ipotesi di tracciato ormai superate dai fatti [Comitato No-Tav Torino 2010].

Gli amministratori valsusini provano allora a cambiare interlocutore e si rivolgono al Governo nazionale, ma anche in questo caso lamentano la scarsa trasparenza dell'esecutivo, che si dichiarerebbe disponibile al dialogo durante gli incontri con i rappresentanti della Valle, salvo poi procedere in senso differente in sede di accordi con il governo francese. La Comunità Montana rimprovera di aver illuso la Valle con «una serie di affermazioni che non hanno poi trovato né conferme né atti conseguenti. Il Ministro aveva garantito di valutare tutte le ipotesi compresa la famosa “opzione zero” richiesta dal territorio, il coinvolgimento pieno degli Amministratori, intervento sulla linea storica e poi l'apertura di un reale confronto oltre che una attenta valutazione preventiva di impatto ambientale». Ma «i due Governi, nel mentre, hanno dato via ad una Commissione Intergovernativa che si riunisce senza le Amministrazioni locali e nemmeno Regionali o Provinciali. [...] Solo grazie al Prefetto la Comunità Montana viene invitata al gruppo di concertazione che si riunisce tra un incontro e l'altro della CIG»¹³.

È a questo punto che comincia una seria organizzazione del no in Valle, sia dal punto di vista istituzionale che associativo. La Comunità Montana formalizza un proprio Comitato Valsusino composto di amministratori, tecnici, organizzazioni di categoria, sindacati e associazioni ambientaliste, per dare una sede alle istanze di approfondimento nel merito dell'ipotesi progettuale. Habitat, da parte sua, svolge funzione di informazione attraverso incontri settimanali, nei quali si comincia a fare esplicito riferimento ad una protesta più diretta, con uno slogan che riecheggia i valori della Resistenza: “Risaliamo tutti in montagna”¹⁴.

5.1.4 Il Tavolo di Coordinamento regionale

I toni sembrerebbero scaldarsi dopo che per l'ennesima volta i governi regionale e nazionale si lanciano in offerte di consultazione con gli enti locali che tuttavia restano solo sulla carta. Il nuovo Presidente della Regione Ghigo promette «di procedere in senso opposto al passato e di aprire la conferenza con gli enti locali»¹⁵, ma nel frattempo partono i sondaggi. I sindaci scendono allora decisamente sul piede di guerra perché, dicono, «noi non contiamo nulla». Il presidente della Comunità Montana denuncia formalmente il modo scorretto di Alpetunnel, società ferroviaria italo-francese per la costruzione della tratta internazionale della Torino-Lione, che mentre si cerca una mediazione a livello politico procede per conto suo e pretende di essere l'interlocutore diretto della Regione, ignorando sin dall'invio della documentazione del progetto molti dei sindaci dei comuni interessati dalla linea.

I sindaci si sentono scavalcati, scrivono alla Regione, alla Provincia e al Presidente della Repubblica e si presentano in Regione con i gonfaloni e la fasce tricolori. Ghigo in apparenza parrebbe assecondarli, affermando che «Alpetunnel non sarà più arbitro e la Regione non avrà più come interlocutore soltanto il Comitato Promotore: sarà attivato un nuovo Comitato di Coordinamento con gli enti locali, a cui partecipano Regione, Provincia, il comune di Torino, le Comunità montane ed i comuni dell'Alta e Bassa Valle e della cintura». Tiene tuttavia a precisare che «anche se nel tavolo di coordinamento prevarrà la linea del no, le decisioni verranno prese comunque»¹⁶.

Sotto tali auspici il nuovo tavolo di coordinamento non comincia nel migliore dei modi. La Regione non dà seguito alle promesse formulate quando aveva detto che il campo era ancora sgombro di progetti,

¹³ <http://www.notavtorino.org/documenti/storia%20TAV.pdf>

¹⁴ <http://www.spintadalbass.org/storia.htm>

¹⁵ <http://www.lavalsusa.it/default.asp?c=50>

¹⁶ <http://www.lavalsusa.it/default.asp?c=52>

e nell'ordine del giorno del primo incontro pone lo stato di avanzamento di uno specifico progetto elaborato da Alpetunnel. Per protesta la Comunità Montana della Bassa Val di Susa propone ai sindaci dei comuni interessati dalla linea e alla Comunità Montana dell'Alta Valle di disertare la prima riunione del tavolo di coordinamento, ma alla fine prevale il parere di partecipare. Il gruppo si riunirà una volta al mese, oltre alle riunioni di un tavolo ristretto per il confronto tra i tecnici.

Nel secondo incontro del tavolo di coordinamento nel gennaio del 1996 i sindaci chiedono dati tecnici sulle previsioni di traffico ed Alpetunnel esita a fornirli. Emerge anche una discordanza di vedute tra le due Comunità Montane sul costituendo comitato scientifico dove dovrà avvenire la parte più tecnica del confronto: quella della Bassa Valle teme che i tecnici non siano *super partes* e chiede garanzie, mentre quella dell'Alta Valle non pone condizioni. Si arriverà comunque al compromesso di far incontrare i tecnici nominati dalla Regione e dalle Ferrovie con i tecnici nominati dalla Comunità Montana. La Regione rifiuta tuttavia di dare alla Comunità Montana un contributo per gli esperti che dovranno assisterla, così che questa riuscirà a dotarsi comunque un organo tecnico solo grazie agli esperti che hanno aderito ad Habitat, che offrono gratuitamente la propria consulenza. I problemi rimangono tuttavia in sede di Comitato allargato, in quanto i sindaci continuano a lamentare di essere fatti incontrare con funzionari che non hanno né i dati né la autorità per rispondere, e rifiutandosi di continuare il dialogo fino a quando questo non avverrà con i referenti politici. Il Comitato comunque non sembra portare molto lontano: a fine 1996 i sindaci reclamano ancora i dati e i calcoli sui flussi di traffico alla base del progetto, che i tecnici della Regione e delle Ferrovie si sono sino a quel momento rifiutati di fornire. Anche gli esperti che rappresentano la Comunità Montana al tavolo tecnico lamentano di trovarsi davanti ad un «muro di gomma di desolate ammissioni di impossibilità a rispondere»¹⁷.

Nel frattempo, il 2 marzo si registra la prima grande manifestazione No-Tav, in cui circa 3mila persone hanno sfilato per le strade dietro ai sindaci e ai gonfaloni dei comuni, mentre nel periodo in cui i Consigli Comunali sono inattivi a causa delle ferie estive, arriva ai comuni la lettera con cui Alpetunnel comunica l'inizio di sondaggi geologici sul loro territorio. I sindaci si mobilitano e chiedono un incontro con il prefetto, ma dopo che questi regolarizza l'istanza di Alpetunnel, impugnano il decreto per mezzo degli avvocati associati ad Habitat (il TAR respingerà il ricorso).

A gennaio 1997 una delegazione di amministratori della Valle di Susa incontra a Torino il Sottosegretario ai Trasporti del Governo di centrosinistra, che afferma senza mezzi termini che la Regione (guidata dal centrodestra), con cui sono state condotte sino ad ora le trattative, è un interlocutore inattendibile e che nulla è stato ancora deciso dal Governo. Il Viceministro prende atto che, nonostante le sollecitazioni della Comunità Montana della Bassa Valle, non venga più convocato il Comitato di Coordinamento, e promette un tavolo di confronto a cui parteciperà anche il Ministero. La Regione si sente scavalcata e protesta con il Ministero, ma il presidente della Comunità Montana Bassa Val Susa replica: «con la Regione c'è un rapporto inesistente perché non hanno nulla da dirci»¹⁸.

Sino alla creazione di un nuovo tavolo di confronto dovrebbero intanto procedere i lavori delle commissioni istituite dalla Regione, ma ad agosto 1997 scoppia la polemica delle amministrazioni locali contro la conduzione del Comitato di coordinamento e del Comitato tecnico. Si denuncia una “plateale presa in giro”, con la Regione che rinvia continuamente il dibattito sulle questioni principali, ossia dati economici, proiezioni sui flussi di traffico ed esame delle direttrici¹⁹.

¹⁷ <http://www.notavtorino.org/documenti/storia/le-stagioni-dei-notav-20-3-08=.htm>

¹⁸ www.cmbvallesusa.it/templ_notav.asp

¹⁹ La Valsusa, 3 luglio 1997

5.1.5 *Lo scontro sui dati tecnici alla base dell'opera*

Il presidente della Comunità Montana Bassa Valle denuncia ancora una volta il rifiuto di un autentico confronto tecnico: «nessuno si preoccupa di dirci quale sarà il danno e l'impatto ambientale. Tutti cercano l'intesa con la valle di Susa ma nessuno è disposto a discutere i dati che sono alla base del progetto. Quando i tecnici della Comunità Montana hanno chiesto al coordinatore del Comitato Tecnico istituito dalla Regione di poter discutere i flussi di traffico, si sono sentiti dire che questo tavolo di confronto non ha mandato di affrontare tematiche di ordine generale»²⁰. Il movimento si organizza allora in ottica di auto-informazione, e partecipa al convegno CIPRA (Commissione Internazionale Protezione delle Alpi) in cui si incontrano ambientalisti ed esperti di trasporti di tutto l'arco alpino sul tema dei trasporti inutili e la tesi che i valichi ferroviari attuali potrebbero ancora sostenere un raddoppio del traffico. Sempre nel 1997 sono da registrare 12 attentati in Valle ad opera di ignoti, e la Stampa lascia trapezolare la possibilità che si tratti dell'opera di "ecoterroristi braccio armato della lotta anti TAV"²¹. Habitat presenta un esposto contro il giornale, sostenendo che si tratti di diffamazione funzionale agli interessi dell'editore del quotidiano, ossia Pininfarina, subentrato ad Agnelli come presidente del Comitato Promotore. A novembre la Comunità Montana organizza un corteo preceduto dai gonfaloni dei 25 comuni per ribadire che il movimento conduce una lotta civile che nulla ha a che vedere con atti terroristici²².

Nel 1998 Pro Natura si incarica di tradurre la perizia indipendente sulla Torino Lione che è stata ordinata dal Governo francese su richiesta delle associazioni della Savoia che si oppongono alla linea. Il cosiddetto rapporto Brossier stronca il progetto e consiglia piuttosto di ammodernare le linee esistenti, in quanto i costi dell'investimento sarebbero spropositati e inutili, dal momento che i flussi di traffico per il Frejus, lungi dall'aumentare, dovrebbero ulteriormente alleggerirsi a seguito della prossima apertura delle nuove linee ferroviarie del Sempione e del Gottardo verso la Svizzera. È ciò che Habitat sostiene da anni, e ciò sembrerebbe aprire una stagione più favorevole agli oppositori piuttosto che ai promotori dell'opera. Lo stesso amministratore delegato delle Ferrovie italiane si trova costretto ad ammettere che non esistono le risorse finanziarie per realizzarla, e che la priorità andrebbe dunque accordata al nuovo tunnel ferroviario del Gottardo, che la Svizzera sta costruendo per suo conto e che nulla costa allo Stato italiano²³. Fa inoltre scalpore il libro "La storia del futuro di Tangentopoli" [Cicconi 1998], dedicato ai meccanismi di corruzione alla base del progetto Alta Velocità²⁴.

Con l'incidente sotto il tunnel del Monte Bianco del 24/03/1999, tuttavia, la linea Torino-Lione torna ad essere pressantemente presentata dai promotori quale unica risposta possibile. La Conferenza Intergovernativa (CIG) del 24/9/1999 si allinea ai promotori accelerando sul progetto, nonostante anche il nuovo amministratore delegato delle Ferrovie italiane affermi che si tratterebbe di un'opera inutile, fornendo i dati dei flussi di traffico seguenti alla chiusura del Monte Bianco come riprova. Da questo momento in avanti, nelle parole del Comitato No-Tav Torino [2003, 20], «nessuno degli sviluppi successivi avrà gli effetti previsti ma, ciononostante, il quadruplicamento del traffico si trasformerà in un "obiettivo politico" in base a cui sarà scelta e dimensionata la futura infrastruttura, al di là di qualsiasi verifica tecnica».

²⁰ http://www.cmbvallesusa.it/templ_notav.asp

²¹ La Stampa del 11/11/1997, pag. 34

²² Vi sarà poi un secondo corteo a Torino contro gli arresti ai tre presunti colpevoli, appartenenti all'area antagonista che stava cominciando a tessere rapporti con il movimento No-Tav. Due dei tre arrestati, Edoardo Massari e Maria Soledad Rosa, moriranno suicidi in carcere prima di essere prosciolti dalle accuse.

²³ il Sole 24 Ore del 13/09/1998

²⁴ Questione che rappresenterà un tema portante dell'opposizione. Cfr. Imposimato, Pisauro, Provvigionato [1999].

5.1.6 *La progettazione*

È solo a febbraio del 2000 che RFI (Reti Ferroviarie Italiane) comincia a contattare gli amministratori della Val di Susa per affrontare formalmente la progettazione del tratto italiano della nuova linea. Questi ultimi fanno rilevare come sia quantomeno discutibile che RFI, unico soggetto ad avere l'esclusiva competenza sul tratto italiano, se ne preoccupi solo ora, e chiedono a che titolo fossero stati presentati i progetti degli anni precedenti da parte di Alpetunnel (che ha competenza solo sul tratto internazionale) e da Regione e SITAF²⁵. Apprezzano tuttavia che quantomeno RFI fomisca informazioni in merito, al contrario dei precedenti proponenti che hanno sempre rifiutato ai sindaci qualsiasi accesso ai dati. Vi è tuttavia una forte contrapposizione nel merito, relativa soprattutto all'ipotesi del nuovo tunnel di 54 km e dei conseguenti problemi per lo smarino di enormi quantità di materiale pericoloso contenente amianto e uranio. L'assessore Rivalta della Provincia di Torino, nel tentativo di trovare una mediazione, commissiona al Politecnico di Torino uno studio di tracciato diverso, che prevede un tunnel più breve di 37 km e soprattutto ciò che più preme alla Provincia, ossia lo sbocco della linea direttamente sullo scalo di Orbassano. L'ipotesi non viene tuttavia presa in considerazione né da RFI né dal Comitato Promotore (che nel frattempo ha preso il nome di Transpadana).

Sempre a febbraio un colpo di scena riaccende le speranze di ottenere chiarezza dei comuni della Valle, allorché diventa chiaro che neppure gli enti con cui avrebbero dovuto sino a quel momento tenere il confronto possiedono le risposte alle loro domande, e anzi si pongono i loro stessi quesiti. Infatti Regione Piemonte, Provincia di Torino, Regione Rhône-Alpes e Dipartimento della Savoia inviano alla Commissione Intergovernativa una memoria riservata in cui si dice che non c'è alcuna ostilità al tunnel di base, ma sussistono numerose incertezze in particolare a livello di geologia e sicurezza, oltre che relative al mancato collegamento con il nodo di Torino. Si vuole sapere perché è stata abbandonata ogni alternativa al maxitunnel, «che non è, da solo, la soluzione del collegamento Torino Lione», e conoscere le ragioni che hanno determinato questa scelta. Gli interrogativi riguardano anche la consistenza del traffico merci e viaggiatori, gli studi sui traffici tra i due paesi, la possibile concorrenza dei progetti svizzeri, la logica globale degli attraversamenti alpini, come sono stati spesi i finanziamenti e le responsabilità per la fattibilità dell'opera. Ora che anche i quattro enti pubblici che più si sono impegnati per promuovere il progetto esprimono concrete preoccupazioni che puntare solo sul maxitunnel faccia correre il rischio di un insuccesso per impossibilità tecnica dell'ultimo momento, gli oppositori pensano che riusciranno finalmente ad ottenere le informazioni che chiedono. Le risposte a tale memoria, tuttavia, non sono mai state rese pubbliche.

5.1.7 *La consultazione inesistente*

Grazie alla forte iniziativa di Antonio Ferrentino, nuovo Presidente della Comunità Montana della Bassa Valle, il 17 marzo 2000 i sindaci riescono, dopo anni di attese e di appelli, ad incontrare un referente della Commissione Intergovernativa, e a consegnare un documento che illustra le ragioni della valle. Il giorno seguente la stessa Comunità Montana organizza a Susa il convegno "Progetti e Diritti", con l'obiettivo di discutere come sia possibile temperare la costruzione di grandi infrastrutture con la gestione e difesa del territorio da parte dei cittadini e dei loro rappresentanti. Il convegno ha un duplice scopo: da un lato gemellare la battaglia contro il rumore dei supertreni con quella contro il rumore degli aerei dell'aeroporto intercontinentale di Malpensa e ad altri conflitti ambientali locali, e dall'altra creare un'occasione in cui le istanze locali possano riuscire a confrontarsi con le istituzioni politiche di ordine

²⁵ La Valsusa, 10 luglio 1997

superiore, vista la chiusura che queste adoperano nelle sedi formali. Vengono allora spediti con molte settimane di anticipo oltre 400 inviti personali a tutto il mondo istituzionale (Presidenti delle Camere, Ministri, Sottosegretari, Parlamentari nazionali, Consiglieri Regionali e Provinciali, Presidente della Regione e sua sfidante nelle prossime elezioni), ma la risposta sarà pressoché nulla. L'unico senatore presente si incarica comunque di portare a livello nazionale la questione di Alpetunnel, che avendo il mandato di progettare l'opera, ma anche l'incarico delle verifiche ambientali ed economiche su quanto ha progettato, si trova nella dubbia situazione di controllore e controllato. Si instaura inoltre la collaborazione del movimento con il Partito della Rifondazione Comunista.

A maggio 2000 l'incontro a Modane fra i Ministri dei Trasporti dei due paesi e la Commissione Intergovernativa per discutere della tratta internazionale dà il via libera all'ipotesi del maxitunnel. La tensione con i sindaci a questo punto sale²⁶: «gli amministratori della valle sono di tutt'altro avviso ed affilano le armi della democrazia per esser presenti alla ripetizione dell'incontro di Modane che si terrà a luglio a Bardonecchia. Occorreranno molte pressioni ed estenuanti trattative per essere ammessi almeno per la parte che non si svolge a porte chiuse» [Comitato No-Tav Torino 2003, 23].

A questo punto comincia una fase che durerà per diversi anni, nella quale le redini dello scontro sembrano essere tenute più saldamente da una parte dalla Regione, e dall'altra dalla Comunità Montana Bassa Valle, nella persona del suo presidente Ferrentino. Il primo atto si ha quando la Regione, vista la fermezza delle rivendicazioni sostenute dagli amministratori locali nell'incontro di Bardonecchia, pensa di poter sistemare tutto incaricando un consulente in relazioni pubbliche di avviare i contatti con i sindaci per sondare le richieste. Ferrentino rifiuta anche solo di prendere in considerazione tale ipotesi, sostenendo che è pieno diritto dei rappresentanti locali pretendere un rapporto diretto con la Regione. Si giunge così ad un incontro, ma mentre i sindaci intendono discutere prima le ragioni della linea, la Regione dichiara di voler parlare solo di compensazioni, in quanto «il tracciato TAV è già deciso»²⁷ (ge-lando così anche la Provincia che ancora spingeva per il suo progetto con tunnel più corto e interconnessione con il nodo di Orbassano).

A settembre 2000, la Comunità Montana e i sindaci si recano a Roma per incontrare il Ministro dei Trasporti Bersani, il quale rende noto che l'Alta Capacità è decisa ma che il Governo non ha sposato nessun tracciato, dichiarandosi quindi disponibile ad istituire un tavolo di confronto a Torino a cadenza quindicinale per affrontare i problemi infrastrutturali in Val di Susa in modo approfondito, e promettendo che al tavolo delle consultazioni, insieme a Ministero, Regione e Provincia parteciperà anche la Comunità Montana con una delegazione di sindaci.

La Comunità Montana della Bassa Valle vede in questo tavolo un'opportunità per reagire all'isolamento, pensando che si sia giunti ad un momento cruciale della vicenda e che finalmente si possa arrivare ad un reale confronto nel merito, e a questo scopo tenta di rafforzare il proprio potere negoziale. Da un lato allarga le alleanze facendo fronte comune anche con i sindaci della Val Sangone e della popolosa cintura nord ovest di Torino i cui territori sono interessati dalla stessa opera, formalizzando tale alleanza con la creazione di un Comitato Istituzionale sull'Alta velocità ferroviaria. Dall'altro provvede ad ampliare ulteriormente le proprie professionalità tecniche per poter maneggiare agevolmente tutti i settori di cui il tavolo dovrebbe occuparsi (inquinamento acustico e atmosferico, politica trasporti-

²⁶ Luna Nuova, n. 55, martedì 18 luglio 2000

²⁷ <http://www.lavalsusa.it/item.asp?i=13283>

stica, scavi e tunnel, ingegneria ferroviaria, geologia, medicina del lavoro, epidemiologia ed economia dei trasporti, oltre che urbanistica e giurisprudenza)²⁸.

Anche questa volta, tuttavia, le speranze si rivelano infondate, e si è ancora ben lontani dal giungere ad un momento di confronto. Si tiene un primo incontro con il Sottosegretario ai Trasporti, in cui si definiscono tempi, luoghi, date e argomenti da affrontare, ma questo rimane l'unico ed ultimo incontro. Per ben tre volte il tavolo viene convocato per poi essere annullato il giorno antecedente la data della convocazione a causa di impegni istituzionali sopraggiunti, mentre la quarta volta non viene disdetto, sindaci e Comunità Montana si recano all'incontro, così come i loro consulenti venuti appositamente da Roma e da Milano, ma non si presenta nessuno degli interlocutori. Ferrentino è lapidario verso Bersani: «Ci prende in giro»²⁹. E tale sensazione è ancora più grande in quanto si è ormai giunti a dicembre 2000, ed era stato promesso che il tavolo di confronto avrebbe dovuto essere propedeutico alla preparazione del vertice intergovernativo del 29 gennaio 2001 a Torino. Risulta evidente che ormai non c'è più tempo per nessuna trattativa, e che ancora una volta verranno prese delle decisioni senza aver mai consultato i territori interessati. La Comunità Montana organizza comunque un seminario per rendere note le relazioni dei tecnici Pinna e Debernardi che sono stati incaricati di studiare i flussi di traffico, dalle quali risulterebbe ancora una volta ciò che le stesse Ferrovie avevano ammesso, e cioè che la linea attuale è sfruttata solo per una minima parte delle sue potenzialità, e che comunque il traffico merci è in calo. Inutile invece il tentativo di farsi consegnare la documentazione della Commissione Intergovernativa che avrebbe dovuto essere discussa in sede di tavolo di confronto. Questa sembra essere la classica goccia che fa traboccare il vaso, e dal quel momento in avanti in Valle si fa maggioritaria l'idea che è si è avuta sin troppa fiducia nel fatto che potesse instaurarsi un confronto con le istanze locali, che è inutile continuare a farsi prendere in giro con promesse di un processo decisionale aperto e trasparente, e che se i livelli superiori non vogliono ascoltare cosa la Valle ha da dire l'unico modo per far sentire la propria voce è attraverso la protesta.

5.1.8 Caratteristiche della prima fase a attori coinvolti

Si chiude qui la prima fase della vicenda, nella quale, secondo della Porta e Piazza³⁰ [2008, 23-24], il dissenso prende soprattutto le forme del diritto delle popolazioni locali a decidere del proprio destino, contrapponendo il diritto all'informazione e alla partecipazione ad una strategia istituzionale definita "muro di gomma", «certamente caratterizzata da scarsissima comunicazione non solo con i cittadini, ma anche con gli organi del governo locale». Ad una chiusura netta da parte dei promotori pubblici e privati fa da contraltare l'opposizione, sociale ma soprattutto istituzionale, della Val di Susa, la quale tuttavia rimane in linea di massima su di un piano di ricerca del confronto e di auto-informazione piuttosto che di protesta, nell'idea che si possa instaurare un processo decisionale che prenda in considerazione anche l'opposizione o quantomeno i bisogni informativi dei territori attraversati dall'opera. Solo a seguito di ciò, dopo innumerevoli tentativi di ottenere un riconoscimento nel *decision-making*, le strategie d'azione

²⁸ Per far fronte al nuovo impegnativo tavolo tecnico la Comunità Montana incarica tra l'altro due nuovi esperti, Giuseppe Pinna ex direttore del settore merci delle Ferrovie, e Andrea Debernardi della società di ingegneria dei trasporti Polinomia, che svolgeranno un ruolo cruciale nelle fasi a venire, per fare da consulenti ed operare un controllo sulle previsioni di traffico e sulla validità dei progetti di Alpetunnel.

²⁹ <http://www.lavalsusa.it/item.asp?i=13285>

³⁰ I quali individuano una prima fase di non coinvolgimento che si ferma al 1999, mentre mi pare che la vicenda clamorosa del mancato tavolo di confronto negli ultimi mesi del 2000 rappresenti il vero spartiacque nelle strategie d'azione degli attori.

collettiva si spostano decisamente nella direzione della protesta diretta. E, mi pare, proprio a causa di come è stato gestito il processo di definizione del progetto sino a questo momento.

Ad organizzare questa transizione verso la protesta sarà una nuova forma di attore collettivo, i comitati di cittadini, che, alla luce del trattamento riservato per oltre dieci anni alle istanze locali che chiedevano di prendere parte alla definizione delle scelte che influiscono sul proprio territorio, rifiutano di continuare ad attendere un'inclusione democratica che ritengono non avverrà mai, e pur appoggiando i sindaci nel tentativo scelgono di portare la contestazione sul piano del conflitto.

In questa prima fase viceversa il ruolo cardine nel far nascere l'opposizione all'opera è nelle mani di sezioni locali di associazioni ambientaliste a carattere nazionale o internazionale, come Legambiente, WWF e Pro Natura (con l'appoggio di associazioni di categoria quali Coldiretti), che già avevano avuto modo di conoscersi e confrontarsi negli anni precedenti nel corso di altre battaglie che avevano infiammato il territorio della Valle di Susa. Si trattava anche in questo caso di grandi infrastrutture transfrontaliere come l'autostrada e l'elettrodotto, che hanno permesso loro, tra l'altro, di stringere solidi legami con le associazioni ambientaliste della Savoia, che verranno molto utili anche nella lotta al TAV. Ma hanno anche sviluppato una conoscenza approfondita dei problemi della valle e dei suoi meccanismi, che metteranno a frutto anche in questo caso. Tali associazioni, riunite nel Comitato Habitat, svolgono una funzione chiave nello stimolare gli amministratori locali a prendere posizione contro il progetto, con una vera e propria opera di pressione. Ma soprattutto svolgono il ruolo essenziale di guidare la discussione attraverso l'informazione dettagliata dei caratteri anche molto tecnici dell'opera e dei suoi rischi, contando sull'apporto di esperti di tutti i possibili settori coinvolti che mettono a disposizione dei sindaci la propria conoscenza e la loro stessa persona, allorché si tratterà di controbattere alle affermazioni dei promotori all'interno dei tavoli tecnici.

Quello di tecnici ed esperti è dunque l'altro ruolo chiave, in questa prima fase come nelle successive, perché permette di dare consistenza scientifica alle argomentazioni degli oppositori usando lo stesso linguaggio delle controparti. E smontando una dopo l'altra le tesi di queste ultime, permettendo al movimento di poter usare un argomento di sicura presa sull'opinione pubblica, ossia che la necessità dell'opera non avrebbero alla loro base fondamenti di tipo tecnico-scientifico (economico, ingegneristico...), ma solo motivazioni di calcolo politico e di speculazione dei grandi interessi. E che a loro volta i rischi connessi all'opera non sarebbero tenuti debitamente in considerazione attraverso analisi scientifiche (mediche, geologiche...), in quanto la loro negazione sarebbe funzionale al raggiungimento di quei grandi interessi, motivo per cui sarebbe negata ogni informazione e partecipazione.

Su quest'ultimo punto si attiva l'ultima tipologia di attori presente sin da questa fase, ossia il versante istituzionale facente capo ai sindaci dei comuni coinvolti, soprattutto attraverso il ruolo di coordinamento assunto sin dai primi tempi dalle Comunità Montane (e soprattutto da quella della Bassa Valle). Si tratta degli attori sicuramente più importanti, che conducono la loro battaglia, del tutto fallimentare in questa prima fase, per trovare posto al tavolo di chi deve decidere del futuro dei territori che amministrano. In qualche caso di tratta di primi cittadini già impegnati nelle lotte degli anni precedenti, ma in larga parte si parla di sindaci che nel giro di poco tempo si trovano concordi, indipendentemente dal loro colore politico, a dire no all'opera, appoggiati in linea di massima da tutto il loro Consiglio Comunale (o di Comunità) al di là delle differenze di schieramento, con un'unanimità che ha davvero dell'eccezionale.

5.2 2001-2004: Coinvolgimento senza riconoscimento. La Legge Obiettivo e lo scoppio della protesta

5.2.1 *Le prime proteste*

Il 29 gennaio 2001 si tiene così a Torino il vertice tra Italia e Francia senza che la consultazione con i sindaci sia mai partita. Cambia a questo punto la reazione degli oppositori all'esclusione dai centri decisionali, e in concomitanza con il vertice 5mila valsusini manifestano per le strade di Torino contro una decisione politica assunta senza alcun confronto con gli amministratori locali, dopo aver indetto uno sciopero generale in Valle di Susa³¹. Non è la prima volta che la valle scende in piazza, già il 2 marzo 1996 almeno 3mila persone avevano partecipato ad un corteo a S. Ambrogio guidate da sindaci e Comunità Montana. Si trattava tuttavia di episodi isolati, in momenti particolarmente critici del processo decisionale, ma inseriti in un contesto di opposizione sostanzialmente atta a rivendicare maggiore coinvolgimento nelle scelte. Con il mancato tavolo di concertazione di fine 2000 si apre viceversa un'altra fase, già il 2 dicembre con i 500 manifestanti di Bussoleno³², e gli otto denunciati per attentato agli organi istituzionali per aver aperto uno striscione No-Tav in Consiglio Regionale.

Durante il mese di gennaio cresce il fermento che porterà alla manifestazione contro il vertice del giorno 29. Il 23 e 24 gennaio sono organizzate due serate di informazione e di confronto, a Venaus e a Caselette, cui partecipano circa 400 persone ciascuna. Il 25 il Comitato Promotore Traspadana organizza alla vigilia del vertice intergovernativo un convegno al Lingotto, per fare pressione sul Governo in vista dell'incontro, un «ultimo appello affinché il summit italo francese dia il via libera ai lavori»³³. Circa 200 manifestanti presidiano il convegno, lamentando che al richiamo di Traspadana partecipi in massa «il Gotha» di tutte quelle istituzioni, dal Governo alla Regione, che non hanno mai trovato il tempo per andare in Valle a discutere con gli amministratori nelle arene pur formalmente stabilite³⁴. Ferrentino, che si trova all'interno, denuncia come finalmente venga a galla perché il rapporto commissionato dalla CIG a vari gruppi di lavoro sia stato tenuto nascosto per tre anni. I dati tecnici in esso contenuti non sarebbero così favorevoli alla realizzazione dell'opera come i promotori si sarebbero aspettati, così che «si trovano tutti d'accordo a lasciar perdere questo rapporto della CIG e firmare nel prossimo incontro italo-francese di Torino un accordo che salti le commissioni di studi per passare a metodi più imprenditoriali»³⁵. Il che rappresenta un'implicita ammissione di volontà ad abbandonare la strada dei supporti tecnici per insistere nell'opera per motivazioni di ordine politico.

Il 27 una folta delegazione di sindaci e cittadini della valle partecipa ad una manifestazione a Chambéry che riunisce rivendicazioni di vario tipo sulla politica dei trasporti del governo francese. Lo slogan è «NO al progetto TGV tra Lione e Torino, SÌ ad un progetto europeo di sviluppo del trasporto merci ferroviario con l'ottimizzazione delle linee esistenti»³⁶. Imponenti manifestazioni ed altri metodi di protesta spesso fantasiosi diventeranno da questo momento in poi una prassi pressoché quotidiana nei mesi e negli anni a venire, trascinate dai nuovi attori collettivi che irrompono sulla scena in questo periodo: i

³¹ Luna Nuova, 30 gennaio 2001

³² Luna Nuova, 5 dicembre 2000

³³ La Stampa, 26 gennaio 2001

³⁴ Luna Nuova, 26 gennaio 2001

³⁵ La Stampa, 26 gennaio 2001

³⁶ Si inaugura così anche una forma di protesta che travalica i confini non solo della valle, ma anche quelli nazionali. Solamente nei successivi dodici mesi, ad esempio, i sindaci presenzieranno ad altre due manifestazioni in Francia, il 28 novembre a Perigueux in occasione del vertice intergovernativo (La Stampa, 29 novembre 2001), e poi in Maurienne contro il traffico merci su gomma.

comitati civici. In pochi mesi nasceranno “comitati in ogni paese” (secondo lo slogan ripetuto durante la protesta), che agiscono di concerto attraverso il Coordinamento dei Comitati³⁷. Questi prenderanno in mano la protesta, e appoggeranno gli amministratori a loro volta riuniti formalmente nel Comitato Istituzionale o Conferenza dei Sindaci. Verrà a crearsi così tutta una serie di arene decisionali alternative, che confluiscono poi nel Comitato di Coordinamento del movimento, che aggrega le istanze istituzionali, civiche e associative in quello che è stato più volte definito un vero e proprio laboratorio di democrazia partecipativa a livello locale non ristretto. Viene così a completarsi quello che viene definito uno “sgabello con tre gambe”: la popolazione e i comitati, i numerosi tecnici del movimento che fin dai primi anni '90 avevano denunciato i rischi del progetto, i sindaci e gli amministratori dei comuni e della Comunità Montana.

5.2.2 *Il regime di pubblicità della documentazione tecnica*

Tomando al processo decisionale ufficiale, dopo le proteste di marzo 2001 al grido di “Fuori le carrete!” nei confronti delle Ferrovie che rifiutavano di rendere pubblica la documentazione sulle ipotesi di tracciato³⁸, finalmente arriva in Comunità Montana l'avviso che il direttore delle Ferrovie Moretti ha deciso di illustrare il tracciato della nuova linea in una consultazione di 3 giorni, dal 13 al 15 aprile, che riguarderà i vari comuni. Le amministrazioni comunali interessate rifiutano di andare singolarmente, e in vista dell'incontro rafforzano il coordinamento presentandosi compatte all'incontro. Una volta lì, tuttavia, viene loro rifiutato di consultare la documentazione, senza addurre ulteriori spiegazioni.

Ciò alimenta nuove proteste, come accade anche per la nomina di Sergio Pininfarina a presidente della Commissione Intergovernativa (CIG). Gli oppositori contestano il fatto che con questo nuovo ruolo Pininfarina, che è già presidente della parte privata del Comitato Promotore, nonché presidente di una banca coinvolta nel progetto e costruttore dei treni veloci, diventerà responsabile dell'organo incaricato dai governi di controllare i progetti e di prendere le decisioni, cioè controllore di se stesso in un'opera in cui ha anche interessi personali.

Ad aprile 2001 viene consegnato lo studio sui flussi di traffico commissionato dalla Comunità Montana a Polinomia (società di ingegneria dei trasporti e matematica applicata). Attingendo anche ai documenti ufficiali francesi e allo stesso rapporto della CIG, lo studio stronca le tesi di Alpetunnel, sostenendo che il rilancio del trasporto ferroviario delle merci attraverso le Alpi dipende da elementi di politica generale e non dalla realizzazione di una nuova linea, che non esistono termini di fattibilità economica dell'opera, che i valichi alpini non sono affatto saturi, e che l'obiettivo di concentrare tutto il traffico nella valle di Susa è una forzatura priva di ragioni obiettive. La Comunità Montana cerca di aprire un confronto sulle risultanze di questo dossier, trasmettendone copia ai diversi soggetti istituzionali (Governo, Regione, Provincia, Prefettura, Ferrovie), richiedendo loro un incontro e invitandoli alle conferenze organizzate in valle per presentare lo studio alla popolazione, ma non riceverà alcuna risposta.

L'anno si chiude con l'approvazione della legge 21 dicembre 2001 n. 443 (Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive), voluta dal nuovo Governo di centrodestra e conosciuta come Legge Obiettivo, che prevede uno spiccato ritorno al centralismo decisionale nell'ambito della progettazione di grandi infrastrutture considerate di interesse strategico, riportando in capo al Ministero tutte le decisioni e by-passando il

³⁷ Il quale stabilirà subito un gemellaggio con le associazioni del Mugello interessate dalle gallerie del TAV Bologna-Firenze [Sasso 2002, 88].

³⁸ La Valsusa, 2 marzo 2001; La Stampa, 2 marzo 2001

confronto con gli enti locali. Questa procedura, che sarà applicata a fasi alterne anche per la Torino-Lione, diventerà come si vedrà in seguito il terreno di un aspro scontro, ed anzi quasi un attore della vicenda, l'attante Legge Obiettivo, come lo definisce Pieroni [2011].

Il 2002 inizia con la lettera spedita dalla segreteria del partito dei Democratici di Sinistra ai sindaci DS (sono la grande maggioranza) della Val Susa, sostanzialmente un richiamo all'ordine affinché abbandonino la lotta No-Tav in favore quantomeno di una posizione "Come-Tav". La reazione della popolazione della valle si realizzerà attraverso una lettera ai sindaci di «solidarietà, stima e invito a continuare sulla strada sin qui seguita», sottoscritta da 460 persone³⁹. Gli amministratori, forti di questa legittimazione popolare, proseguono la battaglia legandola a quella contro il traffico dei TIR, partecipando in Francia ad una manifestazione insieme ai sindaci della Maurienne, tentando di ricucire un rapporto incrinatosi anni prima allorquando la valle francese, assediata dai TIR ma sottopassata dalla galleria di base, si era dichiarata favorevole al progetto che prometteva di sottrarre il traffico pesante alle sue strade.

Nello stesso periodo Pininfarina, nella funzione di presidente della Commissione Intergovernativa incaricata della realizzazione della Torino-Lione, istituzionalizza l'assenza di informazione disponendo che tutti gli atti e documenti siano coperti da segreto, e consultabili esclusivamente da Regione e Provincia di Torino⁴⁰. Successivamente pare esserci tuttavia un'apertura, quando RFI annuncia la convocazione di un incontro per la presentazione della documentazione relativa alle ipotesi di tracciato per la tratta della c.d. Gronda Nord ferroviaria Settimo T.se - S. Didero, documentazione che gli amministratori della valle chiedono ormai da dieci anni, invano, di poter visionare. L'incontro prevedrebbe la presenza della sola Comunità Montana in rappresentanza delle amministrazioni locali, ed è solo dopo un'estenuante trattativa che viene concesso che possano partecipare tutti i sindaci interessati, anche se «c'è incertezza tra i sindaci sulla posizione da prendere e se presentarsi o no all'appuntamento senza chiedere ulteriori garanzie, perché la ferita delle riunioni in cui sono stati convocati a vuoto si fa ancora sentire» (Conferenza dei Sindaci, marzo 2002).

Alla presentazione, il 12 aprile 2002 presso la Prefettura di Torino, i sindaci ancora una volta contestano quello che viene definito nient'altro che un «evento mediatico», durante il quale «non viene consegnata nessuna cartografia, nessuna documentazione e soprattutto nessuna copia»⁴¹. I presenti ritengono inoltre che il confronto si basi su dati propagandistici piuttosto che tecnici, e per esempio quando le Ferrovie sostengono che l'alta capacità sottrarrà il 25% dei TIR dalle strade della valle, i sindaci ribattono facendo rilevare che sono gli stessi studi di Alpetunnel ad affermare che la sottrazione potrà essere al massimo dell'1%. Si sostiene poi che «è evidente sin dall'inizio di come si voglia prevaricare gli interessi delle comunità locali e dei cittadini, in quanto già la prima bozza presenta macroscopiche incongruenze progettuali, segno di noncuranza degli eventuali giudizi da parte del territorio» (Comitato spontaneo almesino contro il TAV/TAC, cronaca degli avvenimenti, ottobre 2003). Nel frattempo anche fuori dalla sala dell'incontro diventa chiaro che il credito di fiducia accordato dai valligiani alle negoziazioni con i promotori è ormai terminato, e la protesta prende forma⁴², come ben esemplificato nelle parole di un comunicato del Comitato No-Tav Torino:

È finita l'epoca delle riunioni che scivolavano via in silenzio. Nonostante si sia cercato di evitare qualsiasi manifestazione, sotto la Prefettura si sono riuniti un centinaio di manifestanti che tra un tripudio di bandiere No TAV, fanno udire dagli amplificatori musica alternata al rumore di TGV.

³⁹ Carta, 7 dicembre 2005

⁴⁰ Il Sole 24 Ore, 28 febbraio 2002

⁴¹ Carta, 7 dicembre 2005

⁴² Luna Nuova, 16 aprile 2002

5.2.3 *Tavolo Tecnico-Politico per l'approvazione regionale del progetto preliminare*

In sede di presentazione della nuova linea la Regione accoglie però la richiesta del Presidente della Comunità Montana Bassa Valle Susa che propone l'istituzione di un tavolo di confronto fra Enti Locali, Regione, RFI ed altri attori interessati dal progetto. Tale proposta si concretizza nel cosiddetto Tavolo Tecnico-Politico consistente in una serie di incontri a partire da maggio 2002, in cui vengono affrontati, con molta fatica da ambo le parti, una serie di argomenti concordati col sistema degli Enti Locali:

- 1) 15/05/02 Esame studio fattibilità tracciato nuovo collegamento ferroviario AC Torino/Lione tratta Settimo T.se/S. Didero, predisposto da RFI;
- 2) 23/05/02 Definizione delle procedure e tematiche da affrontare;
- 3) 06/06/02 Definizione delle procedure e tematiche da affrontare;
- 4) 13/06/02 Definizione delle procedure e tematiche da affrontare;
- 5) 27/06/02 Definizione delle procedure e tematiche da affrontare;
- 6) 04/07/02 Analisi relazione Polinomia e controdeduzioni Regione Piemonte;
- 7) 11/07/02 Modello di esercizio della linea storica (progetti e prospettive RFI);
- 8) 18/07/02 Approfondimenti inerenti l'analisi Polinomia e controdeduzioni;
- 9) 26/07/02 Rotture di carico e infrastrutturazione;
- 10) 12/09/02 Impatto ambientale delle infrastrutture complessivamente previste. Dissesto idrogeologico;
- 11) 19/09/02 Analisi progetto della Provincia di Torino;
- 12) 26/09/02 Analisi criticità;
- 13) 03/10/02 Dimensione globale del progetto – Impatto ambientale;
- 14) 10/10/02 Risposte della Comunità Montana sulla dimensione globale del progetto. Modelli di svalorizzazione delle aree a causa dell'inquinamento acustico;
- 15) 17/10/02 Dissesto idrogeologico: approfondimenti;
- 16) 25/10/02 Presentazione bozza di variante elaborata dalla Regione Piemonte;
- 17) 31/10/02 Definizione degli obiettivi condivisi tra i partecipanti al Tavolo Tecnico-Politico;
- 18) 14/11/02 Analisi e verifica delle convergenze fra i partecipanti al Tavolo Tecnico-Politico;
- 19) 25/11/02 Tavolo ristretto;
- 20) 28/11/02 Convergenze emerse fra i partecipanti al Tavolo Tecnico Politico;
- 21) 11/12/02 Analisi delle varianti al progetto;
- 22) 06/02/03 Ultima verifica delle osservazioni pervenute;
- 23) 06/03/03 Osservazioni dei Comuni sull'ipotesi di tracciato RFI;
- 24) 13/06/03 Presentazione delle valutazioni regionali sul progetto preliminare.

Si tengono inoltre una serie di incontri su specifici argomenti:

- 1) 13/11/02 Valutazione del tracciato tra l'interconnessione di c.so Marche ed il tunnel del Musinè
- 2) 13/11/02 Valutazione delle possibili ubicazioni delle possibili interconnessioni tecniche nella tratta compresa tra i Comuni di Borgone di Susa e Chianocco
- 3) 09/05/03 Interconnessione di Bruzolo e viadotto di Venaus
- 4) 07/05/03 Interconnessione di Borgone di Susa e criticità di percorso nei Comuni di Pianezza, Val della Torre e Venaria
- 5) 08/05/03 Elettrodotta Piossasco – Pianezza

Gli ultimi incontri, nella primavera 2003, evidenziano il forte divario esistente tra le parti e, in sostanza, il tavolo si chiude con un nulla di fatto. «Unico importante merito è quello di aver avuto la possibilità di discutere le ragioni del nostro territorio con chi prima non ci ha mai ascoltato» (Comitato spontaneo anti-TAC/TAV Val della Torre, volantino, 22 novembre 2003)

Il 7 Marzo 2003 viene formalmente presentato da RFI il progetto preliminare, che deve ora sottostare all'iter di approvazione previsto dalla cosiddetta Legge Obiettivo (l. 443/2001) e dal suo decreto attuati-

vo (d.lgs 190/2002), nel frattempo entrati in vigore. Ai sensi del d.lgs 190/2002 art. 3 le procedure prevedono:

- l'espressione delle valutazioni regionali sul progetto preliminare;
- la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) da parte di una commissione del Ministero dell'Ambiente;
- l'approvazione del progetto definitivo demandata al CIPE (Comitato Interministeriale di Programmazione Economica).

Un metodo centralistico e rigidamente *top-down* insomma, nel quale le amministrazioni locali non conservano alcun ruolo, ma che tuttavia per il Piemonte pare mitigato da una norma regionale. Trattandosi di VIA nazionale la Regione è infatti chiamata ad esprimere le proprie valutazioni al Ministero dell'Ambiente ai sensi della l.r. 40/1998 art. 18, che prevede l'indizione di Conferenze dei Servizi consultive. La Regione Piemonte [2004, 7] ricorda comunque che la Legge Obiettivo (art. 4 c. 3 del d.lgs 190/02) prevede anche un'ulteriore Conferenza di Servizi convocata dal Ministero delle Infrastrutture a Roma sul Progetto definitivo, e che pertanto in entrambe le fasi sia preliminare che definitiva gli enti locali sono chiamati ad esprimersi formalmente in sede di Conferenza dei Servizi, oltre ad aver avuto la possibilità di essere coinvolti già in una fase iniziale attraverso il Tavolo Tecnico-Politico, ottenendo una partecipazione che la Legge Obiettivo non prevedrebbe.

La Regione intende con questo sottolineare che c'è stato tutto il coinvolgimento possibile degli enti locali, che si sono elevati i tempi per il massimo che la legge consente allo scopo di permettere l'analisi e la discussione più ampia possibile, e che la Regione Piemonte ha anche attivato procedure di informazione straordinaria non prescritte dalle norme vigenti proprio allo scopo di garantire la massima apertura e condivisione del progetto. In particolare si fa notare che sono state usate le seguenti azioni miranti alla piena pubblicità, che vanno al di là dell'attuazione dei disposti di legge [*ibidem*, 8-11]:

- il progetto viene pubblicato in data 10 marzo 2003 sui quotidiani "La Stampa" e "Il Corriere della Sera" e viene messo a disposizione del pubblico per 60 giorni presso l'ufficio VIA della Regione Piemonte e, senza limiti di tempo, presso la Direzione Regionale Trasporti;
- viene consegnata copia cartacea del progetto alla provincia di Torino e alla Comunità Montana Bassa Valle Susa e Val Cenischia in data 28 marzo 2003, e copia su CD a tutti gli Enti Locali interessati;
- si tengono due Conferenze dei Servizi consultive ai sensi dell'art. 12 della l.r. 40/98 in data 16/04/03 e 16/05/03;
- vengono inoltre attivati: un'area con l'estratto dei progetti ad accesso universale sul sito internet della Regione Piemonte; la pubblicazione del progetto completo su rete RUPAR (Rete Unitaria della Pubblica Amministrazione, strumento di e-Government piemontese) accessibile agli enti locali; una casella di posta elettronica dedicata alla raccolta e trasmissione di note o richieste di chiarimenti.

La Regione tiene anche a precisare che il progetto cartaceo così messo a disposizione è stato visionato solo da 14 soggetti fra pubblici e privati, e che sono pervenute 12 richieste di chiarimenti. In questo modo la Regione rifiuta ogni accusa di decisionismo e mancanza di pubblicità nella progettazione, sia da parte sua che di RFI, e addebita quindi ogni colpa agli enti locali che si oppongono al progetto. Non sono però di questo avviso i sindaci e i comitati della valle, secondo i quali sarebbero partite immediate le reazioni delle amministrazioni comunali, della Comunità Montana, dei comitati spontanei e degli abitanti, con decine di osservazioni istituzionali, centinaia di osservazioni dei singoli cittadini, decine di dossier che vengono inviati al Ministero dell'Ambiente e alla Regione, ma secondo i quali non si può parlare di vera consultazione quando sono a disposizione soli 30 giorni per produrre le osservazioni,

«ridotti a meno di 20 grazie ai soliti sistemi di oscurazione pilotata della pubblicazione» (Comitato spontaneo almesino contro il TAV/TAC, cronaca degli avvenimenti, ottobre 2003).

L'apice della contestazione viene raggiunto al 31 maggio, quando in risposta all'uscita del progetto scendono in strada quasi 20mila persone in una grande manifestazione da Borgone a Bussoleno organizzata da amministrazioni comunali, comitati di cittadini, associazioni della Val di Susa e della Cintura Ovest di Torino e associazioni di categoria (Coldiretti e Confartigiano)⁴³. La Regione Piemonte risponde promettendo agli amministratori una richiesta ufficiale al Governo per 300 milioni di Euro di compensazioni dei danni⁴⁴, ma fa capire, presentando al Tavolo Tecnico-Politico del 13 giugno le risultanze delle valutazioni regionali al progetto preliminare, che indietro non si torna e che intende dare parere favorevole all'opera⁴⁵. Gli oppositori fanno tuttavia notare come in realtà la Regione esprima parere favorevole per il progetto preliminare della tratta internazionale (San Didero-Tunnel di base)⁴⁶ e per la realizzazione del cunicolo esplorativo di Venaus⁴⁷, ma non abbia di fatto espresso parere per la tratta nazionale della Gronda (Settimo-Bussoleno)⁴⁸, e vedono in questo «un primo granello che va a conficcarsi negli ingranaggi poco oliati della legge obiettivo, la quale prevede che venga espresso un parere chiaro, sia esso positivo o negativo»⁴⁹.

5.2.4 La seconda versione del progetto preliminare

In data 1 settembre 2003 in effetti si rilevano gli effetti di questa mancata approvazione. La Commissione Speciale VIA istituita presso il Ministero dell'Ambiente dà parere favorevole al progetto relativo alla tratta internazionale, che passa quindi all'esame finale del CIPE⁵⁰, ma impone ad RFI di ritirare il progetto per la tratta nazionale, viste le numerose richieste in tal senso. La reazione di Moretti (presidente Italferr, società di progettazione di RFI) è veemente: viene richiesta una deroga all'iter di presentazione progettuale, garantendo che in sei mesi si sarà in grado di presentare un nuovo progetto. La Commissione VIA concede tre mesi di sospensiva ad RFI per «l'adeguamento del progetto alle richieste della Regione Piemonte» e per la formulazione di un nuovo progetto che tenga conto di numerose prescrizioni, termine successivamente prorogato di altri 30 giorni. La notizia è accolta con favore dagli oppositori, che si rendono conto di aver guadagnato almeno un anno sull'approvazione dell'opera, dato che il nuovo progetto dovrà essere sottoposto nuovamente allo stesso iter di valutazione per tornare al punto attuale (Conferenza dei Servizi con gli enti locali, parere regionale, esame della Commissione VIA, approvazione del CIPE)⁵¹:

È il fallimento dell'attività progettuale di migliaia di ore di lavoro; è il fallimento della sua [di RFI] attività dialettica (non è riuscita a convincere nessuno), è il fallimento, alla genesi, di una delle prime grandi opere previste dalla legge obiettivo. (Comitato spontaneo almesino contro il TAV/TAC, cronaca degli avvenimenti, ottobre 2003)

⁴³ La Repubblica, 1/6/2003

⁴⁴ La Repubblica, 22/7/2003

⁴⁵ Le valutazioni regionali saranno infatti poi formalmente recepite nella D.G.R. 68-10051 del 21 luglio 2003.

⁴⁶ D.G.R. 67-10050 del 21 luglio 2003

⁴⁷ D.G.R. 40-9816 del 30 giugno 2003

⁴⁸ Gli amministratori hanno modo di accorgersene quando in data 23/07/03 vengono illustrate e viene consegnata copia agli enti locali delle delibere. In data 15/10/03 viene inviata, a ciascun comune interessato dall'infrastruttura, una nota formale con le risposte alle specifiche osservazioni trasmesse e con le indicazioni per l'accoglimento delle stesse in delibera.

⁴⁹ <http://www.lavalsusa.it>

⁵⁰ Pur con molte riserve ed indicazioni in merito all'impatto ambientale, alle modalità tecniche, ai criteri di smaltimento degli inerti, dello smarino e delle rocce amiantifere, e alla richiesta di un'accurata analisi costi/benefici.

⁵¹ Luna Nuova del 5 settembre 2003 e del 9 settembre 2003

La bocciatura del progetto relativo alla tratta nazionale ha comunque ripercussioni anche su quella internazionale, che pure ha ricevuto approvazione definitiva da parte del CIPE in data 5/12/2003⁵². La Comunità Montana Bassa Valle Susa rileva infatti un'incongruenza nel fatto che l'iter della Legge Obiettivo non prevede una decisione relativa ad opere parziali, ma solo sull'opera nel suo insieme, e avvia un procedimento giudiziario in merito⁵³. Inoltre il 16 ottobre 2003 la Torino-Lione viene esclusa dalla lista delle opere di livello europeo immediatamente finanziabili in quanto non cantierabile, dato che la tratta nazionale non è ancora definita. L'11 novembre tuttavia la Commissione Europea fa rientrare la Torino-Lione nella lista dei progetti europei che possono essere subito finanziati.

Sempre a livello europeo sono da registrare due azioni portate avanti dai comitati No-Tav che esulano dalla semplice protesta diretta. L'8 Settembre 2003 una delegazione di associazioni e comitati valsusini ottiene un'audizione alla Commissione per le petizioni popolari del Parlamento Europeo, cui viene consegnata una petizione contenente documenti tecnici e studi economici a sostegno delle ragioni del no⁵⁴. Il 28 Ottobre viene invece consegnata alla Commissaria Europea responsabile ai Trasporti ed Energia, Loyola de Palacio, lettera e documentazione per spiegare quelli che i comitati ritengono motivi di contrasto della Legge Obiettivo con le regole e i principi comunitari.

Il Ministro delle Infrastrutture Lunardi annuncia sempre in ottobre l'apertura del cantiere a Venaus per i sondaggi, specificando che l'assenso del Ministero a procedere nei lavori supera e rende inutili ogni altra autorizzazione⁵⁵. La Legge Obiettivo lascia pochi margini di azione per opporsi, ma anche in questo caso la Comunità Montana Bassa Val Susa presenta comunque ricorso al TAR del Lazio in data 3/12/03, che il 4/3/04 viene respinto. Inizia così la stagione della contestazione più dura che caratterizzerà tutti gli anni a venire, e il 16 Gennaio i militanti dell'opposizione al TAV presidiano subito il primo cantiere per sondaggi allestito a Chianocco per conto di Lyon-Turin Ferroviaire (LTF), la società costituita da Réseau Ferré de France (RFF) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che ha preso il posto Alpetunnel per la tratta internazionale⁵⁶.

In data 10/12/2003 viene depositato da RFI il nuovo progetto preliminare per la tratta nazionale, riscritto a tempo di record e presentato due giorni più tardi a Regione, Provincia e Comune di Torino, che lamentano con grande disappunto come ancora una volta il progetto non preveda quella che era l'unica condizione posta da questi enti alla Torino-Lione, ossia collegamento allo scalo di Orbassano⁵⁷. La Regione allora, su richiesta degli enti locali, si riserva di approvare il progetto dopo aver vagliato delle varianti che vadano in questo senso, e comunica⁵⁸ che intende avvalersi dei tempi massimi previsti per l'emanazione del parere di competenza, vale a dire tre mesi⁵⁹. Durante tale periodo si tengono in Regione una serie di incontri con gli enti locali per discutere i problemi derivanti dalla realizzazione della nuova ferrovia:

- 1) in data 9/1/04 C.M. Bassa Valle Susa e Val Cenischia
- 2) in data 13/1/04 Comune di Torino e Provincia di Torino

⁵² Delibera CIPE n 113

⁵³ Luna Nuova, 12/12/03

⁵⁴ Petizione 949/2003 presentata da Alberto Perino a nome dell'associazione Habitat contro la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità/capacità Torino-Lione. Seguiranno poi le petizioni 523/2004 presentata da Darjana Ronconi e 198/2005 presentata da Marco Tomalino a nome del Coordinamento sanitario Valle di Susa.

⁵⁵ Luna Nuova, 14 ottobre 2003

⁵⁶ Luna Nuova, 20 Gennaio 2004

⁵⁷ Luna Nuova, 12/12/03; il Manifesto, 19/12/03

⁵⁸ Nota 1127/U.C./TVC del 17/12/03

⁵⁹ d.lgs 190/02 art. 3 c. 4

- 3) in data 14/1/04 Comune di Settimo
- 4) in data 15/1/04 Comune di Venaria
- 5) in data 20/1/04 Comune di Pianezza
- 6) in data 21/1/04 Comune di Collegno
- 7) in data 22/1/04 Comune di S Gillio
- 8) in data 22/1/04 Comune di Caprie
- 9) in data 27/1/04 Comune di Caselette
- 10) in data 28/1/04 Comuni di Borgaro, Alpignano e Druento
- 11) in data 29/1/04 Comune di Almese
- 12) in data 29/1/04 Comune di Condove
- 13) in data 30/1/04 Comuni di Borgone, S. Didero e Bruzolo

Si sono inoltre svolti 6 incontritematici:

- 1) in data 26-1-04 tema: Smarino e Cantieri
- 2) in data 27-1-04 tema: Assetto idrogeologico e servizi idrici
- 3) in data 29-1-04 tema: Rumore ed impatto paesaggistico
- 4) in data 2-2-04 tema: Elettrodotta
- 5) in data 2-2-04 tema: Sondaggi ed indagini
- 6) in data 4-2-04 tema: Garanzie per l'attuazione degli interventi

Si sono tenuti infine altri 7 incontri informali di approfondimento su richiesta degli enti locali e 2 Conferenze dei Servizi. Inoltre, a seguito dell'incontro col Ministro Lunardi, il quale ribadisce che l'opera ha superato il punto di non ritorno lasciando ben poche speranze al fatto che possa esservi una vera discussione sul tema, e su invito degli enti locali che richiedono alcuni mesi di proroga, la Regione «comunica che intende usufruire degli ulteriori 30 giorni previsti dal d.lgs 190/02 art 3 c. 4 per l'espressione del competente parere regionale»⁶⁰, portando così all'8 aprile 2004 il termine ultimo per la trasmissione delle valutazioni regionali al Ministero delle Infrastrutture.

Con questo la Regione [2004, 23] vuole far cadere le critiche di “oscurazione pilotata” che vengono ad essa rivolte, facendo notare come, analogamente a quanto accaduto con il primo presentato a marzo 2003, anche per questo progetto la Regione Piemonte ha attivato procedure di informazione straordinaria non prescritte dalle norme vigenti quali:

- pubblicazione dell'estratto del progetto su internet;
- pubblicazione del progetto completo su RUPAR Piemonte;
- possibilità di visionare i progetti presso l'ufficio VIA;
- possibilità di visionare i progetti presso la Direzione Trasporti;
- progetto completo su cartaceo alla Comunità Montana e alla Provincia di Torino;
- progetto su CD a tutti gli enti locali;
- incontri con gli enti locali aperti comunque alla partecipazione di tutti gli interessati.

Sulla questione il fronte dei sindaci si divide. La Comunità Montana Bassa Val Susa sostiene che questi incontri abbiano in realtà non lo scopo di ascoltare e venire incontro alle richieste della valle, quanto piuttosto quello di riformulare il progetto di RFI facendo più che altro riferimento al punto che più preme alla stessa Regione, e cioè il collegamento con Torino, il collegamento con il nodo di Orbassano e la correzione del percorso della Gronda nord. Mentre su questi punti vengono accolte buona parte delle osservazioni dei comuni interessati (cintura di Torino), la Comunità Montana, espressione della Bassa Valle di Susa, continua a sostenere che il progetto non è compatibile con la situazione ambientale della valle e, non soddisfatta del dibattito, dopo alcune sedute abbandona i lavori.

⁶⁰ Nota prot. 304/U.C./T.V.C. del 10/3/04

La Regione [2004, 24] rigetta le accuse e ribadisce ancora una volta come vi sia stato tutto il coinvolgimento possibile degli enti locali, ben al di là di quanto la stessa legge gli avrebbe prescritto di fare, sottolineando che, per quanto riguarda l'approvazione del progetto preliminare tratta nazionale nelle sue due versioni, si siano tenute complessivamente, dal 12 aprile 2002 data di prima presentazione della Gronda nord presso la Prefettura di Torino:

- 4 Conferenze di Servizi;
- 23 Tavoli Tecnico-Politici
- 31 incontri tematici
- sono stati esaminati 1 studio del Politecnico e 2 progetti preliminari, oltre alle varianti locali proposte da Regione, Provincia, RFI, ATIVA (azienda che gestisce la tangenziale autostradale di Torino), e quelle dei Comuni di Torino, Venaria, Pianezza, S.Gillio e Druento;
- sono state distribuite 50 copie (ciascuna di 11 CD) dei progetti su supporto informatico;
- sono state distribuite 6 copie cartacee del progetto.

La Regione fa inoltre rilevare come dalla prima presentazione del progetto siano trascorsi 720 giorni (12 aprile 2002 - 1 aprile 2004), per cui gli enti locali ai sensi della legge hanno avuto a disposizione complessivamente:

- 30+30 giorni per l'invio delle osservazioni al Ministero dell'Ambiente⁶¹;
- 133 giorni (dal 10 marzo 2003 al 21 luglio 2003) per le osservazioni alla Regione Piemonte sul primo progetto preliminare presentato a marzo 2003;
- 113 giorni (dal 10 dicembre 2003 al 1 aprile 2004) per l'espressione dei pareri alla Regione Piemonte sulla variante del progetto preliminare presentato a dicembre 2003, per 246 giorni totali.

La Regione rigetta così tutte le accuse, addossa la responsabilità ai sindaci e procede a dare parere favorevole alla seconda versione del progetto preliminare RFI per la tratta nazionale, che il 7 ottobre 2004 riceve il benestare con prescrizioni anche dall'ufficio Valutazione Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente. A fine novembre è prevista l'approvazione finale da parte del CIPE, ma l'esame slitta oltre giugno 2005 su richiesta della Regione, che vorrebbe prima far effettuare a RFI le trivellazioni per verificare la presenza di amianto nel monte Musinè.

Intanto LTF non riesce ad iniziare neanche i sondaggi per la tratta internazionale, pur già approvata dal CIPE, per l'opposizione dei sindaci della Valle Susa⁶². Il 14 settembre 2004 questi disertano in prefettura la sottoscrizione dell'accordo sui carotaggi propedeutici all'avvio dei cantieri per la tratta internazionale, cioè il primo passo concreto del progetto della Torino-Lione che hanno discusso e contestato per dodici anni⁶³. A dicembre i comuni continuano a mantenere una ferma opposizione ai sondaggi, e LTF reagisce scrivendo a tutte le amministrazioni che non danno accesso ai terreni, appellandosi alla legge che regola gli espropri. La Comunità Montana chiede ai comuni di farsi punto di riferimento per tutti i cittadini proprietari dei terreni che fossero contattati da LTF, e annuncia un ricorso collettivo al Tar. Soprattutto, però, prende forma organizzata la protesta vera e propria da parte dei comitati popolari, che da Venaus a Pianezza realizzano presidî e serate di "assemblea permanente" contro le trivelle⁶⁴.

⁶¹ Ai sensi della l. 349/1987

⁶² Luna Nuova del 16/11/2004

⁶³ La Repubblica del 15/9/04 (pagine di cronaca di Torino)

⁶⁴ Luna Nuova del 7/12/2004

5.2.5 *Caratteristiche della seconda fase e attori coinvolti*

Si conclude così anche una seconda fase, che si distingue dalla precedente per almeno due motivi. Il primo, dal lato delle arene decisionali, vede da una parte l'entrata in vigore e l'applicazione al caso in esame della tanto contestata Legge Obiettivo, che sembrerebbe chiudere la strada ad ogni ipotesi di coinvolgimento. Dall'altra parte, si assiste per la prima volta, nonostante ciò, alla creazione di tavoli di concertazione appositamente costituiti per la discussione del progetto preliminare (nazionale ed internazionale). Questo denoterebbe un mutamento di strategia da parte dei proponenti, dalla vera e propria arroganza della prima fase al riconoscimento che in valle esiste un problema di rifiuto organizzato all'opera, da provare a superare attraverso arene maggiormente inclusive e proposte di compensazioni economiche. La contestazione pare tuttavia ancora una volta sottovalutata. I sindaci rifiutano i risarcimenti, e si dichiarano insoddisfatti del modello decisionale poco trasparente proposto principalmente dalla Regione e da RFI, che rifiuta di entrare nel merito delle questioni tecniche che invece il movimento si è incaricato di analizzare in prima persona. Si tratterebbe, in buona sostanza, di coinvolgimento sì, ma strategico, senza un reale ascolto. Diversa ovviamente l'opinione della Regione a proposito del processo decisionale, nel quale sarebbe stato concesso un grado di partecipazione assai elevato, molto più di quanto la legge prescriverrebbe.

Con le discussioni relative al progetto preliminare, insomma, le posizioni paiono allontanarsi piuttosto che convergere, e i toni scaldarsi. È quanto accade (e questo è il secondo motivo che distingue tale fase dalla precedente) anche al di fuori dei tavoli di concertazione, allorché si sviluppa una vera e propria protesta, sempre più organizzata, continua e capillare, che vede la partecipazione di una quantità sempre maggiore non solo di persone, ma anche di tipologie di attori. In particolare assumono un ruolo chiave i comitati civici, che sorgono in ogni comune raccogliendo un numero elevato di affiliati. Sono loro a prendere in mano il timone della protesta, appoggiando i sindaci e le Comunità Montane sempre molto attivi nella loro battaglia istituzionale, affiancando le associazioni ambientaliste nella loro opera di pressione, informazione e raccolta dati, ma soprattutto guidando la forma di contestazione più classica e più dura di quanto non fosse mai accaduto nella fase precedente. I comitati sostengono i sindaci nei loro tentativi di avere voce in capitolo nelle decisioni che riguardano il territorio da loro amministrato, ma rispetto alle associazioni ambientaliste più attive nei primi anni sviluppano, sulla scorta di quanto avvenuto nella prima fase, una disillusione alquanto evidente nel fatto che il processo decisionale possa un giorno davvero essere inclusivo e trasparente in un ambito come quello infrastrutturale dove “gli interessi dei potenti” sono così forti. Quindi, a fianco della sempre importante presenza di momenti informativi, sviluppano una protesta fatta di cortei, manifestazioni e boicottaggi, appoggiati nell'ultimo periodo dagli altri attori che si affacciano sulla scena: centri sociali e sindacati di base, ma anche partiti politici di scala nazionali quali Rifondazione Comunista, Verdi e Partito dei Comunisti Italiani.

Con il primo presidio ai cantieri LTF contro le trivellazioni verso la fine del 2004, tuttavia, anche questa fase è destinata a lasciare il posto ad un'altra, con caratteristiche differenti sia sotto il profilo degli attori coinvolti, sia soprattutto dei modelli decisionali adottati e delle corrispondenti forme di protesta.

5.3 2005: Fallimento del primo tentativo di dialogo e battaglie contro le trivellazioni

5.3.1 *L'istituzionalizzazione del conflitto*

Sabato 19 Marzo 2005 sono convocati in formula aperta in piazza Castello, nel cuore di Torino, 37 Consigli Comunali della Valle di Susa e Gronda nord-ovest e 2 Consigli delle Comunità Montane Alta e Bassa Valle di Susa, che approvano, all'unanimità, una stessa delibera che esprime formalmente assoluta contrarietà al TAV Torino-Lione, e rivendica il proseguimento del confronto istituzionale con gli enti locali interessati. Presenti anche migliaia di cittadini con bandiere e striscioni, i comitati commentano che ci si trova di fronte ad «un inedito tentativo di difesa del territorio e della martoriata democrazia dalla violenza del Grande Partito Trasversale degli Affaristi» (Coordinamento dei Comitati, 20/03/2005, comunicato). Il bersaglio più immediato è l'avvio degli scavi per il cunicolo esplorativo di Venaus, i cui lavori sono stati consegnati l'11 aprile alle società titolari d'appalto in attesa di iniziare le attività di cantiere dopo l'approvazione del progetto definitivo. Nel movimento No-Tav sia la componente istituzionale sia i comitati si sono già mobilitati contro questa evenienza, e denunciano come le proprie richieste invece di essere ascoltate vengano criminalizzate, rendendosi conto che l'idea prevalente tanto nei media quanto ai livelli decisionali superiori è «a questo punto lo scavo diventa un problema politico di ordine pubblico che toccherà ai Palazzi gestire»⁶⁵.

Nel maggio del 2005 le elezioni regionali vengono vinte dalla coalizione di centrosinistra guidata da Mercedes Bresso, ma nei momenti concitati dell'imminenza dell'avvio dei sondaggi sia la componente movimentista della protesta, sia gli stessi sindaci della Valle di Susa, fanno presto capire che per loro non esistono governi amici, e di essere determinati a portare avanti la propria battaglia sino a quando le loro ragioni non saranno prese in considerazione. Inoltre l'appoggio dato alla protesta dai partiti della sinistra della coalizione è destinato a segnare la nuova legislatura regionale sin dal suo avvio. Il 16 maggio l'insediamento del nuovo Consiglio Regionale è salutato da un presidio di un centinaio di manifestanti No-Tav, mentre all'interno 10 consiglieri dalle file di Verdi, Rifondazione Comunista e Comunisti Italiani, ma anche 1 della Lista "Insieme per Bresso", firmano subito un documento contrario all'opera, in cui «esprimono inoltre totale contrarietà all'autorizzazione e all'avvio dei rilevamenti e dei sondaggi geognostici funzionali all'opera ed in particolare all'avvio del maxi sondaggio di Venaus. Dichiarano fin da ora che saranno presenti, a fianco delle istituzioni locali e delle popolazioni, per impedire la collocazione dei cantieri e l'avvio dei sondaggi»⁶⁶. La vicenda Tav determina così un'immediata verifica di maggioranza per ricomporre lo strappo tra le posizioni della presidente⁶⁷ e le posizioni dei dissidenti⁶⁸.

Intanto, in vista del vertice italo-francese del 13 maggio al Ministero dei Trasporti di Parigi sull'avanzamento dei tre progetti (tratta francese, tratta italiana e tratta internazionale), la nuova giunta di centrosinistra aveva convocato il giorno 10 un incontro con gli oltre 30 sindaci della Valle di Susa. Durante la riunione la Provincia annuncia per la prima volta di aver ricevuto l'incarico di ricoprire il ruolo di ente capofila per lo studio di un "Piano Strategico per lo sviluppo economico della Valle di Susa attraversata dalla Torino-Lione", chiedendo ai sindaci non di dire sì al TAV, ma di sedersi intorno a un tavolo per concertare un patto territoriale di sviluppo⁶⁹. L'ente si dichiara disponibile a mettere a di-

⁶⁵ La Stampa del 20/4/2005

⁶⁶ <http://www.notavtorino.org/documenti/doc-cons-reg-16-5-05.htm>

⁶⁷ la Repubblica del 22/5/2005 - pag. II - cronaca di Torino

⁶⁸ la Repubblica del 23/5/2005 - pag. I - cronaca di Torino

⁶⁹ Luna Nuova del 13/5/2005 - pag. 3. L'incarico pare un'ovvia conseguenza della delibera CIPE n. 26/2003, ma in realtà il fatto che il governo Berlusconi benedica tale arena finanziandola con 500mila euro fa ritenere al movi-

sposizione di tutte le parti coinvolte le proprie competenze tecniche per definire in dettaglio i contenuti e le finalità del progetto. A parte questo l'incontro si risolve in un "muro contro muro" tra la presidente Bresso, che afferma che la Torino-Lione non è in discussione e che sarà realizzata nella valle, limitandosi ad offrire un tavolo di concertazione con gli enti locali finalizzato a ridurre l'impatto dell'opera e ad alleviare i disagi agli abitanti, e i sindaci e presidenti delle Comunità Montane, che si dicono disponibili ad accogliere l'offerta di dialogo solo se si potrà discutere anche della necessità di costruire la linea⁷⁰, ossia se è presa in considerazione anche l'opzione 0 dell'ammodernamento della linea esistente, rifiutando di farsi assimilare in una logica "Come-Tav" in favore, eventualmente, solo di una "Se-Tav"⁷¹.

Un passo in favore degli oppositori sembra arrivare proprio da vertice del 13 nel quale i delegati francesi, per ragioni sia tecniche che finanziarie⁷², mostrano nuovamente di voler procrastinare la realizzazione della linea. E questo fatto sembrerebbe lasciare spazio all'opportunità di un rinvio al gennaio 2006 per l'apertura del cantiere del cunicolo esplorativo di Venaus altrimenti imminente⁷³, anche perché nel frattempo la Procura di Torino si è attivata proprio sulle vicende del tunnel di Venaus per reati quali turbativa d'asta ed abuso in atti d'ufficio⁷⁴, mentre «sullo sfondo dell'inchiesta si delinea la presenza di un più ampio cartello politico-affaristico a riguardo delle gare d'appalto per la Torino-Lione»⁷⁵. Nonostante ciò qualche giorno dopo LTF notifica ai proprietari l'ingresso sui terreni per il 3 di giugno, facendo notare che «eventuali atti volti alla turbativa dell'accesso o di ostacolo alle operazioni previste saranno perseguiti a norma delle vigenti disposizioni di legge». Gli oppositori, per voce del Presidente della Comunità Montana Bassa Valle Susa Ferrentino, vedono in questo atto una provocazione per alzare i toni e far passare il movimento dalla parte del torto, dal momento che arriva alla vigilia di una grande manifestazione⁷⁶.

Il 4 giugno 2005 è infatti il giorno della marcia Susa-Venaus, che aggregando il malcontento contro il TAV Torino-Lione e contro il raddoppio della galleria autostradale del Frejus raccoglie più di 30mila partecipanti. Lo scopo è duplice: da un lato una manifestazione di forza in vista dell'inizio degli scavi per i sondaggi, dall'altra una dimostrazione di coesione della popolazione con gli oltre 50 amministratori della Valle Susa e della cintura torinese, che permetta loro di partecipare da una posizione di forza al delicato confronto sul Tav con la Regione programmato per il successivo 9 giugno, avendo alle spalle il sostegno della valle⁷⁷.

Questo secondo obiettivo pare tuttavia indebolito dalla notizia dello stesso giorno di un incendio provocato da un TIR all'interno del traforo internazionale del Frejus⁷⁸, determinato dal mancato funzionamento del sistema di sicurezza all'imbocco francese, che ha causato due morti⁷⁹. Come già accaduto

mento che essa abbia in realtà il compito da un lato di redigere studi capaci di dimostrare gli ipotetici vantaggi economici e occupazionali del Tav per i territori attraversati, dall'altro di allettare le amministrazioni con compensazioni economiche in cambio del loro assenso all'opera.

⁷⁰ la Repubblica del 11/5/2005 – pag. II - cronaca di Torino

⁷¹ il Giornale del Piemonte del 11/05/05

⁷² La Stampa del 14/5/2005 – pag. 35 cronaca di Torino

⁷³ la Repubblica del 14/5/05 – pag. V cronaca di Torino

⁷⁴ la Repubblica del 12/8/05 – pag. IX – Cronaca di Torino

⁷⁵ la Repubblica del 4/5/2005. Cfr. anche Barbacetto [2005a; 2005b].

⁷⁶ Luna Nuova del 24/5/2005

⁷⁷ <http://www.notavtorino.org/iniziative.htm#30000>

⁷⁸ la Repubblica del 5/6/2005 – pag. 20

⁷⁹ la Repubblica del 5/6/2005 – Cronaca di Torino pagina V

nel 1999 con la tragedia del tunnel del Monte Bianco, anche questo incidente rilancia con forza l'idea dell'urgenza della linea ferroviaria ad alta capacità⁸⁰. Secondo i comitati civici

politici e imprenditori italiani si buttano a sfruttare strumentalmente il fatto, al fine di propagandare l'indispensabilità del TAV ancora una volta mediante slogan: l'accento è ovviamente posto sulla questione "sicurezza", e viene utilizzata principalmente la suggestione di un possibile futuro convogliamento massiccio dei TIR sui treni ad alta capacità. È chiaro che uno degli obiettivi, tutto politico, perseguito scientemente con questa campagna mediatica è l'indebolimento dell'opposizione valsusina all'alta velocità, della sua delegazione al tavolo del confronto regionale e imminente⁸¹.

Alla partenza di questo nuovo tavolo regionale i primi cittadini valsusini si presentano chiedendo due cose: la sospensione dei sondaggi e dei cantieri del tunnel di Venaus e l'apertura di una discussione sulle ragioni che giustificano la Torino-Lione. L'amministrazione regionale acconsente ponendo tuttavia il vincolo della prosecuzione dei lavori, essendo interessata a dimostrare al mondo industriale che la Torino-Lione con il centrosinistra non si ferma, ma anzi accelera proprio grazie alla rottura con il metodo decisionale autoritario della precedente Giunta di centrodestra, in direzione della concertazione. Il presidente della Comunità Montana pone allora a sua volta delle condizioni: la convocazione di un Consiglio Regionale aperto sulla questione, sulla base del quale i sindaci valuteranno se continuare o meno a partecipare a questo tavolo di concertazione⁸².

Nel frattempo le imprese interessate, facendo notare che non esiste alcuna motivazione legale per un rinvio, annunciano le date per l'installazione dei cantieri di Borgone di Susa, Bruzolo e Venaus. I comuni della valle affermano di non lasciarsi intimidire⁸³, e deliberano ancora una volta contro i cantieri e contro le opere connesse, in particolare la discarica dei 270 mila metri cubi di smarino sul proprio territorio. Il presidente della Comunità Montana della Bassa Valle Ferrentino, continuando la singolare forma di protesta istituzionale inaugurata a marzo, comunica al direttore dei lavori che nelle date in questione saranno convocati nelle aree interessate Consigli Comunali aperti, con la partecipazione di migliaia di cittadini⁸⁴.

Il 20 giugno 2005 ha così inizio a Borgone di Susa ciò che più caratterizzerà questa terza fase nella storia della lotta, e cioè lo scontro (anche fisico) sul tema delle trivellazioni preliminari tra la popolazione locale e il Governo promotore dell'opera, che in Valle si manifesta più che altro attraverso l'invio di ingenti forze di polizia. Riescono nel loro intento i tre presidi anti-sondaggio, che grazie alla presenza determinante della popolazione della valle accanto ai rappresentanti locali, riuniti in Consigli Comunali aperti, riescono a bloccare l'avvio dei lavori di sondaggio programmati. Aver impedito l'entrata delle trivelle sui terreni di Borgone (20/6/05)⁸⁵, Bruzolo (27/6/05)⁸⁶ e Venaus (29/6/05)⁸⁷, è tuttavia solo il primo passo della battaglia, che si concretizzerà da questo momento in avanti attraverso la creazione di presidi permanenti in questi tre siti, che diventano sedi tanto di assemblee e dibattiti quanto di vita collettiva, diventando l'emblema della "democrazia partecipativa alla valsusina".

⁸⁰ la Repubblica del 7/6/05 – Cronaca di Torino pag. II

⁸¹ Notizie No-Tav Torino n. 9, Giugno 2005, <http://www.notavtorino.org/documenti/Notizie%20To-NO-TAV%209.htm>

⁸² Luna Nuova del 10/6/05 – pag. 2

⁸³ In riferimento soprattutto alle minacce di morte ricevute il 13 giugno da Mauro Carena, Presidente della Comunità Montana Alta Valle Susa, che il movimento ritiene in qualche modo collegate alla "lobby Pro-Tav" (la Repubblica del 22/6/2005).

⁸⁴ Luna Nuova del 11/6/05

⁸⁵ <http://www.notavtorino.org/documenti/20-giugno-2005.htm>

⁸⁶ <http://www.notavtorino.org/documenti/27-giugno-2005.htm>

⁸⁷ <http://www.notavtorino.org/documenti/29-giugno-2005.htm>

5.3.2 *I primi tentativi di dialogo*

La “doppia partita dei No Tav”⁸⁸ prevede però di giocare su due fronti, e a fianco della protesta si muove la strategia istituzionale dei sindaci, che il 21 giugno, nelle stesse ore in cui un centinaio di persone organizzava il presidio permanente di Borgone, ottengono un’audizione dalla Presidente della Giunta e dai capigruppo del Consiglio Regionale del Piemonte, per porre l’attenzione sulle questioni ancora aperte: sostenibilità ambientale ed economica, situazione idrogeologica, rischio amianto al Musinè e uranio nell’area di Venaus. Da qui si può rilevare anche l’appoggio sempre più stretto dato dai partiti della sinistra (Verdi, PRC e PdCI):

I soliti consiglieri regionali più sensibili alla domanda di partecipazione democratica erano riusciti ad ottenere questo appuntamento di riapertura del dialogo politico, ad un livello formale più alto, a 12 giorni dal fallimento del tavolo di confronto tra gli enti territoriali e gli Assessori ai Trasporti e all’Ambiente. (Coordinamento dei Comitati, 22/06/2005, comunicato)

Nei loro interventi nel corso dell’audizione i presidenti delle due Comunità Montane e i sindaci di Venaria e Venaus avanzano la richiesta di una moratoria di tre mesi sui sondaggi, per dare spazio ad un confronto tecnico-politico che parta questa volta dall’utilità dell’opera e dalle maggiori criticità del progetto TAV Torino-Lione, e la Regione si dichiara disponibile a farsi portavoce presso il Governo e la Conferenza Intergovernativa in questo senso⁸⁹.

Il Governo, che nella persona del ministro Lunardi non ha mai fatto segreto di voler iniziare al più presto i lavori e non credere nel dialogo, non risponde neppure⁹⁰. La CIG viceversa convoca per l’11 luglio a Roma una delegazione di sindaci valsusini, per spiegare loro la necessità di partire subito con i lavori, dal momento che se l’opera non sarà avviata entro la fine del 2005 non rientrerà nei fondi europei programmati per il 2006-2013⁹¹. Viene così proposta una mediazione: in cambio dell’avvio immediato dei sondaggi, vengono promesse ai sindaci compensazioni economiche e posti negli organi decisionali. Nello specifico vengono offerti l’ingresso nella CIG per uno o due rappresentanti degli enti locali, l’apertura di un tavolo di confronto entro due settimane, la trasparenza sui dati dei carotaggi e la convocazione degli Stati Generali sull’attraversamento delle Alpi⁹². Agli amministratori è immediatamente evidente che questo pacchetto porta in sé la pregiudiziale di un assenso alla realizzazione dell’opera, e replicano inoltre che questo tipo di coinvolgimento avrebbe dovuto esserci sin dall’inizio senza bisogno di bloccare i lavori, e di essere pronti a sedersi al tavolo di confronto ma unicamente a condizione che non partano i carotaggi, mentre senza moratoria continueranno i presidî. Secondo Ferrentino «non si tratta di riproporre il muro contro muro ma di tener conto dell’impossibilità di discutere serenamente delle criticità sollevate dai nostri esperti mentre in valle iniziano i sondaggi»⁹³. «Se però dovesse esserci una prova di forza non ci saranno più tavoli tecnici di confronto. E non ci saranno nemmeno se non ci sarà il blocco di questi sondaggi»⁹⁴.

⁸⁸ la Repubblica del 21/6/2005 – pag. II Cronaca di Torino

⁸⁹ la Repubblica del 22/6/2005 – pag. II Cronaca di Torino. La disponibilità mostrata in questo caso da Regione e Provincia è dovuta in realtà più al fatto che anche tali enti hanno interesse ad una sospensione dei lavori per poter rivedere il tracciato in favore di un passaggio della linea per Torino, ma viene vissuta comunque come una svolta dai sindaci valsusini: «è importante però che il dialogo si sia aperto: finora noi eravamo stati spesso sentiti, ma mai davvero ascoltati. Il presidio a Borgone per ora rimane. Ma siamo soddisfatti e aspettiamo la risposta positiva del governo alla richiesta della Bresso. Allora lo toglieremo» (Ferrentino, *ibidem*).

⁹⁰ la Repubblica del 23/6/2005

⁹¹ la Repubblica del 25/6/2005

⁹² la Repubblica del 12/7/05

⁹³ La Stampa del 13/7/05 – Cronaca di Torino

⁹⁴ la Repubblica del 26/6/2005

5.3.3 *La Commissione Rivalta*

In favore della ripresa del dialogo gioca però un altro fattore, ossia che da anni anche Regione⁹⁵, Provincia, Comune di Torino e Camera di Commercio premono per una revisione del tracciato, affinché questo tocchi la città di Torino e il suo centro intermodale della cintura sud a Orbassano⁹⁶, ma RFI ha sempre rifiutato. Per alzare il *pressing* sulle Ferrovie, il 18 luglio firmano un protocollo d'intesa che punta ad avviare in proprio uno studio di fattibilità⁹⁷, e il 20 la Regione propone di realizzare una serie di riunioni per approfondire le criticità del progetto ed individuare rilevazioni da eseguire a garanzia delle popolazioni, con la possibilità di sottoscrivere un documento che stabilisca un cronoprogramma⁹⁸. Il 22/7/05, al termine del Consiglio Provinciale tematico sulla Torino-Lione, viene approvato un ordine del giorno firmato da tutti i partiti di maggioranza⁹⁹, frutto della mediazione fra i tre partiti della sinistra e il resto della coalizione, in cui di fatto si riconosce la richiesta di moratoria, e viene perfezionata l'intesa politica abbozzata due giorni prima in Regione individuandone lo strumento attuativo in una "Commissione ristretta" tecnico-politica con gli enti locali per analizzare le criticità del progetto¹⁰⁰.

Il Governo nazionale si oppone, ma la Conferenza dei Sindaci, riunita per la prima volta a porte chiuse dall'inizio della protesta, accetta la proposta di mediazione di Regione e Provincia, non senza contrasti interni¹⁰¹ e solo dopo una lunga e sofferta discussione sull'opportunità di riportare come premessa al documento di accettazione¹⁰² un'esplicita dichiarazione di contrarietà alla realizzazione della linea¹⁰³. Il Governo prende atto dell'accordo tra Provincia, Regione e sindaci della Val di Susa¹⁰⁴, e nell'incontro del 3 agosto acconsente alla creazione di una "Commissione tecnica ristretta"¹⁰⁵. Si tratta di un risultato a due facce, che non tarderà a creare incomprensioni. Da un lato i sindaci della Valle ottengono non solo la discussione delle criticità, ma anche la temporanea sospensione dei sondaggi¹⁰⁶. Dall'altro lato però Provincia, Regione e Governo definiscono tale organismo tecnico come supporto alla Conferenza dei Servizi, riuscendo in questo modo a collocarlo formalmente già nella cornice del percorso di realizzazione dell'opera¹⁰⁷, proprio nel giorno in cui il CIPE approva la seconda versione del progetto preliminare per la tratta italiana¹⁰⁸.

⁹⁵ D.G.R. 21 luglio 2004 n. 26-12997; D.G.R. 1 agosto 2005, n. 16-609 (per un commento dei comitati civici cfr. <http://www.notavtorino.org/documenti/delib-reg-1-8-05.htm>)

⁹⁶ la Repubblica del 2/8/05

⁹⁷ la Repubblica del 19/7/05

⁹⁸ la Repubblica del 21/7/05

⁹⁹ <http://www.notavtorino.org/documenti/odg-cons-prov-22-7-05.htm>

¹⁰⁰ la Repubblica del 23/7/05

¹⁰¹ Soprattutto fra gli amministratori della cintura torinese, disposti a discutere pur non nascondendo dubbi sul provvedimento, e quelli della Valle di Susa, preoccupati dall'impatto dell'opera [Gino 2010c, 37].

¹⁰² <http://www.notavtorino.org/documenti/lett-finale-conf-sind-28-7-05.htm>

¹⁰³ la Repubblica del 28/7/2005

¹⁰⁴ La Stampa del 30/7/05

¹⁰⁵ la Repubblica del 3/8/05, decisione ufficializzata con la nota ministeriale prot. 1286 del 5/8/2005.

¹⁰⁶ In realtà i sindaci sono consapevoli dei rischi che corrono accettando di sedere al tavolo, ma preferiscono comunque accettare per poter aprire comunque un dialogo. Nelle parole di Ferrentino: «La Commissione non è stata fatta per dare il via ai lavori ma per discutere delle criticità dell'opera e decidere un cronoprogramma su tutte le questioni. Noi crediamo in questo metodo, frutto anche della mobilitazione dei cittadini. Non accetteremo accelerate sui sondaggi» (la Repubblica del 3/8/05). Tale strategia provocherà comunque tensioni con la componente movimentista della protesta e in particolare con i comitati, che vedono nella commissione un cavallo di Troia per la partenza dei lavori.

¹⁰⁷ la Repubblica del 4/8/05 – pag. II – Cronaca di Torino

¹⁰⁸ la Repubblica del 4/8/05 – pag. III – Cronaca di Torino

Prende così vita il 29/08/2005 il primo vero tavolo allargato di natura tecnica nella vicenda, la c.d. Commissione Rivalta, dal nome dell'ex assessore regionale ai trasporti designato come presidente. Ma l'allargamento dell'arena di discussione non avrà l'effetto sperato nel sopire l'opposizione all'opera. Pare anzi che il metodo decisionale adottato, che della Porta e Piazza [2008, 23] definiscono "cooptazione selettiva", raggiunga l'esito opposto, allentando anche la coesione fra le due anime della protesta allontanando i sindaci che accettano la discussione dai comitati contrari ad ogni concessione. I prodromi si possono già vedere nel fatto che la sofferta decisione di accettare di partecipare alla Commissione venga presa per la prima volta in una Conferenza dei Sindaci a porte chiuse. Il 15 settembre 2005 il Coordinamento dei Comitati indice poi un'assemblea pubblica lamentando che la Commissione ha già totalizzato quattro riunioni e non sono ancora state rese pubbliche le prime informazioni sull'esito degli incontri¹⁰⁹, e quando i consulenti tecnici della Comunità Montana relazionano a tale assemblea¹¹⁰, i partecipanti chiedono chiarimenti sul perché, fra tutte le possibili criticità dell'opera, la discussione sia partita proprio dai sondaggi. Ritengono infatti che il dibattito dovesse cominciare dalla necessità o meno della costruzione della linea, e non dall'opportunità e i metodi di svolgere indagini propedeutiche alla costruzione¹¹¹, lasciando intendere neanche troppo implicitamente che l'opera si farà. Contestano soprattutto che mentre la popolazione si impegna a rafforzare i presidi contro le trivellazioni, gli amministratori locali, dopo aver fortemente contribuito a metterli in piedi, accettino ora la trattativa con il Ministero e LTF per iniziare le stesse trivellazioni. Questo provoca la spaccatura in Valle: la maggior parte delle istituzioni locali è favorevole a far partire le indagini geognostiche, mentre una minoranza istituzionale e tutto il movimento No-Tav si oppongono, evidenziando che iniziare i sondaggi significa iniziare i lavori, e che non è a questo scopo che i sindaci dovrebbero sedere a tavoli di discussione.

Sull'onda della possibile spaccatura con il movimento, la Conferenza dei Sindaci del 19 settembre rinvia il proprio pronunciamento sul documento della Commissione tecnica per l'incontro con Governo e CIG del giorno seguente. La cosa irrita i DS, partito di riferimento della stragrande maggioranza dei sindaci della valle¹¹² così come dei presidenti di Regione e Provincia, che accusano i primi cittadini di farsi comandare dalla piazza e minacciano di stroncare la carriera politica di chi dissente¹¹³. Nell'incontro del 20 gli amministratori valsusini chiedono di rinviare i sondaggi inerenti la presenza di amianto ed uranio a quando la Commissione abbia esaminato tutte le criticità del progetto (primavera 2006), e davanti alla contrarietà degli interlocutori ottengono almeno il tempo per consultare preventivamente i cittadini¹¹⁴. Partono così assemblee popolari nei vari comuni della valle in cui gli amministratori si rivolgono direttamente ai propri elettori, riscontrando fra i maggiori comitati No-Tav «una netta opposizione a qualunque sondaggio, buono solo a dividere l'opposizione all'Alta Velocità» (Coordinamento dei Comitati, 23/09/2005, volantino distribuito all'assemblea di S. Ambrogio¹¹⁵).

¹⁰⁹ La Stampa del 16/9/05

¹¹⁰ <http://www.notavtorino.org/documenti/com-stam-tecnici-comm-cmbvs-16-9-05.htm>

¹¹¹ Che ritengono peraltro totalmente inutili esistendo già numerose prove della presenza di amianto nella zona senza bisogno di verificarlo nuovamente, tanto più che è già stata anche certificata formalmente a gennaio 2003 dal Centro di Geotecnologie dell'Università di Siena (<http://www.notavtorino.org/documenti/estrat-univ-siena-amianto-presente.pdf>).

¹¹² In particolare tutti i 23 comuni della Bassa Valle, i più combattivi e maggiormente toccati dall'ipotesi della linea, sono all'epoca amministrati dall'Unione.

¹¹³ la Repubblica del 20/9/05 - pag. V - Cronaca di Torino

¹¹⁴ la Repubblica del 21/9/05 - pag. VI - Cronaca di Torino

¹¹⁵ <http://www.notavtorino.org/documenti/cosa-serve-sondare-23-9-05.pdf>

5.3.4 *Lo strappo del Governo*

I sindaci si trovano così fra due fuochi, soprattutto dopo la prova di forza del 26 settembre quando, sostenendo che la UE minaccia di ritirare i propri finanziamenti se i lavori per il tunnel di Venaus non iniziano entro il 2005, il Ministro dei Trasporti Lunardi scioglie la Commissione Tecnica¹¹⁶ avvertendo che tanto i sondaggi si faranno immediatamente, a prescindere da ogni discussione¹¹⁷. Lo stesso giorno arrivano in effetti a Venaus le lettere di esproprio per il cantiere, dove si legge che il 6 e 7 di ottobre la CMC (Cooperativa Muratori e Cementisti), incaricata da LTF di eseguire i lavori, tenderà come in giugno di prendere possesso dei terreni su cui poter iniziare il cantiere per i sondaggi. A questo punto gli assessori ai trasporti regionale e provinciale provano a salvare Commissione e cammino di mediazione proponendo al Governo di convocare una Preconferenza dei Servizi per il 12 ottobre, mentre una tesa Conferenza dei Sindaci della valle riesce a sottoscrivere unanimemente un documento¹¹⁸ che riceve il plauso di Regione e Provincia, in cui si approva la proposta di sondaggi sull'intera tratta solo se volti a verificare i rischi per la salute dei cittadini, e si chiede al Governo di rinviare la Preconferenza dei Servizi e avviare i lavori di rilevazione solo successivamente¹¹⁹.

A tali azioni fa seguito anche una lettera indirizzata al Presidente del Consiglio firmata da Presidente della Regione, Presidente della Provincia e Sindaco di Torino, in cui si chiede che il Governo accetti di rinviare i primi sondaggi al 31 ottobre e faccia tornare i suoi rappresentanti al tavolo della Commissione Rivalta, promettendo che in cambio questa tratterà anche la questione del tunnel di Venaus, che non figurava nell'agenda dell'organismo tecnico e che ne modifica enormemente il mandato (si tratta di fatto di discutere l'avvio dell'opera). Il Governo accetta lo scambio, e sospende all'ultimo minuto la partenza del cantiere di Venaus, ritirando anche i quasi mille agenti delle forze dell'ordine inviati per controllare e vigilare sull'annunciata, massiccia partecipazione di amministratori e cittadini della Valle decisi a contestare, pacificamente, quella che appariva come una prova di muscoli¹²⁰. La Regione provvede così alla ricostituzione della Commissione Tecnica sciolta dopo il ritiro dei rappresentanti governativi¹²¹.

La conclusione non soddisfa affatto i comitati No-Tav, che in quello che era il giorno previsto per la partenza dei lavori si radunano comunque per ribadire il loro no ai sondaggi "né oggi né mai", sostenendo che quello del Governo sembra solo uno spostamento di una decisione già presa¹²². E in effetti, proprio mentre giunge agli enti locali una lettera del Presidente del Consiglio Berlusconi che autorizza il ritorno dei rappresentanti ministeriali nella Commissione Rivalta¹²³, il ministro Lunardi colloca la riapertura del dialogo in una cornice di sfida muscolare, avvertendo che, a prescindere da qualsiasi cosa venga dibattuta, il 31 ottobre dovranno partire i sondaggi della parte italiana, compreso il cunicolo di Venaus¹²⁴. La replica di Ferrentino è: «se il ministro ha dato un ultimatum così netto, allora la Commis-

¹¹⁶ Nota del 26 settembre 2005, prot. 1379

¹¹⁷ La Stampa, 28 Settembre 2005 – pag. 41

¹¹⁸ <http://www.notavtorino.org/documenti/doc-confer-sindaci-24-9-05.htm>

¹¹⁹ la Repubblica del 25/9/05 – pag. VII – Cronaca di Torino

¹²⁰ la Repubblica del 6/10/2005 – pag. III Cronaca di Torino

¹²¹ D.G.R. 69-1011 del 3/10/05, per un commento dei comitati civici cf. <http://www.notavtorino.org/documenti/delib-reg-comm-tecn-3-10-05.htm>

¹²² la Repubblica del 7/10/2005 – pag. II Cronaca di Torino

¹²³ La Stampa del 13/10/05 – pag. 41

¹²⁴ la Repubblica del 13/10/05 – pag. III Cronaca di Torino. Sulla stessa lunghezza d'onda sono d'altronde anche le dichiarazioni (la Repubblica del 21/10/05) di quindici Consiglieri (DS e Margherita) di Regione, Provincia e Comune di Torino: «sui sondaggi non ci siano più discussioni, il 31 ottobre si parte. Chi si oppone si mette dalla parte del torto» (la Repubblica del 22/10/05 – pag. I Cronaca di Torino).

sione Rivalta può sciogliersi anche subito»¹²⁵. Così il 18 ottobre i tecnici designati dalla Comunità Montana Valle Susa abbandonano i lavori della Commissione, accusando «troppe pressioni per stabilire la data di partenza dell'opera di Venaus, questione per la quale non c'è il mandato a discutere. Tuttavia la Commissione Rivalta non è affatto sciolta e il suo valore resta invariato: la prossima riunione, se non si parlerà di Venaus, ci saremo»¹²⁶.

5.3.5 *I sondaggi fra scontri e militarizzazione*

Il Governo però non è più intenzionato a discutere, innescando la fase più aspra della protesta, quella cui si fa generalmente riferimento quando si parla di opposizione alla Torino-Lione. Il 31 ottobre 2005 invia 1000 uomini delle forze dell'ordine in assetto anti-sommossa per permettere di iniziare i sondaggi. Ad attenderli il fronte formato dal compatto di sindaci di alta e bassa valle, Val Sangone e cintura di Torino, consiglieri comunali di tutti gli schieramenti, parlamentari nazionali ed europei dei partiti della sinistra, militanti leghisti, comitati civici, associazioni ambientaliste e non, centri sociali, anarchici, sindacati di base e FIOM, associazioni di categoria e consigli di fabbrica, medici, parroci, ex-alpini, vigili urbani e semplici cittadini di tutte le età, schierati sul ponte della frazione Seghino a fare resistenza passiva¹²⁷. Dopo quella che sarà ricordata come “la battaglia del Seghino” le forze dell'ordine tentano di arrivare direttamente al sito passando per i sentieri, ma anche in questo caso sono costrette a desistere, assicurando ai sindaci che non ci sarebbero stati altri tentativi. La popolazione si ritira rinfanciata da questa promessa, ma nella notte la polizia sale al sito e recinta i terreni¹²⁸.

Il 1 novembre alla notizia dell'accesso ai terreni i valsusini rispondono con rabbia e determinazione, bloccando per l'intera giornata l'intera viabilità della valle occupando le due strade statali e la linea ferroviaria. Ma da quel momento la mobilitazione si fa dura e quotidiana. Il 5 novembre si svolge a Susa una fiaccolata di 15 mila persone per chiedere l'immediata smilitarizzazione di Mompantero, occupata dal 31 ottobre dalle forze dell'ordine e vietata ai non residenti. Il 16 novembre 2005 lo sciopero generale di Valle raccoglie un'adesione pressoché totale, con l'intera comunità in corteo (oltre 50.000 manifestanti) da Bussoleno a Susa a ribadire che «ancora una volta la Valle di Susa chiede di essere ascoltata e mostra come dire NO TAV non sia questione di localismo» (Coordinamento dei Comitati, 16/10/2005, comunicato).

Il 18 novembre LTF spedisce le lettere di esproprio a 82 proprietari di terreni di Venaus per poter iniziare un tunnel esplorativo di 10 km il 30 novembre, e già dal giorno precedente le forze di polizia impediscono l'accesso alla Val Cenischia. Lungo tutto l'arco della giornata si registrano scontri fra manifestanti e forze dell'ordine, che provocano lo sdegno della Commissione Petizioni dell'UE, in visita proprio in questi giorni a seguito delle richieste inviate dagli oppositori nel corso degli anni¹²⁹. Dal 1 al 5 dicembre centinaia di valsusini si danno il cambio a presidiare i terreni, riuscendo a fermare a più riprese i tentativi dei carabinieri di liberare l'accesso.

¹²⁵ la Repubblica del 13/10/05 – pag. III Cronaca di Torino

¹²⁶ la Repubblica del 19/10/05 – pag. IV Cronaca di Torino

¹²⁷ la Repubblica del 01/11/05

¹²⁸ Rifondazione Comunista presenterà ricorso al TAR contro le occupazioni dei terreni avvenute in assenza dei proprietari.

¹²⁹ Petizioni: 949/2003 presentata dall'associazione Habitat, 523/2004 presentata da una cittadina, e 198/2005 presentata dal Coordinamento sanitario Valle di Susa (100 medici operanti nella Valle che avevano firmato un manifesto alla popolazione sui rischi per la salute connessi alla realizzazione della linea) contro la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario ad alta velocità/capacità Torino-Lione.

Nella notte del 6 dicembre 2005 tuttavia le forze dell'ordine riescono a sgombrare il presidio¹³⁰. Al mattino, non appena si diffonde la notizia¹³¹ di ventidue dimostranti feriti, dello sgombero del presidio e dell'insediamento del cantiere della CMC, scatta la risposta della Valle. Viene proclamato lo sciopero generale della Valle e improvvisato un corteo a Bussoleno, mentre ancora una volta vengono bloccate in più punti le due statali, la linea ferroviaria e l'autostrada del Frejus. Nel contempo varie manifestazioni bloccano fino a sera anche la città di Torino, dove viene occupata la stazione di Porta Nuova e presidiato il palazzo della Regione, mentre proteste si registrano anche ad Aosta, Firenze, Bologna, Milano, Roma, Genova, Venezia e Napoli. L'8 dicembre 2005 oltre 50.000 persone partecipano alla manifestazione indetta per protestare contro gli avvenimenti del 6 dicembre, e sfondando le recinzioni delle forze dell'ordine riescono a riprendere possesso del sito di Venaus e a ricostituire il presidio.

5.4 2006-2007: la contrastata stagione della concertazione

5.4.1 *L'apertura del dialogo*

Il Governo convoca allora immediatamente i sindaci a Roma, e in cambio della smilitarizzazione della valle propone loro un documento che tuttavia questi rifiutano di sottoscrivere, sostenendo che «l'intento del governo è solo quello di congelare tutto fino alle Olimpiadi in modo da poterle svolgere senza problemi ma non sembra intenzionato a prendere in considerazione le richieste dei valligiani» (Conferenza dei sindaci, 10/12/2005, comunicato). Viene comunque lasciata aperta la porta alla proposta di accordo del Governo che prevede la fine delle misure repressive in favore della ripresa del dialogo, attraverso:

- la costituzione di due tavoli, uno politico (a Palazzo Chigi) ed uno tecnico (Osservatorio, "aperto agli esperti delle diverse competenze"), composti dai rappresentanti dei Comuni, delle Istituzioni Locali, di RFI e dei Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente, della Salute e delle Politiche Comunitarie;
- l'immediato avvio di una procedura straordinaria di VIA (Valutazione di Impatto Ambientale) per la galleria di prospezione di Venaus;
- l'assicurazione che i lavori di scavo di quest'ultima inizieranno solo al termine di tale procedura di VIA e dopo che l'Osservatorio avrà presentato la sua relazione conclusiva al Tavolo Politico di Palazzo Chigi.

Segue un'affollata assemblea pubblica in sede di Comitato di Coordinamento fra sindaci e movimento, durante la quale risulta che, nella generale soddisfazione, sono da registrare grossi distinguo fra le due anime principali dell'opposizione all'opera. I sindaci della valle salutano la novità come un riconoscimento delle autonomie locali e confidano in una reale disponibilità al dialogo da parte del Governo. Il presidente della Comunità Montana della Bassa Valle Ferrentino, che di fatto era diventato il simbolo della protesta No-Tav, si dice convinto che l'Osservatorio dimostrerà, dati alla mano, che la linea ferroviaria esistente è più che sufficiente, e che questo chiuderà la questione. I comitati invece non nascondono perplessità, hanno sì fiducia nei due tecnici che faranno parte dell'Osservatorio e non dubitano che riusciranno a dimostrare scientificamente l'inutilità dell'opera, ma si dicono convinti che questo potrebbe non bastare, che «il potere politico non accetterà mai un esito contrario alle sue aspettative, porterà

¹³⁰ La Corte dei Conti aprirà un fascicolo sull'operato violento delle forze dell'ordine nello sgombero dei presidi di Venaus del 6 dicembre.

¹³¹ La chiamata a raccolta avviene già nel corso della notte grazie al parroco di Venaus che suona le campane a tale scopo.

comunque avanti i suoi disegni e cercherà di usare il tavolo tecnico contro di noi. Potrebbe essere un cavallo di Troia, non dobbiamo cascarci» (comitati, 12/12/2005, comunicato). Ad ogni modo il 13 dicembre la Conferenza dei Sindaci approva la proposta del Governo, ma con tre importanti modifiche che secondo i primi cittadini dovrebbe fugare le preoccupazioni dei comitati:

- la sospensione dei lavori sino alla fine delle trattative;
- il fatto che gli esperti delle diverse competenze all'interno dell'Osservatorio debbano essere anche di nomina degli enti locali interessati dal progetto;
- il fatto che l'Osservatorio non si limiti a valutare le questioni sollevate dalla popolazione, ma anche le alternative proposte dagli enti locali, e dunque anche l'opzione zero che prevede la non costruzione dell'opera. In sostanza l'Osservatorio dovrebbe primariamente fornire al Tavolo Politico gli elementi per rispondere alla questione se vi sia realmente bisogno di una nuova linea oppure no.

5.4.2 *Inclusione e cambio di atteggiamento*

È importante notare che da questo momento, dopo che si sono viste riconosciute le richieste di confronto del movimento, gli atteggiamenti dei No-Tav cambino rapidamente, seppur scettici sul fatto che il processo decisionale possa veramente cambiare, e che si tratti solo di un passaggio “dal manganello allo zucherino”. L'evidenza di tale mutamento si può riscontrare già all'indomani dell'incontro di Roma, nell'assemblea di resoconto in valle. In quella sede si è subito messa pesantemente in discussione la possibilità di proseguire la contestazione, in attesa di vedere come si sarebbe evoluta la trattativa finalmente ottenuta. Nello specifico, sotto la spinta delle due Comunità Montane dell'alta e bassa valle ma anche della maggioranza dei sindaci, si chiede un ripensamento sull'opportunità di svolgere il maxicorteo previsto da tempo per il 17 dicembre a Torino. Nelle parole del presidente della Comunità Montana dell'Alta Valle Carena: «riteniamo che in questo momento non sia necessario manifestare ma discutere nel merito. Oggi c'è un tavolo di confronto aperto ai massimi livelli e quello deve essere il luogo principale del nostro impegno»¹³². Anche in questa occasione pare dunque confermato il fatto che la protesta sia più che altro una risposta alla mancanza di apertura del processo decisionale, mentre quando il confronto venga garantito la protesta rientri nei ranghi.

Alla fine, sotto la spinta dei comitati, dubbiosi sulla reale portata del coinvolgimento promesso e favorevoli a svolgere comunque la manifestazione, questa si terrà regolarmente, ma si tratterà più di un evento colorito dalla presenza sul palco di diverse personalità solidali alla lotta, piuttosto che un vero atto di protesta. Per la prima volta negli ultimi mesi non si registreranno incidenti, ma un corteo di 50mila persone fa comunque capire che la questione dell'alta velocità in Valle Susa è ormai un caso nazionale al di fuori dei localismi. Sono infatti presenti delegazioni e realtà da tutta Italia (oltre alla ormai consueta presenza di comitati siciliani contrari al Ponte, di cittadini di Acerra che si oppongono all'inceneritore, di comitati No-Tav del Mugello e, per la prima volta, una decina di sindaci francesi della zona dell'Isère) e personalità pubbliche che danno il loro sostegno, mentre in concomitanza varie associazioni romagnole e i Disobbedienti del Nord-est presidiano a Ravenna la sede della CMC, ditta appaltatrice dei lavori tanto del TAV come del Ponte di Messina.

I promotori a tutti i livelli, da parte loro, sembrano anch'essi mutare atteggiamento. L'assessore regionale ai trasporti promette di impegnarsi, con l'aiuto delle amministrazioni francesi, «soprattutto sul piano dell'informazione e della comunicazione che qui in Italia, tutti hanno riconosciuto, è stata finora

¹³² La Repubblica del 12/12/2005

carente»¹³³. Nasce così a Torino, ad opera di LTF, RFI e Regione, il primo punto informativo sulla Torino-Lione¹³⁴, ma la polemica, scoppiata sin dal momento della cerimonia di inaugurazione a cui non sono stati invitati gli amministratori della valle, continua. Molti valsusini vi si recano nella speranza di poter discutere con esperti qualificati sui dati tecnici che ormai sono diventanti capaci di maneggiare, ma tornano in valle accusando che il punto informativo altro non sarebbe che una trovata mediatica, dove non si potrebbe ottenere alcuna informazione ma soltanto un pieghevole propagandistico. I sindaci della valle si impegnano così ad aprire a loro volta un punto informativo a Torino per spiegare, dati alla mano, le ragioni del no, sottoponendo invece al Garante della Comunicazione un ricorso contro il “punto disinformativo” istituito a Porta Nuova¹³⁵.

5.4.3 *Le apparenti vittorie del movimento No-Tav*

In attesa della partenza dei tavoli di concertazione, il 2006 inizia però all’insegna della prima manifestazione contro la Tav dal lato francese, a Chambéry (7 gennaio), che vede la partecipazione anche di 4mila valsusini, e le discussioni anche aspre all’interno del movimento sull’opportunità o meno di boicottare le Olimpiadi invernali di Torino 2006 o accettare la “tregua olimpica” in attesa della partenza del confronto. L’11 gennaio vengono resi noti i risultati dell’unico sondaggio portato a termine in località Seghino di Mompantero, dai quali, prontamente ripresi dai media, si evincerebbe che in quella zona si avrebbero quantità non rilevanti tanto di amianto quanto di uranio. La popolazione insorge affermando di sentirsi presa in giro, dal momento che sarebbe noto e verificato che non è quella la zona nella quale questi sarebbero presenti. I tecnici del movimento contestano anche le metodologie utilizzate nello studio effettuato, e Rifondazione Comunista presenta un esposto in Procura contro il fatto che nella conduzione dell’indagine vi sia stato un ruolo preponderante di un soggetto privato (LTF) fortemente interessato economicamente ai risultati poi contenuti nella relazione.

Negli stessi giorni altri avvenimenti vengono tuttavia vissuti dagli oppositori come conferme alle loro ragioni, a partire dalla scossa di terremoto in Valle di Susa dell’11 gennaio che provoca nuove preoccupazioni sui rischi degli scavi, e continuando con l’incidente ferroviario a Susa del 16 a causa di un passaggio a livello difettoso, che provoca, oltre a un morto e un ferito, anche polemiche sul fatto che «vogliono fare treni per andare a trecento all’ora, quando non sanno far viaggiare i locali fra Susa e Bussoleno»¹³⁶. Si ha inoltre la conferma di centocinquanta capi di imputazione a carico di cinquantanove persone afferenti alle imprese che hanno realizzato i lavori della tratta Tav Bologna-Firenze (per irregolarità negli appalti, corruzione, infiltrazioni mafiose, violazioni della normativa sullo smaltimento dei rifiuti e vari danni ambientali in Mugello causati dai cantieri come inquinamento e disseccamento delle falde acquifere), che viene vissuta come ciò che potrebbe accadere anche in Valle Susa qualora fosse realizzata l’opera.

Un riconoscimento sembra venire anche dall’Unione Europea. Il 12 e 13 gennaio è in ricognizione in valle una delegazione di parlamentari europei per conto della Commissione trasporti di Bruxelles, il cui portavoce afferma: «è indubbio che se in Francia i risultati sono quelli attuali e oltre confine siamo an-

¹³³ la Repubblica del 20/12/2005

¹³⁴ Sul versante francese esiste un punto informativo a Modane da diversi anni.

¹³⁵ la Repubblica del 22/12/2005

¹³⁶ Riportato da Gino [2010c, 292]. Il fatto vede anche l’inizio del gemellaggio fra i No-Tav e le associazioni di pendolari (caratteristica frequente nel caso francese). Il 24 marzo 2006 si avrà “Rilanciamo il treno della democrazia”, una giornata di mobilitazione nazionale nelle stazioni ferroviarie proposta dal movimento della Valsusa per saldare le ragioni No-Tav con le ragioni dei pendolari.

cora a questo livello di conflittualità, è perché il dialogo è stato molto deficitario. [...] è significativo che in valle di Susa il movimento sia No Tav, quando invece dovrebbe al massimo chiamarsi No Ten¹³⁷, in opposizione al progetto e non all'alta velocità¹³⁸. Tale interpretazione, pur con i soliti toni critici, è vista come in sintonia con la visione del movimento No-Tav, che in massima parte è contrario al progetto perché sostenitore dell'opzione zero, ossia l'ammodernamento della linea attuale sulla quale già viaggiano treni ad alta velocità (il problema è la linea dunque, non i treni). Inoltre il 25 gennaio è approvato dalla Commissione Petizioni del Parlamento Europeo il rapporto¹³⁹ della delegazione sulla missione ricognitiva dei fatti effettuata a Torino ed in Val Susa a fine novembre 2005, che viene vissuta come "una grande vittoria del movimento NoTav"¹⁴⁰ in quanto prevedrebbe la convocazione in Parlamento del commissario ai Trasporti, l'avvio di un'indagine e l'affiancamento ai tecnici delle società private che dovrebbero costruire la Tav di un gruppo di esperti indicati dai comitati della Val Susa per avere un ulteriore parere preventivo. La conclusione della Commissione riceve il plauso del movimento soprattutto quando (pag. 7):

- «Sottolinea l'importanza dei principi di precauzione, della prevenzione dei rischi alla salute umana ed all'ambiente»;
- dà: «una valutazione dei più recenti eventi, ed in particolare della bozza di accordo del 10 dicembre 2005, la trattativa avviata non può che essere salutata come un progresso rispetto all'anomala situazione, altamente pregiudizievole all'esercizio dei diritti di libera circolazione di persone e di proprietà, in cui la bassa valle Susa ha vissuto prima, durante e immediatamente dopo la missione di questa delegazione. Gli appelli per la democrazia in Valle Susa saranno trasmessi alla commissione delle libertà civili per eventuale esame in sede di elaborazione della relazione sui diritti fondamentali nell'Unione»;
- «Invita le Autorità italiane di ogni livello e responsabilità a proseguire la via intrapresa di dialogo e negoziazione con i rappresentanti di tutti gli Enti locali, al fine di pervenire ad un accordo senza pregiudicare i diritti fondamentali alla salute, all'ambiente e di proprietà dei cittadini direttamente interessati; in particolare modo, chiede alla Commissione intergovernativa di riferire tempestivamente e accuratamente sulle negoziazioni e sull'iter del procedimento»;
- «Si esprime in merito alla "legalità" dell'assenza di VIA per il cosiddetto tunnel di servizio di Venaus (situazione anteriore al 10 dicembre 2005) e più in generale sull'eliminazione della valutazione d'impatto ambientale per il progetto definitivo dell'opera in questione. Al riguardo, la Commissione deve chiarire se l'invio da parte della Commissione, il 18 ottobre 2005, all'Italia di un parere motivato per infrazione dovuta alla cosiddetta legge obiettivo (reclamo 2002/5170), su cui si appuntano numerose critiche dei petizionari, può inficiare anche l'iter in corso di approvazione del progetto definitivo della TAV».

Particolarmente interessante quest'ultimo punto, nel quale si mette in discussione la legittimità della Legge Obiettivo italiana, ventilando la possibilità che il processo di approvazione della Torino-Lione, che ricade nel suo ambito, possa essere a sua volta da rivedere. Sulla stessa questione a fine mese il Tar del Lazio respinge il ricorso della Comunità Montana Bassa Valsusa contro la stessa Legge Obiettivo¹⁴¹.

¹³⁷ TransEuropean Networks

¹³⁸ Riportato da Gino [2010c, 289].

¹³⁹ PE 367.844v01-00 del 9/1/2006

¹⁴⁰ <http://www.notavtorino.org/documenti/rapp-pet-ue-nov05.htm>

¹⁴¹ la Repubblica del 2/2/06

5.4.4 *I primi problemi*

A febbraio la Comunità Montana sollecita il Governo sulla costituzione del “Tavolo di Palazzo Chigi”, denunciando il “silenzio totale” seguito alla convocazione urgente degli amministratori del 10 dicembre¹⁴². In realtà tutto è fermo non solo per permettere il regolare svolgimento delle Olimpiadi invernali di Torino, ma anche perché si è nel mezzo della campagna elettorale per le politiche nazionali di aprile. Nella stessa occasione La Comunità Montana fornisce i nomi dei tecnici (ing. Debernardi e prof. Tartaglia del Politecnico di Torino) designati all’unanimità, il rinnovato appello affinché durante i lavori dell’Osservatorio sia interrotta qualsiasi attività di scavo, e la richiesta che la convocazione del Tavolo Politico sia fissata prima dell’inizio dei lavori dell’Osservatorio tecnico «per condividere obiettivi e compiti»¹⁴³.

Gli amministratori devono fare i conti anche con le riserve dei comitati, che crescono enormemente quando viene nominato presidente dell’Osservatorio tecnico l’architetto Mario Virano, direttore generale dell’Anas e già ai vertici Sitaf¹⁴⁴ (in questa veste ricordato in valle come “facilitatore” della realizzazione dell’autostrada nei confronti dei sindaci inizialmente restii), di provata fede pro-Tav¹⁴⁵. Si critica soprattutto il fatto che in questo modo Virano si trovi ad occupare la carica di presidente dell’Osservatorio tecnico per la Torino-Lione, ma anche quella di commissario straordinario all’attuazione dell’opera per il nord-ovest: «come potrà essere imparziale nella sua veste di presidente super partes dell’Osservatorio indossando anche la giacca di sponsor del TAV?» (Comitato No-Tav Spinta dal bass, 27/3/06, volantino). Il 2 marzo 2006: il Coordinamento dei Comitati valuta che «manchino i presupposti, le regole e le garanzie per la costituzione di qualsivoglia tavolo di confronto, e richiede formalmente di non partecipare ad alcun titolo al tavolo tecnico» (Coordinamento dei Comitati, 2/3/06, comunicato). I sindaci tuttavia sono impazienti di poter dire la loro sulla vicenda, e decidono di accettare il duplice rischio di venire cooptati in un processo decisionale parziale e di rompere con il movimento, facendo comunque presente che «se questo Osservatorio dovesse rivelarsi un bluff allora non ha alcun senso andare avanti» (Ferrentino, intervento al Tavolo Politico del 1 marzo).

Il 1° marzo è così convocato dal governo di centrodestra il Tavolo Politico di Palazzo Chigi da cui prenderà il via una nuova stagione di attività per la progettazione della Torino-Lione, ma nei fatti l’unica decisione di questo primo incontro è quella di rinviare l’avvio dei lavori del Tavolo a dopo le elezioni politiche. Queste sono vinte dalla coalizione di centro-sinistra guidata da Prodi, il che apre nuovi scenari anche per la lotta al Tav. I comitati considerano una cosa positiva quella di non dover più interagire con il governo di Berlusconi e Lunardi, che definiscono come “il governo dei manganelli” [Bertok e Piccione 2008], ma considerano ancora più insidioso il fatto che all’avvio delle consultazioni gli amministratori locali possano sentire il peso del “governo amico”, ammorbidendo le proprie posizioni No-Tav in base a logiche di partito.

¹⁴² <http://www.notavtorino.org/documenti/genesi-tavolo-chigi-febb-06.htm>

¹⁴³ la Repubblica del 19/2/06

¹⁴⁴ Ivan Cicconi (direttore generale di Nuova Quasco, società di ricerca per la “Qualità degli appalti e la sostenibilità del costruire”) scrive a questo proposito una lettera aperta ai sindaci e ai cittadini della Val di Susa, segnalando «l’esigenza di impedire che l’Osservatorio Tecnico inizi ad operare sotto la presidenza di Mario Virano se permancesse l’attuale evidente conflitto di interessi che caratterizza la persona (amministratore di “ANAS spa”, presidente della “Olympic Inn spa”, amministratore delegato della società “Musinet Engineering spa” – controllata al 51% da SITAF –, tutte aziende con interessi diretti o indiretti sulle infrastrutture della Valdisusa)», (<http://www.notavtorino.org/documenti/cicconi-virano.htm>).

¹⁴⁵ Luna Nuova del 28/2/06

5.4.5 *Partenza della concertazione e stralcio dalla Legge Obiettivo*

Il 29 giugno 2006 si riunisce così per la prima volta a Roma il Tavolo Politico sulla nuova opera, cui prendono parte oltre al Presidente del Consiglio Prodi ed al Sottosegretario Enrico Letta, i Ministri di Infrastrutture, Trasporti, Ambiente ed Interno, gli enti locali piemontesi e i sindaci valsusini interessati. Viene dato pieno mandato all'Osservatorio tecnico, che entro la fine dell'anno dovrà riportare le proprie conclusioni al Tavolo politico, al fine di ricreare il dialogo in Valle. Vengono stabiliti due punti fermi, le cosiddette invarianti, condivise dall'intero tavolo: il Corridoio 5 passerà al di sotto delle Alpi e la valutazione dei tracciati sarà fatta in base agli standard europei validi per le Ten. Delle invarianti, sostanzialmente i tracciati, si dovrà occupare il Tavolo politico, coordinandosi con l'Osservatorio. La decisione più significativa presa all'interno di questa arena è però un'altra, allorché il nuovo governo opta per «una discontinuità nel metodo mantenendo la continuità dell'obiettivo» (intervento del Presidente della CIG). Per evitare nuovi scontri e creare un coinvolgimento reale e non di pura facciata (e seguendo le indicazioni arrivate dal livello europeo), si decide che la Torino-Lione sarà infine “stralciata” dalla logica centralistica e *top-down* della Legge Obiettivo in vigore, e ripartirà dunque dovendo essere sottoposta alla Valutazione di Impatto Ambientale secondo la procedura ordinaria, che prevede tra l'altro la convocazione della Conferenza dei Servizi come strumento di discussione con gli enti locali interessati dal progetto. Ciò significa che la progettazione sia della tratta nazionale che di quella internazionale, nel frattempo approvate definitivamente in tutti i passaggi preliminari nonché in quelli finali dal CIPE, e che dunque attendevano solo l'implementazione, devono ripartire dal principio, secondo il rigido iter previsto dalle normative precedenti alla Legge Obiettivo per le opere “non strategiche”. I progetti delle due tratte vanno così accantonati e ricostruiti sulla base del confronto con gli enti locali, e non solamente con Regione e operatori privati come previsto. L'uscita dalla procedura tanto criticata sarà però foriera di nuove incomprensioni sulla sua reale portata, dal momento che spesso non sarà chiaro a seconda dei momenti se ci si troverà nell'alveo di un iter piuttosto che dell'altro.

Per il momento la cosa viene vissuta come una grande vittoria dagli amministratori valsusini: «L'incontro si è svolto in un clima completamente diverso da quello del 10 dicembre 2005 e il giudizio sul confronto è ampiamente positivo. [...] Questa impostazione ci va bene perché comprende anche l'opzione zero» (Comunità Montana Bassa Valle Susa, 4/7/2005, intervento al Comitato di coordinamento). Mento entusiastici i toni utilizzati dai comitati, come sempre sospettosi verso qualsiasi mossa di apertura e preoccupati dai resoconti giornalistici, dai quali si evincerebbe l'esistenza di una nuova disponibilità in Valle di Susa a discutere su “come” fare questa nuova linea ferroviaria. Il 5 luglio si svolge a Bussoleno un atteso confronto tra Comunità Montana, sindaci e comitati per fare il punto dopo la prima riunione del Tavolo Politico, durante il quale non sono mancate critiche a «qualche eccesso di ottimismo» espresso a caldo dai primi cittadini, e inviti a non sottovalutare i problemi ancora aperti. Al di là del riconoscimento del diverso metodo della concertazione rispetto a quello della repressione, i comitati rinnovano la fiducia nei confronti dei sindaci, ma pongono ad essi delle condizioni. La prima è che la questione deve rimanere la stessa, ovvero “no tav” come unica alternativa possibile a “sì tav” ma anche a “come tav”, e in particolare che non si lascino attrarre dall'idea ventilata che il tracciato passi dalla Val Sangone piuttosto che dalla Valle Susa, perché il problema starebbe nell'opera in sé, non nella questione localistica del passaggio per i loro territori da loro amministrati. La seconda riguarda le regole del gioco per il futuro Osservatorio, ma secondo i comitati, a prescindere da cosa sarà o dovrà essere quest'ultimo, ci sarebbe una pregiudiziale ampiamente condivisa di cui la parte istituzionale che rappresenta la Val Susa al Tavolo Politico dovrebbe farsi carico per prima cosa: quella che considerano la pa-

lese incompatibilità del presidente designato Virano per evidenti conflitti di interesse¹⁴⁶. La Comunità Montana risponde rinnovando l'impegno alla lotta No-Tav, e con due gesti simbolici forti si costituisce parte offesa nei confronti dell'ARPA per il suo ruolo (definito "vergognoso") nei sondaggi LTF del Seghino, e si assume di fronte alla magistratura la responsabilità penale per i fatti dell'8 dicembre a Venaus¹⁴⁷.

5.4.6 Prime incomprensioni sulla procedura ordinaria

Il 1° agosto si svolge presso la Prefettura di Torino il primo incontro della Conferenza dei Servizi sul TAV Torino-Lione, formalizzando l'avvio della procedura ordinaria per l'infrastruttura, al di fuori dalla Legge Obiettivo. Sugli aspetti sia formali, sia sostanziali del futuro della Conferenza, però, molto resta da chiarire¹⁴⁸. In particolare c'è ancora all'epoca poca chiarezza su quale ruolo tale arena dovrebbe avere (se consultiva, istruttoria o decisoria) nell'ambito della progettazione già avviata sino a questo momento all'interno della procedura sin qui seguita, oppure nella nuova procedura di tipo ordinario. La prima riunione della Conferenza dei Servizi si rivela più che altro un fatto simbolico, che a posteriori ogni parte in causa interpreta a proprio favore¹⁴⁹: per la Regione è l'avvio del processo di realizzazione della linea che non si potrà più fermare, mentre per i sindaci solo l'uscita formale dalla Legge Obiettivo. RFI e LTF vorrebbero ripresentare i progetti preliminari già approvati dal CIPE con le prescrizioni della Regione, mentre i sindaci comunicano¹⁵⁰ al Ministero delle Infrastrutture di considerare la Conferenza dei Servizi di natura esclusivamente consultiva e di ritenere che l'intero l'iter fin qui seguito dai progetti nell'ambito della Legge Obiettivo debba essere annullato, compresa l'autorizzazione ministeriale allo scavo del tunnel di Venaus.

A settembre, sulla scorta delle notizie sulle indagini della Procura di Torino a proposito della metodologia seguita dall'Arpa nei sondaggi al Seghino¹⁵¹ e delle irregolarità e i falsi verbali relativi agli espropri dei terreni per il cantiere di Venaus¹⁵², la Conferenza dei Sindaci della Valle di Susa e della cintura di Torino boccia all'unanimità i progetti di LTF e RFI, e chiede la convocazione del Tavolo Politico per definire le modalità di attivazione dell'Osservatorio Tecnico¹⁵³.

5.4.7 Ipotesi Val Sangone e ridimensionamento del mandato dei tavoli di confronto

A surriscaldare gli animi che parevano essersi placati contribuiscono anche le azioni e le dichiarazioni della Presidente della Regione e del sindaco di Torino, che secondo il movimento

confermano di non essere disponibili ad un reale confronto di merito sulla Torino-Lione e non perdono occasione per svalutare i tavoli di confronto istituiti dal Governo. I due insistono sulla fretta di decidere ed invocano un immediato pronunciamento del Governo in favore dell'opera: Bresso si mantiene più attenta, almeno nella forma, a salvare la legittimità democratica del confronto, ma tenta di condizionarne l'esito; Chiamparino invece, nel suo solito stile drastico, sostiene in pratica che la conclusione obbligata dei tavoli è che la Torino-Lione vada fatta sul-

¹⁴⁶ I comitati si rivolgeranno all'Autorità garante della concorrenza e del mercato per verificare la compatibilità della carica a commissario governativo con quella di presidente dell'Osservatorio, ma questa non risconterà conflitto d'interessi. Virano dovrà invece dimettersi per incompatibilità dai ruoli in imprese private legate all'opera, e in particolare dalla carica di amministratore delegato di Musinet Engineering spa il 27/10/2006.

¹⁴⁷ <http://www.notavtorino.org/documenti/linguaggi-politica.htm>

¹⁴⁸ Luna nuova del 24/08/05

¹⁴⁹ Luna nuova del 25/08/05

¹⁵⁰ <http://www.notavtorino.org/documenti/conf-sind-su-1-conf-serv-1-8-06.pdf>

¹⁵¹ la Repubblica del 20/09/06 - pag. II Cronaca di Torino

¹⁵² la Repubblica del 20/09/06 - pag. I Cronaca di Torino

¹⁵³ la Repubblica del 16/09/06 - pag. III Cronaca di Torino

la base degli attuali progetti, tutt' al più con la variante di tracciato della Valsangone. (Comitati, 03/10/2006, comunicato)

L'ipotesi del tracciato della Val Sangone apre un nuovo fronte nella vicenda. Le Ferrovie italiane hanno sempre dichiarato esplicitamente sin dall'inizio della progettazione di non voler investire per valorizzare l'interporto di Orbassano collegandolo alla Torino-Lione, mentre per Provincia, Regione e Comune di Torino è indispensabile che lo scalo sia inserito nel sistema TAV-TAC. La variante di tracciato della linea attraverso la Val Sangone avrebbe il vantaggio di passare obbligatoriamente da Orbassano, oltre che di evitare l'amiantifero monte Musiné. Virano si fa propugnatore di tale ipotesi, e propone uno Studio di Area Vasta allo scopo di analizzare la possibilità e di affidare ad un'agenzia la gestione di fondi per compensazioni territoriali. Quest'ultimo argomento pare fare breccia nelle amministrazioni della Val Sangone, che paiono mostrarsi assai più collaborative, e mentre i promotori tentano di sfruttare tale situazione, i comitati della Valle Susa indirizzano un volantino agli abitanti della Val Sangone: «rifiutiamo qualsiasi ipotesi progettuale che, per "evitare" la Bassa Valle di Susa, vada a danneggiare altri territori, altri paesi, altre comunità» (Coordinamento dei comitati, 23/09/2006, volantino). Seguono gli appelli di consiglieri comunali¹⁵⁴, enti parco¹⁵⁵, associazioni¹⁵⁶ e cittadini¹⁵⁷ della Val Sangone contrari alla disponibilità dei sindaci, e anche qui sorgono comitati No-Tav, allargando il fronte del no e nel contempo aprendovi una breccia, sotto la pressione delle istituzioni torinesi, Regione in testa.

Le paure dei valsusini nei confronti dell'atteggiamento della Regione verso la concertazione sembrano trovare conferma quando in Consiglio Regionale la Presidente e tutta la maggioranza (salvo PRC, PdCI e Verdi), approvano un ordine del giorno pro-Tav dell'opposizione di centrodestra, che chiede di procedere nei tempi e nei modi concordati dalla CIG alla realizzazione inderogabile della nuova linea ad Alta Capacità Torino-Lione. I sindaci della Valle tuonano: «approvarlo ha significato esprimere esplicitamente, una volta di più, la volontà di veder escluse dai tavoli di confronto tecnico e politico sull'opera sia la soluzione del potenziamento della linea attuale, sia l'opzione zero. Altro che confronto vero con i Comuni della valle di Susa!» (Sindaci, 24/10/2006, comunicato).

Dello stesso avviso tuttavia sembra essere il Governo: il Ministro delle Infrastrutture Di Pietro afferma a chiare lettere che il TAV è una priorità sancita nell'allegato Infrastrutture del Dpef ed indica un cronoprogramma, concordato dal Governo con il Commissario europeo ai Trasporti Loyola De Palacio, che prevede di completare la VIA entro luglio 2007 e la Conferenza dei Servizi entro dicembre dello stesso anno¹⁵⁸. Al che i sindaci rispondono presentando le delibere comunali che bocciano i progetti LTF ed RFI approvati secondo l'iter previsto dalle Legge Obiettivo, chiedendo di sospendere la Conferenza per riunire invece il Tavolo Politico (mai riconvocato dopo la prima seduta di giugno) e l'Osservatorio tecnico (ancora mai insediato) che dovrebbero esaminare il tema della Torino-Lione a tutto campo, compresa l'opzione zero.

¹⁵⁴ <http://www.notavtorino.org/documenti/cons-notav-valsangone-16-10-06.htm>

¹⁵⁵ Delibere dell'Ente Parco Naturale Laghi di Avigliana (12/12/06), del Consiglio Direttivo del Parco Naturale Orsiera-Rocciavré e Riserve di Chianocco e Foresto (19/12/06), e dell'Ente Parco Fluviale del Po-Sangone (15/03/07).

¹⁵⁶ Comunicato dell'ASCM (Associazione per la Salvaguardia della Collina Morenica di Rivoli-Avigliana) del 15/01/07.

¹⁵⁷ <http://www.notavtorino.org/documenti/appello-notav-valsangone-20-10-06.htm>

¹⁵⁸ La Stampa del 27/09/06 – pag. 35

5.4.8 *La partenza delle arene allargate fra diktat, divisioni e diserzioni*

Il 9/11 viene così convocato Il Tavolo Politico, nel quale il ministro Di Pietro prova a imporre metodi e tempi per lo sviluppo del confronto sostenendo che la vera sede decisionale deve essere non il Tavolo Politico o l'Osservatorio, ma la Conferenza dei Servizi che va conclusa entro aprile 2007, e che, se non si raggiungerà l'unanimità nella scelta finale sui progetti dell'infrastruttura, deciderà in proprio il Consiglio dei Ministri in linea coi tempi chiesti dalla UE¹⁵⁹. I sindaci della valle minacciano allora di disertare la riunione della Conferenza del 13/11, rivendicando invece la convocazione dell'Osservatorio tecnico per poter iniziare il confronto dall'analisi dei dati di traffico, allo scopo di verificare dati alla mano se l'opera serva realmente o meno prima di imporre diktat sui tempi della sua costruzione.

Si apre ora una fase convulsa in cui i comitati accusano il Governo nazionale di adottare la tattica del *divide et impera* con l'opposizione al Tav. Il primo fronte è la divisione fra comuni di Val Susa e cintura nord-ovest di Torino da un lato, sindaci della Val Sangone dall'altro. I primi che rifiutano di sedere alla Conferenza dei Servizi vista come via libera all'opera così come era stata approvata entro la Legge Obiettivo senza il loro consenso, rendendo di fatto inutili quelli che avrebbero dovuto essere i nuovi momenti di confronto politico e tecnico promessi per ridefinire il progetto secondo la procedura ordinaria (Tavolo Politico e Osservatorio), i secondi più propensi al dialogo attirati dalla prospettiva di compensazioni economiche. Il Governo opta così per andare avanti con una Conferenza ristretta ai comuni della Val Sangone che analizzi l'ipotesi della variante di tracciato, tagliando fuori i sindaci valsusini che disertano quella che il Governo, tacciato da questi ultimi di decisionismo antidemocratico, ritiene l'arena ufficiale. Se il Governo accusa i sindaci di intransigenza, tuttavia, dall'altra parte i comitati li accusano di scendere a patti. Per uscire da questa situazione di "politica del fatto compiuto" in seno alla Conferenza dei Servizi, i primi cittadini della Valle Susa premono infatti per far partire al più presto l'Osservatorio, e il 23/11 riescono ad accordarsi con Virano per l'avvio dei lavori il 12 dicembre, in una sede della Comunità Montana assediata da 500 militanti dei comitati. Tra questi e i sindaci c'è indubbiamente, in tale momento, una diversità di valutazione sulle reali potenzialità dell'Osservatorio e soprattutto sull'attendibilità del suo presidente.

Così, mentre i comuni partecipano speranzosi all'avvio dei lavori di questo tavolo tecnico, i comitati tengono a Venaus l'assemblea nazionale del "Patto di solidarietà e mutuo soccorso tra comitati, reti, movimenti e gruppi contro le grandi opere e le nocività", in occasione del primo anniversario della "liberazione popolare dei terreni". I comitati ritengono che la strategia dei sindaci sia sbagliata, e considerano una conferma quanto emerso dalla riunione della Commissione Inter-Governativa del 20 dicembre. La CIG prende atto delle disposizioni della Commissione Europea, che si dice disponibile a raddoppiare il finanziamento della tratta internazionale a tre condizioni: tempi decisionali rapidi (aprile 2007), minime modifiche al progetto LTF attuale, impegno immediato dei due Governi per indurre il trasferimento delle merci da gomma a ferro sui valichi alpini. I comitati leggono nelle prime due condizioni un appoggio bilaterale e una spinta a livello europeo nei confronti del diktat del ministro Di Pietro, che legittimerebbe lo svuotamento del mandato di Tavolo Politico e Osservatorio in favore della Conferenza dei Servizi, che non dovrebbe far altro che ratificare i progetti già stabiliti in maniera considerata autoritaria entro la Legge Obiettivo. Leggono poi nella terza condizione una conferma del fatto che esisterebbero interessi forti e scollegati da qualsiasi utilità dietro la costruzione, dal momento che mentre l'UE chiede

¹⁵⁹ Tale ipotesi è peraltro bocciata, fuori e dentro il Tavolo Politico, anche da altri due membri dello stesso Governo: il Ministro dell'Ambiente Pecoraro Scanio (Verdi) e il Ministro dei Trasporti Bianchi (indipendente PdCI).

come garanzia della realizzazione dell'alta capacità ferroviaria l'impegno a ridurre il traffico merci su gomma, la CIG, nella stessa occasione, dà il via libera al raddoppio del tunnel autostradale del Frejus.

5.4.9 *Gli evidenti limiti del dialogo e prime spinte a tirarsene fuori*

In questo clima a febbraio 2007 filtrano le prime bozze dei documenti dell'Osservatorio tecnico. Dopo numerose riunioni dedicate a quantificare la capacità della ferrovia storica (per verificare l'utilità dell'infrastruttura), l'Osservatorio dovrebbe ora pubblicare, sul primo dei quaderni preannunciati dal presidente Virano, i dati tecnici risultanti. Ma i numeri in questione dimostrano che il traffico sull'attuale linea ferroviaria è ben al di sotto delle sue potenzialità (6milioni di tonnellate/anno a fronte di 20-30milioni), che la linea attuale potrebbe sopportare circa il triplo dei treni odierni e previsti almeno fino al 2030, e che comunque non si prevede un incremento della domanda bensì un calo del traffico. Si tratta di risultati sottoscritti da tutti, compresi gli sponsor dell'alta velocità¹⁶⁰. Sembra una vittoria del movimento No-Tav, una conferma dei dati tecnici che questo si era incaricato di raccogliere sin dall'inizio, ma anche questa volta il dialogo lascia il posto allo scontro. Nella bozza di quaderno sono inserite premesse che i tecnici della Valle giudicano di tipo esclusivamente politico e chiedono di stralciare, ossia il fatto che non si mette in discussione che il corridoio 5 vada costruito, e che non si mette in dubbio che debba passare attraverso la Valle di Susa. In sostanza, indipendentemente dalle risultanze tecniche ottenute, si procede comunque come nulla fosse. Su questo influiscono anche le vicende politiche nazionali. Mentre l'Osservatorio cerca di arrivare ad un primo sofferto risultato sulle necessità di trasporto ferroviario tra Torino e Lione, il Governo si impegna di fatto a predeterminarne già l'esito finale, ossia: il TAV si farà. Il Presidente del Consiglio Prodi lo inserisce infatti al terzo posto tra i 12 punti non negoziabili alla base della riedizione del suo Governo del 22/3o dopo le divisioni interne fra le varie anime della coalizione, ed in particolare con i partiti della sinistra contrari al Tav.

Se i sindaci reagiscono a quelle che considerano vere e proprie prevaricazioni, i comitati insorgono, e la maggior parte di loro chiede ancora una volta ai sindaci di lasciare l'Osservatorio, denunciando quelle che sarebbero le sue ambiguità, con i timori che si trasformi in un luogo di trattativa che sia comunque scavalcato da decisioni del Governo¹⁶¹. I comitati chiedono in realtà di ridiscutere con la popolazione l'intera strategia dei sindaci. «Si ritiene quindi necessario e urgente un confronto in sede di Comitato istituzionale per ragionare dei limiti sopravvenuti (ed evidentemente indotti) ad una strategia che può aver ancora senso perseguire solo se si riesce a denunciare tutto quanto di torbido sta avvenendo dentro e fuori le mura dell'Osservatorio» (Coordinamento dei Comitati, 12/02/2007, comunicato).

Anche gli amministratori denunciano irregolarità nel processo decisionale, e in particolare:

- l'illegittimità della Conferenza dei Servizi che continua a riunirsi senza i sindaci valsusini e con la sola presenza della Val Sangone;
- il fatto che secondo accordi dovrebbero essere discusse quattro ipotesi di tracciato, vale a dire opzione zero (linea storica ammodernata), linea storica quadruplicata e interrata, nuovo tracciato passante per la Valle Susa, variante passante per la Val Sangone, ma che nei fatti si sia già optato per quest'ultima possibilità escludendo le altre (tra cui l'opzione zero) perché di più facile e veloce realizzazione tagliando fuori l'opposizione valsusina;
- la denuncia dei tecnici designati dalla valle secondo i quali i documenti approvati in seno all'Osservatorio sono poi verbalizzati maniera differente.

¹⁶⁰ la Repubblica del 21/2/07; Luna Nuova del 23/2/07

¹⁶¹ Luna Nuova del 16/2/07 – pag. 5

Nonostante ciò, i sindaci preferiscono non subire le pressioni del movimento e rimanere all'interno dei tavoli di discussione, cercando di modificarne le procedure dall'interno: «Non c'è nessuna possibilità che la Comunità montana e i Comuni mettano in discussione l'Osservatorio. Lo abbiamo voluto noi, si sta svolgendo con i rappresentanti che volevamo noi, non se ne parla di andarcene. Credevo che con i comitati ci fossimo chiariti. Non possiamo certo mollare una sede di discussione che abbiamo chiesto: quale credibilità avremmo nei confronti del governo se ne uscissimo?» (Ferrentino, intervista a Luna Nuova del 16/2/07 – pag. 5). Anche i sindaci della cintura sud-ovest di Torino, nel frattempo, costituiscono un coordinamento chiedendo di poter partecipare a tutti i tavoli istituzionali avviati per poter avere le stesse opportunità di informazione e di voce date ad altri comuni¹⁶², dato che il loro territorio sarebbe interessato dall'ipotesi Val Sangone e che questa appare la più probabile, dal momento che anche il presidente della Conferenza dei Servizi arriva ad ammettere che l'opzione zero è solo un caso accademico ed è nei fatti scomparsa dalle trattative¹⁶³.

L'opposizione all'ipotesi che la Valle Susa sia tagliata fuori dalle scelte in favore della più collaborativa Val Sangone ha la facoltà di riavvicinare almeno momentaneamente sindaci e comitati sotto la bandiera della protesta, e il 31 marzo 30mila persone partecipano alla marcia dalla Val Sangone alla Val di Susa organizzata unitariamente dai Comitati No-Tav delle due valli e dai sindaci della Bassa Val di Susa, per dire no al progetto in qualunque sua variante. Il riavvicinamento dura poco però. Il 16 aprile la Conferenza dei Sindaci approva (a porte chiuse e senza riuscire a raggiungere l'unanimità) il primo quaderno prodotto dall'Osservatorio, ritenuto apprezzabile dopo lo stralcio di tutta l'introduzione politica che avrebbe messo definitivamente la parola fine all'opzione zero. Questa condizione non è tuttavia ritenuta sufficiente dai comitati, che avevano anche chiesto «che un documento così importante prima di essere licenziato venga discusso con tutti, a porte aperte, e non rifilato già confezionato alla gente come una cosa già decisa e imm modificabile, perché sarebbe, nel migliore dei casi, una grave scorrettezza o per lo meno una grossa forzatura. Tutto questo senza precludere la stima reciproca di tutte le anime del movimento, ma perché le decisioni condivise sono meglio delle decisioni imposte»¹⁶⁴.

Il 18 Aprile, nel corso della settima riunione preparatoria della Conferenza dei Servizi, viene presentata la bozza di Studio d'Impatto Ambientale (SIA) per le quattro ipotesi alternative di realizzazione della tratta italiana, che porta con se nuovi problemi. Infatti:

Lo studio è stato coordinato da LTF, che certo non può dirsi “impresa super partes”, dato che nel caso passasse l'opzione zero o il semplice ammodernamento della ferrovia esistente dovrebbe sciogliersi. Non stupisce, dunque, che nello S.I.A. anche l'ipotesi del “quadruplicamento in sede della linea storica” preveda, a monte, lo stesso percorso di tratta internazionale (St.Jean de Maurienne-Bruzolo col tunnel a Venaus) del progetto LTF; con buona pace dell'Osservatorio Tecnico, che finora si è invece dannato a valutare la capacità di traffico sul percorso storico Bussoleno-Modane, e che faticosamente sta pubblicando il suo Quaderno 1 con i relativi dati (Coordinamento dei comitati, 18/04/0/2007, comunicato).

5.4.10 L'allargamento delle arene a territori più disponibili

La sensazione di essere presi in giro si fa strada sempre più fra i sindaci, e contagia anche quelli della Val Sangone finora disponibili, che nella stessa riunione dichiarano di sentirsi strumentalizzati, rifiutano di farsi coinvolgere nella valutazione sui pesi da attribuire ad indicatori e criteri del SIA e «sollevano una serie di considerazioni e perplessità nel merito e nel metodo»:

¹⁶² Luna Nuova del 23/3/07

¹⁶³ Luna Nuova del 20/4/07 – prima pagina

¹⁶⁴ Luna Nuova del 17/4/07

- sono stati chiamati a far parte delle riunioni preparatorie della Conferenza dei Servizi senza capire bene quale fosse il loro ruolo, mancando l'individuazione specifica di un tracciato la cui scelta è di competenza di altri livelli decisionali che non li coinvolgono. Hanno allora più volte richiesto di partecipare all'Osservatorio Tecnico e al Tavolo Politico senza che ciò venisse accordato;
- insufficiente chiarezza dell'informazione nei loro confronti e totale mancanza di informazione, pur più volte richiesta, rivolta ai cittadini;
- mancanza di un interlocutore politico;
- pressione eccessiva in nome della fretta di decidere, quando le questioni richiederebbero un'attenta analisi.

Il 17 maggio viene così allargata la partecipazione con l'apertura del Tavolo Politico alla partecipazione di rappresentanti dei sindaci della Val Sangone e della cintura sud-ovest di Torino e, contemporaneamente, l'ampliamento dell'Osservatorio tecnico a comprendere anche i tecnici designati dai comuni di queste due zone e dall'Alta Valle di Susa. I promotori pubblici e privati dell'opera portano l'ampliamento dei tavoli come dimostrazione della volontà di concertazione coi territori, ma ancora una volta i comitati non sono d'accordo con tale interpretazione, e vi leggono una strategia del *divide et impera*, una frammentazione della rappresentanza che potrebbe preludere ad un processo di isolamento della forte, storica opposizione istituzionale della Bassa Valle Susa. Criticano inoltre l'atteggiamento dei sindaci che secondo loro mirano ad entrare nelle discussioni solo per "partecipare alla divisione della torta" e "fare anche loro la propria lista della spesa" in vista delle compensazioni economiche. Ipotesi che pare confermata con la momentanea rottura della storica alleanza fra i comuni della Bassa Valle Susa e Val Cenischia e quelli della cintura nord-ovest di Torino e Val della Torre, allorché questi ultimi cominciano a prendere in considerazione la possibilità di un tracciato differente dal semplice ammodernamento della linea esistente¹⁶⁵.

5.4.11 Reazioni alla partecipazione al bando per il finanziamento europeo

Alla riunione del Tavolo Politico del 13 giugno viene raggiunto un accordo tra il Governo e gli amministratori locali. Il Governo conferisce mandato all'Osservatorio di mettere a punto uno schema di progetto di tracciato da presentare il 23 luglio all'Unione Europea, per concorrere allo stanziamento dei fondi destinati alle infrastrutture prioritarie. Con questo scopo il 28 giugno il Consiglio dei Ministri approva il Documento di Programmazione Economico Finanziaria 2008-2011, ed il suo allegato infrastrutture. La tratta internazionale della Torino-Lione viene inserita nel Dpef tra le opere della Legge Obiettivo approvate dal CIPE. Lo scopo del Governo con queste due mosse è cercare di ottenere i fondi dimostrando all'Europa che esiste un progetto approvato, e che il confronto con le popolazioni locali ha portato buoni frutti e le resistenze sono ormai ridotte a marginali sacche di irriducibili¹⁶⁶.

Al che la situazione pare ritornare indietro al 2005, a prima dell'apertura del confronto. I comitati insorgono, sostenendo che la richiesta italiana che non rispetterebbe alcun requisito posto dal bando di gara (maturità del progetto, stanziamento dei fondi nazionali, tempi certi, accordo con le popolazioni interessate) [Commissione Europea 2003, 22; 2006]. In particolare contestano che vi sia accordo di sorta con i territori attraversati, riportano i dati raccolti da tempo sulla mancanza di copertura finanziaria nazionale, e soprattutto fanno notare che la discussione è appena all'inizio. Appare loro del tutto prematuro allora parlare di maturità del progetto, dal momento che i tavoli di trattativa sono appena iniziati e

¹⁶⁵ La Stampa del 1/6/07

¹⁶⁶ la Repubblica del 14/6/07

con risultati scarsi e difficoltosi, e il fatto di aver presentato come progetto all'UE quello approvato entro la Legge Obiettivo, convalidando il pregiudizio dei comitati secondo i quali le arene allargate sarebbero state una farsa e verificando che l'esclusione della Torino-Lione dalla Legge Obiettivo sul piano formale non sia in realtà ancora avvenuta¹⁶⁷, scatena la protesta. Il bersaglio principale resta l'Osservatorio, che il Tavolo Politico ha stabilito dovrà occuparsi di definire i tracciati della nuova linea. «Ma fino a ieri non si era detto che nell'Osservatorio si deve parlare solo di "Se-Tav" e non di "Come-Tav" e il presidente Ferrentino non aveva assicurato che se il mandato fosse cambiato avrebbe lasciato il tavolo? Ma allora quel cavallo di Troia di cui si parlava? Se prima potevano esserci dubbi...» è il commento dei comitati (comunicato del 19 giugno).

Viene allora indetta un'assemblea del Comitato di coordinamento fra tutte le componenti del movimento, per fare il punto sulla situazione e chiedere merito agli amministratori delle loro scelte, che vede una straordinaria partecipazione, al livello di quelle tenute nei momenti più caldi del 2005. il presidente della Comunità Montana Bassa Valle Susa, a nome della Conferenza dei Sindaci, mira a tranquillizzare la popolazione, affermando che:

- l'accordo col Governo ha riguardato esclusivamente questioni di metodo: abbandono definitivo dei progetti precedenti di RFI ed LTF e prosecuzione del confronto col territorio nell'Osservatorio;
- l'Osservatorio Tecnico (cui i sindaci continuano ad assegnare valore molto positivo) deve proseguire unicamente l'analisi sull'effettiva esigenza di una nuova linea (SE fare il Tav) e non occuparsi di tracciati progettuali: i tecnici della Comunità Montana hanno un rigido mandato in questo senso;
- quanto alla partecipazione al bando per il finanziamento UE, è scelta autonoma del Governo e non impegna nessun altro: l'Osservatorio non supporterà in alcun modo la redazione del dossier di documentazione da presentare all'Europa.

I comitati non sono così ottimisti e, ritenendo che l'interpretazione dell'accordo da parte del governo sia del tutto divergente rispetto a quella che ne danno i sindaci e manifestando scarsa fiducia, chiedono a questi ultimi «di convocare Consigli Comunali aperti per tornare a deliberare su mozioni No-Tav, come via maestra di democrazia partecipata per recepire le posizioni espresse a parole in assemblea» (intervento dei comitati all'assemblea del 19/6/07).

Dando seguito agli impegni assunti durante le assemblee popolari, i Consigli Comunali formalizzano così le posizioni delle amministrazioni sulle questioni poste dal Tavolo Politico del 13/6/07. Tra la fine di giugno e la metà di luglio le delibere ribadiscono, alcune in maniera più netta, altre più sfumata, l'opposizione ad una nuova linea ferroviaria Torino-Lione ed in particolare ad un nuovo tunnel di base. I primi a pronunciarsi inequivocabilmente in tal senso sono San Didero (28/6/07) ed Avigliana (11/7/07); poi nello stesso giorno (17/7/07) altri 30 comuni votano in contemporanea un testo concordato in sede di conferenza dei Sindaci. Copia di tutte le delibere viene consegnata a Bruxelles¹⁶⁸.

Anche il Coordinamento dei Comitati si adopera, sancendo in un documento¹⁶⁹ le posizioni della componente popolare del movimento a valle del Tavolo Politico di giugno, da inviare a Bruxelles con allegata «una raccolta firme che testimoni all'Europa l'opposizione dei cittadini all'opera, per contrastare la richiesta governativa del finanziamento europeo». Le firme, raccolte da 58 organizzazioni fra comitati, associazioni e centri sociali¹⁷⁰, saranno quasi 32mila, e verranno consegnate, oltre che a Com-

¹⁶⁷ Resoconto stenografico della seduta n. 204 del Senato della Repubblica, Legislatura XV, del 26/07/2007, approvazione del Dpef 2008-2001 (doc. LVII, N. 2). Cfr. anche Ponti e Boitani [2007].

¹⁶⁸ Luna Nuova del 5/10/07 – pag. 3

¹⁶⁹ <http://www.notavtorino.org/documenti/assemb-condove-doc-fin-4-7-07.htm>

¹⁷⁰ <http://www.notavtorino.org/documenti/firme-2007-a-ue-58-promotori.htm>

missione e Parlamento Europeo, anche ai Governi nazionali italiano e francese, alla Regione e alla Provincia, ma anche alle Comunità Montane, per ribadire che quello che i cittadini chiedono ai loro amministratori è di mantenere la posizione del no. Si attivano sempre più anche i comitati della Val Sangone, con la nascita di un presidio permanente a Rivalta, un appello al Parlamento Europeo e una petizione all'apposita commissione europea. Nonostante ciò il 18 luglio il ministro Di Pietro presenta alla UE il dossier di richiesta del finanziamento, e fra i comitati «si avverte il rischio che Bruxelles conceda ugualmente i soldi anche se il dossier non rispetta assolutamente i requisiti posti dal bando (maturità del progetto, supporto di un piano finanziario nazionale definito, tempi certi, consenso delle popolazioni)» (Comitati No-Tav Val Sangone, 19/7/07, comunicato), aprendo il dubbio che anche a livello europeo il processo decisionale non sia trasparente. Le istituzioni dell'Unione Europea, coinvolte nelle scelte sui finanziamenti e l'implementazione delle opere strategiche, smettono di rappresentare ciò che in gran parte erano state negli anni precedenti, vale a dire arene in cui cercare alleati attraverso petizioni e audizioni al Parlamento contro l'autoritarismo nazionale, per diventare esse stesse bersaglio diretto sempre più frequente della protesta [della Porta e Caiani 2006; Barcena 2005; della Porta e Piazza 2007, 169]. In questa direzione va dunque l'«appello all'Europa perché non si comporti all'italiana» lanciato dal Patto di solidarietà e mutuo soccorso, e in particolare dalle Associazioni No-Tav del Mugello¹⁷¹, e il comunicato rilasciato dall'eurodeputato di Rifondazione Comunista Agnoletto¹⁷²:

Come previsto dal movimento No Tav, il progetto presentato oggi dal ministro Di Pietro al commissario Barrot è poco più di uno studio di fattibilità per cui non si è proceduto ad alcuna analisi tecnica. Riguardo le normative comunitarie non c'è traccia di tre documenti fondamentali: la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e la lista dei requisiti tecnici ed economico-finanziari che regolano le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori. Alla luce dei fatti, dobbiamo vigilare sul forte rischio che le normative vengano aggirate. C'è il pericolo di un accordo già pattuito tra la lobby bipartisan economica-finanziaria e referenti politici, altrettanto bipartisan, che possano garantire l'appoggio della Commissione Europea a prescindere dal rispetto dei procedimenti formali previsti.

5.4.12 La questione del nodo di Torino

A infiammare ancora di più la situazione è il fatto che, oltre al bando per il finanziamento europeo, nelle stesse settimane sembra procedere spedito il processo decisionale relativo al nodo ferroviario di Torino. Regione, Provincia e Comune di Torino ritengono che la soluzione al problema dell'«oggettiva emergenza blocco merci nell'area metropolitana» sia da ricercare nella costruzione di una gronda ferroviaria da progettare con le caratteristiche tecniche TAV-TAC e da costruire in tempi brevissimi, senza tante discussioni, per uscire la situazione di emergenza. Al movimento No-Tav, che si attrezza di conseguenza, non sfugge che ciò significherebbe di fatto iniziare la costruzione del primo tratto della linea da loro contestata, e denunciano la strategia avversaria della manovra a tenaglia: se da un lato andasse avanti l'iter UE per costruire il tunnel di base transfrontaliero, e dall'altro si realizzasse una circonvallazione di Torino con le caratteristiche dell'alta velocità-capacità, la lotta di opposizione verrebbe confinata al residuo segmento intermedio, da inserire in qualche tracciato di minor resistenza tra le valli Susa e Sangone.

Le paure sembrano confermate quando il 24 settembre viene firmato un nuovo accordo sulle grandi opere in Piemonte tra Ministero delle infrastrutture e Regione, che fra le altre cose riconosce le richieste

¹⁷¹ <http://associazioni.comune.fi.it/idra/inizio.html>

¹⁷² L'eurodeputato presenterà ricorso contro il finanziamento (contrasto con le direttive 85/337 e 97/11 sulla VIA e le regole stesse del bando cui l'Italia ha partecipato), che «trasforma in carta straccia le regole dell'Ue e fa prevalere unicamente gli interessi dei grandi potentati economici, una caduta di credibilità totale delle istituzioni europee, che si piegano al volere delle grandi lobby e si allontanano dai cittadini» (05/12/2008, comunicato stampa).

di Regione, Provincia e Comune di Torino sulla realizzazione in tempi brevi di una gronda ferroviaria da considerare «quale elemento integrante del progetto Torino-Lione». Secondo i comitati «i firmatari confermano così, come avevamo facilmente previsto, l'abitudine alla prevaricazione delle sedi di confronto, questa volta bruciando in anticipo il lavoro dell'Osservatorio Tecnico sul “nodo di Torino” (che per loro DEVE essere il cavallo di Troia per il TAV)» (Coordinamento dei comitati, 25/9/07, comunicato). La questione della connessione con la città dovrebbe infatti essere il tema di discussione delle riunioni dell'Osservatorio nei mesi successivi, che dovrà confluire nel terzo quaderno dopo i primi due relativi ai flussi di traffico, e ancora una volta i comitati si chiedono quale valore possa avere la concertazione se le decisioni reali vengono prese inderogabilmente in anticipo dal Governo e dalla Regione. La componente popolare del movimento reagisce con un corteo che termina con la creazione di un nuovo presidio a Chiomonte, in Alta Valle Susa, che va ad aggiungersi a quelli di Venaus nella Bassa Valle e di Rivalta in Val Sangone, allo scopo di prender possesso di tutti i siti potenzialmente interessati dai lavori a seconda delle ipotesi di tracciato circolanti. Anche i sindaci rispondono con una lettera in cui denunciano la scarsa validità tecnica dell'Osservatorio a causa «dell'atteggiamento ostruzionista di RFI e delle continue esternazioni di alte cariche istituzionali che continuano a fare in pubblico affermazioni sulla totale condivisione di Consigli Comunali e popolazione interessata su un nuovo ipotetico progetto che nessuno conosce e che quindi nessuno ha mai condiviso» (Conferenza dei Sindaci, 28/9/07, lettera). Alla fine ci sarà comunque accordo sul terzo quaderno dell'Osservatorio, il che provocherà nuove incomprensioni fra amministratori e comitati, che vi riscontrano la conferma del paventato salto di qualità nel lavoro del tavolo, verso le modalità di realizzazione del TAV.

Il disaccordo sarà in parte placato quando i tecnici designati dalla Comunità Montana della Bassa Valle all'interno dell'Osservatorio faranno mettere a verbale il loro totale declino di responsabilità rispetto ai capisaldi indiscutibili relativi al nodo di Orbassano, la cui individuazione «si basa essenzialmente su valutazioni politico-ideologiche, in assenza di analisi quantitative» (20/10/07, atti dell'Osservatorio).

5.5 2008-2009: L'accordo con i sindaci e l'avvio della progettazione

5.5.1 *La frattura nel fronte del no*

Ma ciò che avrà l'effetto di ricompattare il movimento di opposizione all'opera, incrinando però definitivamente il rapporto con il versante istituzionale, è la decisione della Commissione Europea [2007, 79], di grande significato sul piano politico, di concedere il finanziamento richiesto per i lavori relativi alla tratta transfrontaliera (19/11/2007). Il presidente della Comunità Montana Bassa Valle Susa, così come alcuni esponenti tanto di Verdi e PRC quanto di Legambiente, minimizzano, sostenendo che l'importante è che l'Osservatorio vada avanti con il dialogo. I comitati non la pensano così¹⁷³, e

¹⁷³ Sulla questione i comitati presenteranno il 5 maggio 2008 una nuova petizione europea (<http://www.notavtorino.org/documenti/bozza-petiz-ue-maggio-08.pdf>) chiedendo «la sospensione in via cautelativa dell'iter procedurale finalizzato all'erogazione del finanziamento all'Italia per la realizzazione del tratto transfrontaliero della linea ferroviaria Torino Lione, in quanto al contrario di quanto affermato in più sedi, non esiste assolutamente nessun atto ufficiale che sancisca qualsiasi accordo o condivisione tra il Governo Italiano e l'Osservatorio Valle Susa per la linea ferroviaria Torino Lione da una parte, le Amministrazioni locali ed i cittadini da loro rappresentati dall'altra parte, viene quindi meno uno dei punti fondamentali richiesti dalla EU al fine di concedere i finanziamenti per il progetto TEN ovvero la condivisione delle popolazioni locali interessate all'opera».

Ricordano che questo finanziamento europeo vuole essere concesso a una richiesta italiana che non rispetta alcun requisito posto dal bando di gara (maturità del progetto, stanziamento dei soldi, tempi certi, accordo con le popolazioni). Anche per questo motivo denunciano le continue forzature del governo italiano che così facendo ha smentito nei fatti qualsiasi disponibilità al dialogo puntando a metterci di fronte a fatti compiuti, e pertanto chiedono agli amministratori di condividere questa denuncia di chiarendo chiusa l'esperienza di un Osservatorio usato politicamente per contrabbandare all'Unione Europea un consenso delle popolazioni del tutto inesistente (Comitati, 20/10/2007, comunicato).

L'attacco ora diventa frontale anche verso gli amministratori che accettano quelle che i comitati giudicano regole del processo decisionale falsate, e verso i partiti della sinistra che sostengono tale scelta. I No-Tav cominciano chiedere conto delle azioni portate avanti, e indirizzano a Ferrentino e agli esponenti di Verdi e PRC una lettera in cui si chiede:

Si può avere una convinzione talmente forte delle proprie potenzialità da voler continuare questa partita al tavolo tecnico pensando di riuscire a ribaltare i rapporti di forza, condizionare le manovre esterne e determinare un esito finale favorevole? La moltitudine di persone impegnate attivamente nei Comitati di opposizione ad una nuova Torino-Lione, di fronte alle evidenze fin qui ricordate, si è a questo punto convinta che la partita è (o è diventata) truccata; che "l'altra squadra" bara regolarmente; che l'arbitro non è imparziale. Questi sentimenti sono oggi ampiamente maggioritari fra i Comitati NO-TAV, così come la convinzione che qualsiasi delegazione a qualsiasi tavolo debba sempre tenere ben presente quale sostegno possa avere dalla propria base organizzata per commisurare al meglio l'azione ai rapporti di forza esprimibili (Comitati, 22/10/2007, lettera).

Mentre il circolo Legambiente Valsusa si svincola da Legambiente nazionale, schierato su posizioni di proseguimento del dialogo, dando vita ad un'associazione autonoma (Ambiente Valsusa), sulla questione si spacca anche lo stesso versante istituzionale del no. Tra sindaci e amministratori crescono i malumori, e prendono corpo distinguo e prese di distanza dal presidente della Comunità Montana della Bassa Valle, che non si sposta dalla sua posizione di convinto sostenitore dell'Osservatorio. Il 4 dicembre 87 amministratori, tra cui diversi sindaci, stila un documento che chiede un'assemblea degli amministratori di valle in cui discutere e votare l'ipotesi di abbandonare i lavori dell'Osservatorio tecnico, dopo che già nei giorni precedenti si erano espressi affermando che «se dovessimo scoprire che mentre l'Osservatorio svolge i suoi lavori per valutare SE l'opera è necessaria, qualche Ministero lavora fattivamente a dei progetti con dei tracciati nuovi, sicuramente abbandoneremmo tutti i tavoli lasciando la responsabilità della rottura a chi non è stato ai patti finora condivisi» (intervento al Convegno "Vediamoci chiaro" del 1/12/07).

5.5.2 *Le divisioni istituzionali a partire dall'accettazione del Piano Strategico provinciale*

Ferrentino prende atto e scrive una lettera al Presidente del Consiglio Prodi, lamentando l'atteggiamento decisionista del Governo, chiedendo di convocare in tempi brevi il Tavolo Politico per chiarire il ruolo ed il futuro dell'Osservatorio tecnico in un contesto tanto contraddittorio, e di fornire il dossier completo sulla cui base è stato ottenuto il finanziamento della UE. Tuttavia la questione Val Susa è ancora una volta condizionata da vicende nazionali. In quei giorni infatti è in atto la crisi del governo Prodi, e il Tavolo Politico viene rinviato al 13 febbraio 2008. In quell'occasione gli amministratori "ribelli" sono in minoranza, e Governo, Regione e Provincia portano avanti l'obiettivo di una progettazione in tempi brevi a partire dal nodo di Torino, appoggiati ora apertamente dal presidente della Comunità Montana dell'Alta Valle Susa Carena. Per restringere i tempi del processo di concertazione, Virano, nella veste di commissario governativo, avanza la proposta di istituire il Comitato di Pilotaggio, un nuovo organismo ristretto interno all'Osservatorio tecnico, e propone di raccordare l'analisi degli scenari futuri con i lavori di stesura del patto territoriale relativo al Piano Strategico per lo sviluppo economico della Valle di Susa attraversata dalla Torino-Lione, che la Provincia di Torino avrebbe dovuto iniziare sin dal 2005 per analizzare le ricadute in termini di occupazione e crescita economica derivanti

dalla realizzazione dell'infrastruttura. La proposta viene accolta e la Provincia istituisce a sua volta il Comitato di Pilotaggio per l'elaborazione del Piano Strategico¹⁷⁴.

Dopo Tavolo Politico, Osservatorio tecnico e Conferenza dei Servizi, si ha così la nascita della quarta arena decisionale operante in contemporanea sulla questione dell'alta velocità Torino-Lione, che ha l'effetto immediato di alzare la tensione nella componente istituzionale locale. Altri amministratori vanno ad aggiungersi a quelli già da qualche tempo in prima linea contro la continuazione dei lavori dell'Osservatorio, e il fronte dissidente rispetto alle posizioni del presidente della Comunità Montana della Bassa Valle Ferrentino e della maggior parte dei primi cittadini si allarga. Il 26 marzo la Conferenza dei Sindaci, dopo una riunione dai toni molto accessi, non riesce a trovare l'accordo sulla nomina dei tre rappresentanti che toccherebbero alla Bassa Valle all'interno del Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico di sviluppo promosso dalla Provincia. Tutto il dibattito si concentra infatti sul merito della questione e sull'opportunità che la valle accetti anche questo tavolo di confronto, che gli amministratori contrari bollano come il tavolo delle compensazioni, un tavolo che dà per scontata la realizzazione dell'infrastruttura. Una parte consistente dei primi cittadini non condivide il fatto che il Piano Strategico sia espressamente correlato alla Torino-Lione, cosa che secondo loro varrebbe come una sua implicita accettazione scavalcando il ruolo degli altri tavoli di confronto. Secondo il sindaco di Villar Focchiardo «va bene che non si parli di tracciati, ma dalla delibera della Provincia emerge chiaramente come il Piano di sviluppo sia legato in modo inscindibile al Tav. Com'è possibile fare un piano strategico prima che i lavori dell'Osservatorio siano finiti? Se venisse fuori che basta la linea storica, su quali basi e su quali scenari si è fatto uno studio di quel tipo?»¹⁷⁵. Si contesta inoltre il fatto che nella composizione dell'arena i rappresentanti della Bassa Valle, che pure è il territorio più toccato da tutte le ipotesi di tracciato, sarebbero in minoranza. Si criticano infine le modalità di funzionamento della stessa Conferenza dei Sindaci, in particolare la prassi di riunirsi a porte chiuse, e gli amministratori ottengono un rinvio a dopo le elezioni politiche nazionali per poter organizzare consultazioni all'interno di ogni comune e deliberare in materia. Ferrentino tuttavia è ancora una volta fiducioso: «Auspicio che tutte le amministrazioni si riconoscano: se questo non dovesse avvenire, i tre rappresentanti che entreranno nel comitato di pilotaggio dovranno naturalmente farsi carico di cogliere e di portare anche le istanze di chi, legittimamente, non si riconosce in questo percorso. La Provincia, a torto o a ragione, ha deciso di far partire un gruppo di lavoro che partirebbe comunque, anche senza la nostra presenza. Per questo crediamo sia importante esserci. per ribadire anche in quella sede le nostre posizioni»¹⁷⁶.

5.5.3 *La rottura definitiva fra sindaci e comitati*

Nel frattempo la componente civica del no riprende fortemente la propria attività di opposizione, anche con strumenti diversi rispetto alla protesta tradizionale¹⁷⁷, indirizzata ora non solo contro l'opera e i suoi promotori ma anche contro i sindaci e la loro strategia concertativa. Il coordinamento dei Comitati No-Tav del 5 febbraio ha varato un'iniziativa inedita: il processo di acquisto in proprietà indivisa (un metro quadro a testa, al costo di 15 euro, da parte di singoli cittadini) dei terreni della zona di Chiomonte che sarebbero necessariamente da espropriare per realizzare la nuova uscita del tunnel, secondo il

¹⁷⁴ D.G.P. n. 11 del 18/03/08, prot. 210 – 20740/2008

¹⁷⁵ Luna Nuova del 28/3/08 – pag. 2

¹⁷⁶ *Ibidem*

¹⁷⁷ Anche se questa non manca, come quando i comitati impediscono alla Presidente della Regione Bresso, al Presidente della Provincia Saitta e al Sindaco di Torino Chiamparino di partecipare al convegno elettorale pro-Tav del loro partito, il PD (Carta del 4/4/08, Luna Nuova dell'8/4/08 – pag. 3).

“progetto governativo” contenuto nel dossier presentato da Di Pietro alla UE. Dopo questa prima fase proseguirà l’acquisto di ulteriori appezzamenti nei territori di altri comuni, situati sempre in zone suscettibili di cantierizzazione per le diverse ipotesi di realizzazione della nuova linea Torino-Lione¹⁷⁸, di modo che qualsiasi futura procedura di presa di possesso di quei terreni, anche solo per effettuare sondaggi, prevedrebbe la convocazione sul posto di tutti i proprietari. Il 30 marzo 1397 persone firmano davanti ad un notaio l’atto di acquisto di questo primo lotto sotto lo slogan “Non vogliamo essere pilotati”, chiaro riferimento al costituendo Comitato di Pilotaggio. In questa azione rappresenta infatti anche un atto simbolico nei confronti dei sindaci, un’azione diretta e dal basso fuori dalla rappresentanza di cui dubitano sempre più,

la festa di una nuova primavera NO-TAV, del ritorno al protagonismo dei Comitati dopo un periodo di (scettico) attendismo di risultati coerenti dai tavoli di confronto istituzionale. 1397 cittadini hanno investito nel futuro di una valle alpina, la valle di Susa, senza bisogno di banche, società per azioni, multinazionali e finanziarie varie, organizzazioni mafiose e politici compiacenti. Hanno investito 15 euro a testa senza fare promesse elettorali, con il solo desiderio di evitare che altri milioni di euro di denaro pubblico vengano rapinati ai contribuenti italiani ed europei [...] dimostrando che in questo paese è ancora possibile, attraverso la legalità, opporsi all’arroganza del denaro e di chi pensa di decidere sulla testa dei cittadini. (comitati, 30/03/2008, comunicato)

Nonostante ciò, e nonostante anche fra gli amministratori continui ad allargarsi il fronte dei dissidenti rispetto all’ipotesi di nuovi tavoli, dopo la vittoria del centrodestra alle elezioni politiche nazionali la Conferenza dei Sindaci approva l’entrata nel Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico, e nomina i suoi tre rappresentanti, fra cui lo stesso Ferrentino. Si tratta tuttavia di una decisione assai contrastata: ben 10 Consigli Comunali avevano votato delibere contrarie alla partenza del nuovo organismo, contro 14 favorevoli (pure con una serie di riserve). Le maggiori perplessità riguardano la natura stessa del tavolo, che secondo molti determina di fatto l’accettazione della linea passando a discutere di compensazioni economiche, ma anche i tempi ritenuti immaturi, da un lato perché non si capisce il ruolo di questa nuova arena fintantoché non siano terminati i lavori dell’Osservatorio (nel frattempo fermo in quanto Virano si è dimesso in attesa che gli venga rinnovato il mandato dal nuovo Governo), e dall’altro perché c’è chi avrebbe preferito aspettare di capire come questo nuovo esecutivo si sarebbe mosso, dopo che molti esponenti del centrodestra in campagna elettorale avevano insistito sulla realizzazione dell’opera e per un suo ritorno entro l’iter previsto dalla Legge Obiettivo. Alla presentazione del Comitato di Pilotaggio, presidiata dai comitati, una parte dei sindaci abbandonerà così la sala per protesta rispetto alla maggioranza dei colleghi. I comitati commentano con ironia la spaccatura nel fronte amministrativo, e criticano ormai apertamente la “linea acchiappafondi” dei sindaci, la loro “lista della spesa” per quello che viene definito il tavolo delle compensazioni.

La distanza fra “i sindaci del dialogo ad oltranza” da una parte, e comitati e sindaci contrari al proseguire della concertazione dall’altro, è tuttavia destinata a crescere ancora. Nella coalizione di centrodestra uscita vincitrice dalle elezioni politiche nazionali esistono forti pressioni affinché si consideri chiusa l’esperienza dell’Osservatorio, considerato inefficace nel raggiungere gli obiettivi per cui era stato pensato, e passare a procedere velocemente con l’approvazione del progetto e la costruzione dell’opera. Gli amministratori di valle e cintura capiscono che «non fare concludere il lavoro dell’Osservatorio significa esporre tutto il metodo della concertazione alla voglia di decisionismo che circola nel centrodestra dopo la schiacciante vittoria elettorale. Che l’Osservatorio finisca senza arrivare al “punto”, cioè a fornire indicazioni al governo per la scelta del tracciato, conviene soltanto ai comitati»¹⁷⁹. Si arriva così alla

¹⁷⁸ A partire da Venaus, 15/06/2008

¹⁷⁹ Luna Nuova del 13/5/08 – pag. 3

rottura definitiva nell'unità del fronte No-Tav, che si basava sostanzialmente sulla promessa che i sindaci non avrebbero mai accettato di discutere di tracciati, e che nei tavoli di confronto si fosse passati dal Se-Tav al Come-Tav avrebbero abbandonato la via della concertazione. La maggioranza concertativa fra i sindaci della Bassa Val Susa, insieme ai primi cittadini della Gronda nord-ovest e di quella sud-ovest, considerano che la cosa più importante in questo momento sia tenere in vita l'Osservatorio, anche a costo di discutere di tracciati e anzi presentando addirittura un proprio contro-tracciato, da affiancare nelle discussioni a quello LTF-RFI e a quello presentato dal precedente governo per avere accesso ai finanziamenti europei: la cosiddetta proposta FARE (Ferrovie Alpine Ragionevoli ed Efficienti).

5.5.4 La proposta FARE

I sindaci tengono a precisare, con lo slogan “No TAV, ma FARE le cose che servono”, che non si tratta di un'accezione della Torino-Lione, ma di una proposta più generale per «un sistema di trasporto equo, sostenibile e moderno» (consulenti tecnici dei sindaci, 17/06/2008, sintesi della proposta FARE). Questo non basterà alle veementi critiche dei comitati, dai quali d'altra parte gli stessi sindaci prendono le distanze nella speranza di apparire un interlocutore credibile agli occhi del nuovo Governo e ottenere la continuazione della concertazione. Gli amministratori sottolineano che non sono il partito del no, definendo la loro come “la proposta dei tre SI”. Questa accetta infatti l'idea di una nuova linea ferroviaria in valle, condizionandone tuttavia la realizzazione a politiche dei trasporti in favore della rotaia secondo precise priorità: prima dovrebbe realizzarsi un piano di trasporto incentrato sul nodo di Torino e sulla precedenza da accordare al trasporto locale passeggeri; poi si dovrebbe non solo vedere il varo di provvedimenti consistenti per incentivare il trasporto merci sui treni e scoraggiare l'uso dell'autostrada, ma anche analizzarne gli effetti concreti sull'aumento del traffico merci sulla linea storica. Solo allora secondo la proposta dei sindaci si potrà ragionare di passaggio della Torino-Lione in valle di Susa, ma sempre privilegiando la linea storica e dilazionandone la costruzione in 3 fasi successive: nodo di Torino per prima cosa, poi Torino-Avigliana (2018-2020), quindi Avigliana-Bussoleno (2025), e solo allora verificare se vi è effettiva necessità di realizzare il tunnel internazionale (2030-2045). Il punto di partenza sono infatti i dati sulla capacità residua di transito venuti fuori con il lavoro dell'Osservatorio e pubblicati nel primo, secondo e terzo quaderno, il cui risultato condiviso è che la linea storica, con adeguate politiche di incentivazione del traffico merci su rotaia, potrebbe bastare almeno fino al 2030. La logica è dunque quella di seguire le ipotesi di progressiva saturazione dei vari segmenti e proporre un'alternativa al Tav basata sulla completa ristrutturazione della linea storica per il suo completo utilizzo fino a quella data¹⁸⁰.

I comitati criticano aspramente la scelta della maggioranza dei sindaci, tacciandola di ingenuità oltre che di tradimento. La componente popolare si rifà ancora una volta ad argomentazioni di tipo specialistico per affermare che tali ipotesi maturate in sede tecnica poggerebbero in realtà su due assunti meramente politici: «che si realizzi un fantasmagorico Servizio Ferroviario Metropolitano», cosa di cui i comitati dubitano molto portando ad esempio le recenti politiche regionali e gli interventi delle Ferrovie che andrebbero nella direzione opposta, e «che il traffico, sia merci, sia passeggeri, cresca in modo vertiginoso», ipotesi che comitati e sindaci uniti si erano incaricati di invalidare dati alla mano e che anche i lavori dell'Osservatorio hanno smentito. La proposta poggerebbe inoltre, secondo i comitati, su di una ingenua fiducia nei confronti dell'equità del processo decisionale:

¹⁸⁰ Luna Nuova del 6/6/08 – pag. 3

È vero che, nella proposta, ogni nuova fase realizzativa viene fatta dipendere dal raggiungimento dei risultati cui mirava la precedente (si procede solo se e solo quando i risultati siano stati raggiunti); si sottovaluta però il fatto che non esistono strumenti giuridico-procedurali per esigere simili garanzie e si pensa che basti chiederli. (comitati, 17/06/2008, volantino)

5.5.5 *L'accordo di Pra Catinat*

La proposta degli amministratori, se ha il potere di tirarsi contro la rabbia di tutto il movimento No-Tav, sortisce tuttavia l'effetto desiderato nei confronti del Governo, ossia salvare il dialogo tecnico. Il nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteoli conferma Virano alla guida dell'Osservatorio e concede altri sei mesi alla concertazione, accogliendo tuttavia la richiesta della Regione di cambiare il mandato del tavolo e passare ad una fase II dell'Osservatorio, nella quale questo diventerà una sorta di cabina di regia della progettazione, dovrà cioè varare un vero e proprio progetto preliminare da consegnare poi agli affinamenti della Conferenza di Servizi. Prima di passare a questa seconda fase realizzativa, che i sindaci dissidenti condannano come un tradimento degli accordi sul ruolo dell'Osservatorio, tale arena dovrebbe però terminare la prima fase esplorativa in scadenza al 30 giugno, attraverso una riunione di tre giorni nella località di Pra Catinat a fine mese per tirare le fila delle discussioni dei mesi precedenti¹⁸¹. Lo scopo è di tentare una sintesi conclusiva, una sorta di accordo quadro da offrire al nuovo Governo in vista della riunione del Tavolo Politico di luglio, che possa fungere poi da base per elaborare il nuovo progetto effettivo. L'atto di rinascita ideale per una seconda vita dell'Osservatorio, come viene definito in quei giorni. Solo a quel punto il tavolo potrà procedere alla ricerca di una sintesi fra i vari progetti presentati nella riunione di 18 giugno, cui si è da ultimo aggiunto anche quello dei tecnici che rappresentano la maggioranza dei sindaci, ossia la proposta FARE.

Si giunge così all'accordo di Pra Catinat del 29 giugno 2008, atto finale di 18 mesi di discussioni con cui, alla vigilia della scadenza del proprio mandato, l'Osservatorio sulla Torino-Lione raggiunge l'accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio. Il testo, approvato dalla maggioranza dei sindaci e firmato dal presidente Virano, accoglie buona parte delle proposte presentate dagli amministratori locali: viene enunciato il principio che «la politica delle infrastrutture non è scindibile dalla politica dei trasporti e del territorio» e vengono elencati gli interventi di una politica integrata del traffico attraverso le Alpi, dalla ratifica del protocollo della Convenzione alpina¹⁸², all'applicazione della direttiva Eurovignette per il transito dei Tir¹⁸³, dal sistema metropolitano torinese per i passeggeri all'aumento della qualità del servizio sulla linea storica. Viene inoltre rimarcata l'importanza degli interventi per la «piena funzionalità» delle cinque linee del sistema ferroviario metropolitano di Torino, confermata la piattaforma logistica di Orbassano e proposto «il potenziamento della linea di Bassa Valle e lo sviluppo di interconnessioni con la linea storica di Alta Valle». Alcuni importanti nodi da sciogliere riguardano i modi ed i tempi di attuazione, con una Torino-Lione realizza-

¹⁸¹ Luna Nuova del 13/6/08 – pag. 3

¹⁸² Si tratta del «Protocollo di attuazione della Convenzione delle Alpi nell'ambito dei trasporti» del 2006 (http://www.alpconv.org/NR/rdonlyres/525C5272-5BE7-4397-92AB-EB7615492BDF/0/trasporti_it.pdf), relativo alla Convenzione sottoscritta dagli Stati alpini nel 1991 (http://www.alpconv.org/NR/rdonlyres/D4A72FB3-C62E-46E6-9FE4-3FC260F4C114/0/Framework_it.pdf), che riconosce l'unità territoriale e contiene misure generali a favore dello sviluppo sostenibile nell'arco alpino e politiche di tutela in modo coordinato. Il suo obiettivo consiste nel valorizzare il patrimonio comune delle Alpi e nel preservarlo per le future generazioni attraverso la cooperazione transnazionale coinvolgendo sia gli Stati che gli Enti territoriali, nonché la comunità scientifica, il settore privato e la società civile.

¹⁸³ Direttiva europea che introduce il pedaggio autostradale diversificato per i mezzi pesanti (direttive 2006/38/CE e 1999/62/CE, relative alla tassazione a carico di autoveicoli pesanti adibiti al trasporto di merci su strada per l'uso di alcune infrastrutture).

ta per “lotti funzionali” o per un’opera “in fasi successive”, ma per il resto è il primo vero accordo condiviso sulla realizzazione dell’opera in diciotto anni. I media ne danno una grande enfasi, e anche i promotori sottolineano che si tratta di una svolta storica e che da ora in avanti la costruzione della linea procederà senza impedimenti.

5.5.6 *Le reazioni all’accordo*

Tuttavia non ci sarà da registrare solo la rabbia dei comitati popolari, che prendono ora di mira direttamente i sindaci, accusandoli di avere tradito il mandato popolare, accettato le regole che considerano antidemocratiche del dibattito, e aver sottoscritto un accordo basato su premesse ritenute false («il lavoro tecnico è stato accompagnato da un grande processo democratico di confronto continuo che ha coinvolto Sindaci, Consigli comunali, cittadini e opinione pubblica») e in contrasto con i dati tecnici. A lato della scollatura definitiva fra amministratori e movimento altre conseguenze non tardano ad arrivare a seguito dell’accordo. Rifondazione Comunista e il gruppo Indipendenti di centrosinistra prendono nettamente le distanze dall’azione del presidente Ferrentino, ed escono dalla giunta e dalla stessa maggioranza in Consiglio di Comunità Montana Bassa Valle Susa, mentre un assessore viene sospeso dal presidente in quanto dissenziente¹⁸⁴. Anche fra gli stessi comuni sottoscrittori si registrano da subito defezioni che vanno ad allargare la minoranza sinora emarginata dei sindaci e degli altri 86 amministratori locali dissenzienti, con distinguo del giorno dopo che tuttavia faticano a veicolare nell’opinione pubblica. In particolare c’è fra i sindaci chi sostiene di non aver mai espresso favore sul merito della costruzione dell’opera ma soltanto sul metodo della concertazione, cosa che fa infuriare il PD, partito di appartenenza della stragrande maggioranza dei primi cittadini, che arriva a minacciare i sindaci di espulsione dal partito in caso di mancato rispetto dell’intesa¹⁸⁵.

La sfida più grande viene però lanciata da alcuni Consigli Comunali, che fanno proprie le critiche rivolte da tempo ai sindaci dai comitati, ovvero l’aver condotto le trattative all’interno dei tavoli con metodo non rispettoso delle regole della democrazia rappresentativa, in prima persona e senza consultare l’assemblea elettiva mettendola solo di fronte al fatto compiuto, e senza neppure permettere ai consiglieri di presenziare alle riunioni a porte chiuse della Conferenza dei Sindaci. Si chiede quantomeno che per una maggiore trasparenza tali riunioni vengano verbalizzate, ma la proposta viene rifiutata dal presidente Ferrentino¹⁸⁶. Nelle settimane successive al 29 giugno sono ben 11 i Consigli Comunali che si esprimono sul merito e sul metodo dell’accordo di Pra Catinat, votando delibere contro l’intesa e/o la proposta FARE, cioè contro la posizione dei loro stessi sindaci, arrivando in qualche caso a tentativi convergenti di maggioranza e opposizione per sfiduciare la giunta¹⁸⁷. I Consigli denunciano inoltre, anche in questo caso, l’atteggiamento del PD, partito di maggioranza nella quasi totalità dei municipi, che farebbe pressioni affinché cessino le discussioni all’interno dei vari comuni a proposito dell’accordo, se ci sono discussioni almeno che non si arrivi al voto di una delibera contraria, e se delibera deve esserci quantomeno che venga posticipata a dopo la riunione del Tavolo Politico del 29 luglio¹⁸⁸.

¹⁸⁴ Carta del 28/8/08

¹⁸⁵ Luna Nuova del 11/7/08 – pag. 2

¹⁸⁶ Luna Nuova del 23/9/08 – pag. 4

¹⁸⁷ <http://www.notavtorino.org/documenti/cas-pronunc-cons-com-luglio-08.htm>

¹⁸⁸ Luna Nuova del 11/7/08 – pag. 2

5.5.7 *Il passaggio alla fase II dell'Osservatorio: la progettazione*

La riunione di quel giorno è vista infatti come il vero spartiacque della vicenda nella direzione della costruzione dell'opera con il consenso delle amministrazioni locali, e appare importante da un punto di vista simbolico che non sorgano nuove spaccature. L'aspetto simbolico e mediatico della svolta in Valle di Susa diventa decisamente caratterizzante a partire dall'accordo del mese precedente, e raggiunge il culmine in occasione della riunione del Tavolo Politico, come nota sarcasticamente il Comitato No-Tav Torino (29/07/2008, comunicato):

Ai più alti livelli istituzionali si sono prodigati affinché la giornata romana che corona la funzione fin qui svolta dall'Osservatorio non lasci nulla al caso: una regia attentissima al risultato mediatico ha deciso chi partecipa e come si sviluppa l'agenda in modo da raggiungere i propri obiettivi di immagine ad un livello vicino al 100%. Al mattino la cerimonia di quasi-beatificazione della figura dei sindaci: l'incontro con il Presidente della Repubblica serve a tributare il massimo riconoscimento possibile, sempre sul piano della pura formalità, al percorso di "conversione degli ex-ribelli" ottenuto (di sicuro sul piano mediatico) con un anno e mezzo di lavoro ai tavoli istituzionali. Al pomeriggio la delegazione proveniente dal territorio, ormai circondata (e, speriamo, non troppo stordita) da un'aura da eroi nazionali, affronta la stretta del Tavolo di Palazzo Chigi che mira ad impostare la nuova fase di mandato a Virano come rapida progettazione della Torino-Lione.

L'allusione all'impostazione del dialogo sulla base della composizione che porti ad un sicuro successo si riferisce al fatto che il Governo abbia spedito "inviti ad personam" per l'incontro invece della solita convocazione di tutti i sindaci potenzialmente interessati: 1 rappresentante della Val Sangone, 9 tra Alta e Bassa Val di Susa e ben 14 della cintura torinese, con un criterio di individuazione dei comuni che segue chiaramente le ultime ipotesi di tracciato, partire dal nodo di Torino come da proposta FARE. Continua il Comitato No-Tav Torino:

Benedetta democrazia. Ve l'immaginate una trattativa in cui i delegati sindacali vengono selezionati dall'ufficio del personale dell'azienda? O un incontro di calcio in cui i dirigenti di una squadra decidono la formazione della squadra avversaria? In politica succede anche questo e sembra incredibile che la squadra dei giocatori cooptati dagli avversari non si ribelli. Neanche un accenno di protesta, nessuna reazione indignata. Neanche un debole lamento, non un sussulto, niente. Soltanto alcune voci inascoltate da chi rimane in panchina perché si è permesso di criticare la dirigenza. Va tutto bene, facciamo finta che la partita non sia truccata e passiamo prima a farci benedire dall'arbitro. [...] Il governo ha dunque spedito inviti nominativi a sindaci scelti secondo criteri definiti dal governo, e nessuno sindaco poteva delegare vicesindaco o altro amministratore. Come dire: nel percorso di "massimo coinvolgimento dei territori" il governo decide quali amministrazioni comunali coinvolgere e quali no, e per evitare sorprese sceglie anche chi le deve rappresentare. Se un sindaco prescelto fosse già in ferie peggio per lui. Dalla democrazia partecipata alla democrazia per soli invitati. Capitano consenziente della squadra cooptata: Antonio Ferrentino, già capitano nel 2005.

Ne esce un documento in cui si dichiara che conclusa la fase 1, si passa alla fase 2, quella della progettazione, che sarà unitaria dal confine francese fino alla connessione con l'attuale Torino-Milano (Settimo Torinese) ma manterrà gli stessi metodi di lavoro adottati in precedenza con l'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione. L'unificazione delle due tratte nazionale ed internazionale del progetto, dal tunnel transfrontaliero al collegamento con la Torino-Milano, è un escamotage per poter utilizzare per far partire i lavori sul nodo di Torino, come richiesto dalla cronologia FARE, i fondi europei di novembre 2007 stanziati viceversa per la tratta internazionale¹⁸⁹.

¹⁸⁹ Luna nuova del 25/7/08 – pag. 4: il Commissario Europeo ai Trasporti Tajani acconsente a questo trasferimento d'uso dei finanziamenti in favore della proposta FARE su esplicita pressione di Ferrentino in rappresentanza dei sindaci.

5.5.8 *Il documento della Riposa*

Ormai la protesta dei comitati è a questo punto rivolta direttamente contro gli amministratori locali, con presidi ad ogni riunione della Conferenza dei Sindaci¹⁹⁰. Un gesto simbolico in particolare intende dimostrare che la prima linea del fronte nella battaglia No-Tav si è spostata contro i sindaci. Il 29 agosto i comitati contestano gli amministratori, diretti al rifugio della Riposa per una riunione indetta allo scopo di preparare un documento comune sui temi usciti dal Tavolo Politico del mese precedente, al ponte del Seghino, teatro dei primi duri scontri del 2005 nei quali comitati e cittadini si trovavano ancora dalla stessa parte della barricata¹⁹¹. Quel giorno un gruppo di lavoro ristretto della Conferenza dei Sindaci sottoscrive il c.d. “documento della Riposa” di sostanziale accettazione delle conclusioni del Tavolo Politico, nel quale si dà mandato ai propri tecnici di discutere della progettazione preliminare unitaria della nuova ferrovia, da Settimo al tunnel di base compreso, chiedendo soltanto alcune garanzie. In particolare gli Enti Locali richiedono al Governo di passare dalle enunciazioni di principio alla realizzazione concreta delle politiche trasportistiche, della mobilità e dello sviluppo locale secondo le varie fasi previste dalla proposta FARE. Secondo i sindaci:

Tali fasi devono essere dettagliatamente definite in un Accordo di Programma escludendo comunque il ricorso a legislazione straordinaria sul tipo della legge obiettivo. [...] Il Piano strategico e la proposta Fare prevedono interventi in fasi successive verificate e condivise. Si dovrà quindi istituire un Comitato di Garanzia per il controllo e il rispetto dei punti previsti nell’Accordo di Programma. Il Comitato dovrà essere composto da rappresentanti degli Enti Locali e del Governo, con un Presidente concordato tra le parti.

I primi cittadini tengono inoltre a rimarcare che neanche a loro la scelta degli “inviti ad personam” del mese precedente, chiedendo che la delegazione per il Tavolo Politico sia d’ora in avanti nominata direttamente dal territorio.

Il Governo, per l’incontro di Palazzo Chigi del 29 luglio 2008, ha scelto di sua iniziativa gli interlocutori coinvolgendo solo Amministrazioni interessate da un ipotetico tracciato. Tale scelta non è condivisibile poiché l’eventuale realizzazione della nuova linea comporta ripercussioni sull’intero territorio e pertanto gli Enti Locali, mantenendo il numero attuale dei delegati, richiedono di poter scegliere la delegazione in piena autonomia.

Sul documento si registrano ancora una volta le rimostranze di alcuni Consigli Comunali che, ricordando che la maggioranza delle assemblee si è già espressa contro l’accordo di Pra Catinat che comprende come allegato anche il documento FARE, lamentano il fatto che in calce sia riportata la sola lista dei presenti senza indicazioni sui voti favorevoli e contrari, e soprattutto che su questo testo del gruppo di lavoro si chieda, dopo un passaggio formale in Conferenza dei Sindaci, non una discussione nei Consigli Comunali, ma solo una qualche approvazione che venga dalle giunte o dai capigruppo o che comunque che non siano votati emendamenti.

Il pronunciamento dei comuni sul “documento della Riposa” prevedrà comunque nella maggioranza dei casi una discussione in Consiglio, e solo in 4 casi su 16, fra quelli della Bassa Valle Susa che più interessano, la sola delibera della Giunta. Il documento passa in 13 comuni su 16 (Bussoleno, San Didero e San Giorio approvano viceversa una delibera in perfetto stile No-Tav), ma le opposizioni votano contro nella grande maggioranza dei casi, e in ben 7 assemblee la maggioranza si spacca, in linea di massima (ma non solo) fra i partiti della sinistra (PRC, PdCI e Verdi) e il resto delle forze politiche, rompendo l’unanimità e rispecchiando la divisione da sempre presente a livello nazionale, regionale e provinciale. In 6 assemblee, inoltre, si registrano all’interno della maggioranza diverse astensioni dal voto e

¹⁹⁰ Già il 28 luglio, in concomitanza con la Conferenza dei Sindaci indetta in vista del Tavolo Politico dell’indomani, circa 5mila persone partecipano ad una fiaccolata per dire no all’accordo, che si snoda simbolicamente lungo le strade di Sant’Antonino di Susa, comune di cui è sindaco il leader degli amministratori Ferrentino.

¹⁹¹ Luna Nuova del 29/8/08 – pag. 3

assenze considerate strategiche. Cosa ancora più importante, in 10 casi vengono approvati emendamenti anche sui punti cardine del documento¹⁹². «Non possiamo nascondere la necessità e l'urgenza di serrare ancora di più le fila, viste le profonde lacerazioni emerse in molte amministrazioni» ammette Ferrentino¹⁹³, che sperava di presentare al governo una presa di posizione unanime che potesse avere maggiori possibilità di ottenere le richieste avanzate. Non solo ciò non si registra in Bassa Valle, ma si viene a formare anche una sorta di contro-Conferenza dei Sindaci contrapposta a quella ufficiale guidata da Ferrentino, che riunisce la “fronda degli amministratori di centrodestra” dell'Alta Valle, della Val Sangone e della cintura torinese (che chiedono che la rappresentanza sia ristretta ai soli comuni toccati dall'ipotesi di tracciato venuta fuori a Pra Catinat), e che ottiene incontri separati con il Ministro delle Infrastrutture Matteoli e con il Commissario Europeo ai Trasporti Tajani, anch'essi di centrodestra¹⁹⁴.

5.5.9 Accordi non rispettati e primi ripensamenti nella linea concertativa

I sindaci della Bassa Valle Susa cominciano a sentirsi isolati rispetto all'intesa che si sta sviluppando fra amministratori locali di centrodestra e governo Berlusconi, ma portano comunque avanti la loro posizione del dialogo, e il 23 settembre l'Osservatorio passa alla fase II, ovvero passa dalla verifica SE l'opera è utile e necessaria al COME realizzare l'opera avviando una progettazione preliminare del tracciato. Quello che tuttavia sembrava l'accordo definitivo non dura che poche settimane. A novembre diventa chiaro che in Finanziaria e Dpef non figurano gli stanziamenti promessi per il trasferimento modale che nella proposta FARE rappresentava la *conditio sine qua non* dell'accettazione dell'opera da parte dei sindaci. Il Governo sembra non voler mantenere gli impegni assunti al Tavolo Politico di luglio riguardo le fasi indicate dagli amministratori come propedeutiche e necessarie ad una partenza della progettazione (miglioramento del trasporto pubblico in Valle di Susa a settembre, misure per il trasferimento di quote merci dalla gomma al ferro in ottobre), ma c'è anche dell'altro ad irritare i primi cittadini valsusini. LTF presenta il bando di prequalifica senza che vi siano state discussioni in merito, e il Ministro Matteoli invia alla UE un aggiornamento del progetto che non è stato mai visionato dall'Osservatorio, che pure avrebbe dovuto essere secondo l'accordo la “sede unica della progettazione”, mentre il Presidente del Consiglio Berlusconi dichiara che se necessario si tornerà all'uso della forza per realizzare il Corridoio 5. Di fronte a queste evidenze i sindaci della Bassa Val Susa, guidati da “un Ferrentino con toni che sembrano quelli del 2005”¹⁹⁵, minacciano di congelare la loro partecipazione alle riunioni del tavolo tecnico, chiedendo «se quello che il governo ha scritto a luglio è già carta straccia», mentre gli amministratori di centrodestra di Val Sangone, Alta Valle Susa e cintura si dissociano dalle critiche al Governo e accettano la continuazione dei lavori dell'Osservatorio.

Il 22 novembre i sindaci ottengono un incontro col Ministro Matteoli per avere spiegazioni in merito, ma rimangono delusi in quanto, a parte la promessa di replicare l'incontro in futuro con cadenza mensile, non riescono ad ottenere alcuna informazione sui documenti progettuali mandati a Bruxelles, né alcun segnale di considerazione in sede governativa della proposta FARE e del documento della Riposa, documenti che gli amministratori ribadiscono rappresentare la piattaforma su cui poggia la loro disponibilità al dialogo¹⁹⁶. Alla Conferenza dei Sindaci del 24 novembre viene allora sottoscritta una lettera da inviare al Commissario Europeo all'opera Brinkhorst, per ribadire che l'Osservatorio non solo non ha

¹⁹² Luna Nuova del 23/9/08 – pag. 3

¹⁹³ Luna Nuova del 23/9/08 – pag. 4

¹⁹⁴ Luna Nuova del 19/9/08 – pag. 3, e del 10/10/08 – pag. 3

¹⁹⁵ Luna Nuova del 14/11/08 – pag. 3

¹⁹⁶ Luna Nuova del 25/11/08 – pag. 3

mai visionato l'aggiornamento del dossier presentato a Bruxelles, ma LTF, che ha redatto l'aggiornamento, non ha mai ricevuto un mandato da quello che dovrebbe essere l'unico organismo, come ha ribadito Matteoli, in cui si decide della progettazione. La lettera è spedita «anche per evitare che a Bruxelles ci si faccia l'idea che in valle di Susa si è raggiunto un accordo. La documentazione presentata da LTF non ha potuto essere in nessun termine condivisa con le amministrazioni della valle di Susa e della cintura metropolitana di Torino». Ma nella lettera si puntualizza anche che

i lavori dell'Osservatorio non hanno sinora contemplato alcun miglioramento del tracciato ferroviario rispetto alla soluzione presentata a Bruxelles nel luglio 2007. Che pertanto non è stata sviluppata alcuna verifica relativa ai livelli di costo ed agli impatti ambientali delle ipotesi di tracciato sviluppate da Ltf per conto della Cig; a tale proposito si evidenzia che non è stata sinora attivata alcuna procedura di Via, né di verifica tecnico-economica, che abbia contemplato un coinvolgimento del pubblico, od anche soltanto di rappresentanti degli enti locali interessati all'opera. Che in ogni caso, a tutt'oggi, non è stato portato all'attenzione dell'Osservatorio alcun documento di carattere progettuale, rispondente ai criteri di finanziamento delle Ten [...]. Che il verbale della riunione di Palazzo Chigi del 29 luglio non è stato approvato dalle amministrazioni locali, le quali al contrario hanno espresso al governo, in via formale, le proprie determinazioni senza ottenere sinora alcuna risposta. E che, conseguentemente, non esiste alcun accordo politico-amministrativo relativo all'avvio dei lavori di scavo del tunnel di base. [...] Le risultanze dei lavori dell'Osservatorio (ampiamente riconosciute dall'Ue e dai governi italiano e francese) indicano priorità di intervento differenti, e per certi versi diametralmente opposte, a quelle attinenti la documentazione presentata alla Commissione e che pertanto, in assenza di una chiara cornice politico-programmatica finalizzata al potenziamento del trasporto pubblico ed al trasferimento modale delle merci, vi sia il rischio concreto di realizzare una "grande opera" fine a se stessa, del tutto avulsa dalle esigenze del sistema ferroviario, e strutturalmente condannata ad un sostanziale sottoutilizzo.

Si tratta di fatto di una ritrattazione di quanto affermato negli ultimi mesi, durante i quali gli amministratori si erano dimostrati convinti sostenitori del dialogo anche a costo di accettare l'avvio della progettazione dell'opera. Ancora una volta, tuttavia, pare evidente come sia il meccanismo del processo decisionale, nello specifico il mancato rispetto degli accordi da parte del Governo, a far tornare in auge anche fra i sindaci della Bassa Valle un atteggiamento assai più incline alla protesta, come dimostrato dalle discussioni interne alla Conferenza dei Sindaci sull'opportunità, vista l'evoluzione degli eventi, di tornare in piazza e partecipare alla manifestazione del 6 dicembre indetta dai comitati, alla quale comunque non sono stati invitati.

5.5.10 *Conflitto aperto fra amministratori e comitati*

I comitati guardano infatti con sufficienza quello che descrivono come lo "sconcertante percorso della maggior parte dei sindaci valsusini". In fin dei conti, tutte le previsioni e le critiche che la componente popolare aveva rivolto alla strategia adottata dai propri amministratori nei mesi precedenti si sono rivelate esatte: la proposta FARE che prefigurava comunque una verifica preventiva sull'opportunità quantomeno della costruzione del tunnel transfrontaliero e stabiliva delle priorità è stata di fatto accantonata, e le scelte a livello nazionale tornano ad escludere il coinvolgimento degli enti locali. La reazione dei comitati all'ipotesi di smarcamento dei primi cittadini dall'Osservatorio è sprezzante:

Stiamo assistendo alla caduta degli "eletti" dall'empireo in cui erano assisi. Se vuole apparire come un ripensamento, onestamente arriva con troppo ritardo, quando ormai la "fittata viranica" è stata fatta (da mesi!). Non sarà, piuttosto, un tentativo di smarcamento in extremis dalle responsabilità? (comitati, 14/11/2008, lettera a Luna Nuova – pag. 7)

Il 6 dicembre, simbolicamente nel terzo anniversario di quella che viene ricordata come "la notte dei manganelli", lo sgombero del presidio di Venaus da parte delle forze dell'ordine, almeno 20mila persone partecipano al corteo di Susa, e tale evento vuole rappresentare proprio un ritorno al protagonismo dei comitati e delle loro strategie d'azione di tre anni prima, comitati che pur fra molte critiche si erano comunque tenuti abbastanza in disparte nelle fasi precedenti in attesa dell'evoluzione della situazione. A

spingere verso il conflitto sono soprattutto l'andamento della situazione all'interno dell'Osservatorio e l'atteggiamento considerato inspiegabile degli amministratori, che nella loro visione si sono resi complici di un sistema corrotto di distruzione del territorio, anche sull'onda delle vicende giudiziarie che in quegli stessi giorni vedono coinvolti gli alti vertici di LTF, Sitaf e Ministero delle Infrastrutture per turbinativa d'asta legata agli appalti del tunnel di Venaus¹⁹⁷, e delle risultanze del controllo sulla gestione della Corte dei Conti che denunciano la «scarsa trasparenza amministrativa e contabile del sistema Tav»¹⁹⁸. Si torna ora ad un attacco diretto, che ricorda quello dei momenti più aspri dello scontro, a tutti coloro che si ritengono coinvolti in quello contro cui i comitati lottano, fra i quali a loro giudizio compaiono adesso a pieno titolo anche i sindaci. I toni usati sono duri e riportano l'enfasi sul tema della resistenza contro qualsiasi tentativo di portare avanti i lavori, sia che questo avvenga con il “bastone” della forza pubblica, identificato con i governi di centrodestra, sia con la “carota” dei tavoli di coinvolgimento, riferiti ai governi di centrosinistra. Il riferimento è dunque ad una ripresa della lotta, ad una nuova stagione in cui tornare a scendere in strada per protestare sotto lo slogan “Di nuovo in strada per non F.A.R.E.”¹⁹⁹ il Tav, né ora né mai, né qui né altrove”, sempre comunque argomentando attraverso una risalita in generalità le motivazioni più vaste dell'opposizione.

Manifesteremo contro la mafia dei grandi appalti e delle opere pubbliche. Continueremo ad opporci a tutti i progetti devastanti per l'ambiente e la salute che sottraggono risorse preziose alla collettività a favore dei soliti noti. I recenti eclatanti tagli alla scuola pubblica sono solo il primo passo: per sostenere i costi elevatissimi di queste opere saranno necessari tagli altrettanto drastici alla sanità, alle pensioni, ad ogni servizio di pubblica utilità. [...] Manifestiamo perché deve essere chiaro a tutti, a partire dagli Enti Locali fino alla Comunità Europea, che dal 2005 non è cambiato nulla e che contrasteremo come allora con la pratica della non violenza ogni tentativo di sondaggio o inizio lavori. A chi come Berlusconi pensa di poter aprire i cantieri con l'uso della forza, ricordiamo che quando ci hanno provato nel 2005 sono usciti sconfitti dalla nostra valle e tutti sappiano che qui troveranno sempre la stessa determinazione. Vogliamo ricordarlo anche a chi come Prodi simula il dialogo per ingannare gli amministratori e dividerli dal movimento, con false promesse tese non a riqualificare il territorio ma a distruggerlo definitivamente: da qui non passerete, né ora né mai, perché il futuro è una cosa seria e non ci arrenderemo né a chi usa il bastone né a chi ci offre la carota.

A un certo punto di questa lotta coniammo lo slogan “Fermarlo è possibile, fermarlo tocca a noi!”, e da lì ripartiamo, nella convinzione di riuscirci, nella certezza che tutti insieme possiamo farlo.

Non aspettare la prossima militarizzazione del territorio per scendere in strada !! (comitati, 18/11/2008, volantino)

5.5.11 *Lo strappo di Virano*

La tensione tuttavia cresce pesantemente a tutti i livelli, e non solo fra i comitati che subiscono nel giro di pochi giorni un pesante danneggiamento al presidio di Borgone e un incendio doloso a quello di Bruzolo²⁰⁰. Il 5 dicembre la Commissione Europea conferma lo stanziamento di fondi dell'anno precedente sulla base del progetto modificato, senza che questo sia mai approdato in Osservatorio²⁰¹. I sindaci avranno modo di visionarlo solo a cose fatte, il 10 dicembre, paradossalmente rispetto a quanto enunciato all'interno del dossier stesso, ovvero che le modifiche sono frutto dell'accordo raggiunto a seguito del dialogo con gli enti locali²⁰². Al che altri comuni (Avigliana, Condove e Susa) si affiancano ai dissidenti Bussoleno, S. Didero e S. Giorio che già non avevano approvato il documento della Riposa, affermando

¹⁹⁷ La Stampa del 29/11/08 – pag. 51

¹⁹⁸ Milano Finanza del 16/12/08

¹⁹⁹ Allusione alla proposta progettuale dei sindaci.

²⁰⁰ Luna Nuova del 12/12/08 – pag. 19

²⁰¹ Il Corriere della sera del 5/12/08

²⁰² Luna Nuova del 12/12/08 – pag. 2

di sentirsi strumentalizzati dal Governo allo scopo di ottenere consenso e finanziamenti europei, come sintetizzato nella lettera della sindaco di Condove al quotidiano Luna Nuova²⁰³:

Se già ritenevo grave utilizzare i lavori dell'Osservatorio come mezzo per veicolare attraverso i mass media l'idea di una "concertazione" in corso e un accordo - in realtà inesistente - sull'opera, considero oggi gravissimo che tale modalità di comunicazione, fondata su dati non corrispondenti alla realtà, entri a far parte di un documento ufficiale del governo. Trasparenza istituzionale e correttezza amministrativa dovrebbero essere, a mio parere, ben altra cosa.

Si giunge così allo strappo finale: durante la riunione dell'Osservatorio del 12 dicembre 2008, che aveva all'ordine del giorno il calendario e la bozza di specifica del progetto, i tecnici della Bassa Valle Susa, contrariamente agli altri componenti, bocciano la "progettazione della progettazione" proposta dal presidente. È veemente la reazione di Virano, che rimette il mandato al Presidente del Consiglio affermando che l'attuale metodo decisionale non permetterebbe il rispetto degli accordi, che ha funzionato nella sua prima fase ricognitiva ma che per poter operare anche nei suoi nuovi compiti decisionali necessiterebbe di nuove procedure che evitino lo stallo²⁰⁴. Nello strappo di Virano i sindaci (che vengono nuovamente minacciati di non essere ricandidati nelle liste del PD per aver provocato la rottura) vedono però una mossa premeditata per poter essere nuovamente nominato dal Governo nel ruolo di Commissario straordinario per la realizzazione dell'opera²⁰⁵, nella nuova accezione prevista dal "decreto anticrisi" approvato in quei giorni²⁰⁶.

5.5.12 Il decreto anticrisi

Questo riconosce alle infrastrutture di interesse strategico il ruolo di volano nella ripresa economica dalla crisi finanziaria in atto, e sulla scorta di quanto già previsto dalla Legge Obiettivo prevede, all'art. 20, "Norme straordinarie per la velocizzazione delle procedure esecutive di progetti facenti parte del quadro strategico nazionale e simmetrica modifica del relativo regime di contenzioso amministrativo, in nome delle particolari ragioni di urgenza connesse con la contingente situazione economico finanziaria del Paese ed al fine di sostenere e assistere la spesa per investimenti". Si tratta in sostanza di un iter semplificato e al riparo dagli intoppi giudiziari per le opere pubbliche «prioritarie per lo sviluppo economico del territorio nonché per le implicazioni occupazionali» (comma 1), della nomina per queste opere di un commissario che può sostituirsi alle amministrazioni interessate, e dell'impossibilità per il Tar di fermare i lavori in caso di ricorso contro gli atti del commissario stesso. Amministratori locali e associazioni sono fortemente preoccupati dal possibile accentramento e svuotamento democratico previsto²⁰⁷ dal comma 10-bis di tale articolo²⁰⁸, secondo cui «l'approvazione dei progetti, nei casi in cui la decisione sia adottata dalla Conferenza di Servizi, sostituisce ad ogni effetto gli atti di intesa, i pareri, le concessioni, anche edilizie, le autorizzazioni, le approvazioni, i nullaosta, previsti da leggi statali e regionali. Se una o più amministrazioni hanno espresso il proprio dissenso nell'ambito della Conferenza di Servizi, l'amministrazione statale procedente, d'intesa con la regione interessata, valutate le specifiche risultanze della Conferenza di Servizi e tenuto conto delle posizioni prevalenti espresse in detta se-

²⁰³ Luna Nuova del 16/12/08 – pag. 6

²⁰⁴ la Repubblica on-line del 30/12/08, (<http://www.repubblica.it/2008/06/sezioni/cronaca/tav/dimissioni-virano-dimissioni-virano.html>).

²⁰⁵ Il Messaggero del 1/12/08 – pag. 5

²⁰⁶ d.l. 29 novembre 2008 n. 185, recante "misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione ed impresa e per ridisegnare in funzione anticrisi il quadro strategico nazionale", convertito in legge dalla l. 28 gennaio 2009 n. 2 (<http://www.parlamento.it/parlam/leggi/090021.htm>).

²⁰⁷ http://www.ambientevalsusait/CDS_Dlanticrisi.pdf

²⁰⁸ Che sostituisce il comma 4 dell'art. 3 del DPR 18 aprile 1994 n. 383.

de, assume comunque la determinazione di conclusione del procedimento di localizzazione dell'opera. Nel caso in cui la determinazione di conclusione del procedimento di localizzazione dell'opera non si realizzi a causa del dissenso espresso da un'amministrazione dello Stato preposta alla tutela ambientale, paesaggistico - territoriale, del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute e della pubblica incolumità ovvero dalla Regione interessata, si applicano le disposizioni» secondo cui l'interesse dello Stato assume «un carattere primario e pregiudiziale trascendendo le possibilità di apprezzamento delle autorità urbanistiche locali»²⁰⁹.

Ciò che più impensierisce il movimento sono però proprio i commi da 3 a 6 dell'art. 20, riguardanti la figura del commissario straordinario. Al commissario tocca il compito di vigilare sul quadro finanziario, le autorizzazioni e la stipula dei contratti, con l'obiettivo di garantire il rispetto dei tempi. Oltre alla semplice vigilanza gli vengono tuttavia attribuiti anche poteri sostitutivi, potendo adottare gli atti che toccherebbero alle amministrazioni interessate. L'operato del commissario gode poi di una corsia assolutamente preferenziale in sede giudiziaria, dal momento che la norma accorcia drasticamente i tempi per presentare ricorso al Tar contro i suoi atti, permette sul merito sentenze redatte in forma semplificata (senza bisogno di motivazioni), e soprattutto prevede che le misure cautelari adottate dal tribunale e l'eventuale annullamento dei provvedimenti non potranno sospendere i contratti già firmati e quindi l'esecuzione delle opere. Si tratta quindi per il commissario di poteri straordinari immensi, che non solo secondo comitati, enti locali ed associazioni ambientaliste, che vi leggono la volontà di superare per legge qualsiasi eventuale opposizione alla costruzione delle nuove infrastrutture e la preclusione delle vie giudiziarie così spesso utilizzate negli anni precedenti a fianco delle forme tradizionali di protesta²¹⁰, ma anche nell'opinione di alcuni studiosi sottrarrebbero alle normali tutele e procedure democratiche la progettazione di opere individuate come strategiche a insindacabile giudizio del Governo [Sandulli 2008].²¹¹

5.5.13 *La fronda anti-Ferrentino*

Nonostante tutte queste preoccupazioni, tuttavia, quando Virano viene riconfermato dal Governo, «come da copione» (comitati, 16/01/2009, comunicato), commissario straordinario attribuendogli i nuovi poteri previsti dal decreto anticrisi, Ferrentino e gli altri sindaci della Bassa Valle più ansiosi di riavviare il dialogo accettano che riparta la terza vita dell'Osservatorio, con la nuova missione di stilare un progetto unitario, compreso il tunnel di base, per la costruzione dell'opera²¹². La Conferenza dei Sindaci del 28 gennaio confermerà poi tale scelta di rimanere nell'Osservatorio, ma con un risultato tutt'altro che unanime. Il via libera arriva soprattutto grazie al sì dei comuni della gronda, mentre fra i 23 sindaci della Bassa Valle Susa solo 8 più la Comunità Montana votano a favore, a fronte di 1 apertamente contrario, 3 assenti e ben 10 astenuti²¹³. Di questi ultimi, altri passeranno dalla parte del no dopo il confronto con le rispettive maggioranze, a partire da Avigliana dove la maggioranza (consiglieri PD compresi) approva compatta un documento che sancisce l'abbandono del tavolo perchè diventato “di progettazione”. Da questo voto emerge come non sia più una ristretta minoranza dei comuni a sfiduciare aperta-

²⁰⁹ art. 81, comma 4, del DPR 24 luglio 1977 n. 616

²¹⁰ <http://www.notavtorino.org/documenti/decr-anticrisi-n185-art20-29-11-08.pdf>

²¹¹ La norma prevede anche, all'art. 22, un più libero ricorso alla Cassa Depositi e Prestiti per finanziare le opere strategiche. Contro questa possibilità la lotta del movimento No-Tav si salda, come già accaduto con le associazioni di pendolari, anche con le associazioni di tutela dei consumatori.

²¹² da Repubblica del 24/1/09

²¹³ Luna Nuova del 30/1/09-pag. 3; il comune di Villar Dora non partecipa alla votazione in quanto commissariato.

mente l'operato della Conferenza dei Sindaci guidata da Ferrentino, come era accaduto per il documento della Riposa, ma un fronte sempre più ampio²¹⁴. L'assessore all'urbanistica di Avigliana chiarisce apertamente lo distanza ormai esistente fra gli amministratori locali: «Abbiamo sfiduciato i tecnici della Comunità Montana, da cui non ci sentiamo rappresentanti, e ribadito la nostra completa autonomia rispetto a quanto verrà deciso in seno all'Osservatorio»²¹⁵. Il "gruppo degli 87" amministratori dissidenti si ricompatta attorno al nucleo storico dei quattro sindaci che già nel dicembre 2007 aveva chiesto l'immediata uscita dall'Osservatorio, e alla fine sale a 7 il numero dei sindaci che rifiutano di partecipare all'attività di progettazione del TAV, mentre altri pur favorevoli continuano a non pronunciarsi sapendo che la propria maggioranza è contraria e temendo una crisi. I primi cittadini denunciano pesanti pressioni dal proprio partito (il PD) ad allinearsi su posizioni pro-Tav, ed evidenziano quella che considerano una strana coincidenza temporale, dal momento che proprio nei giorni del rifiuto a continuare la collaborazione vengono notificate a due di loro denunce relative ai fatti del 6 dicembre 2005²¹⁶.

I comitati accolgono con favore quella che considerano una pur tardiva presa di coscienza di ampia parte degli amministratori della Bassa Valle, e facendo notare che i sette comuni contrari alla continuazione del dialogo rappresentano da soli quasi la metà degli abitanti di questa zona, si domandano «con quale autorità, con quale faccia e coraggio oggi il Presidente Ferrentino possa ancora presentarsi alle riunioni dell'osservatorio e a nome di chi si presenti» (comitati, 4/2/2009, comunicato). Domanda legittima tanto più che anche sul versante opposto dei comuni più favorevoli all'infrastruttura, intanto, i sindaci di centrodestra di Orbassano, Val Sangone e Alta Valle di Susa si coalizzano, offrendosi al Governo come interlocutori diretti e privilegiati. Rendono così definitiva la rottura con Ferrentino, e denunciano apertamente l'illegittimità istituzionale della mediazione da parte della Conferenza dei Sindaci, come rilava il presidente della Comunità Montana dell'Alta Valle: «La Conferenza dei sindaci convocata dalla bassa valle di Susa non è un'istituzione, non ci rappresenta e non può parlare a nome nostro. [...] Siamo infastiditi di ricevere queste convocazioni da parte di una Conferenza dei sindaci e di un presidente che non riconosciamo. Per noi, i luoghi di qualunque negoziato sono solo l'Osservatorio e il Tavolo politico»²¹⁷.

5.5.14 I sindaci "pronti a schierarsi ancora sulle barricate"

La Bassa Valle di Susa resta così divisa e isolata, e mentre alla nona riunione della terza fase dell'Osservatorio (24/4/09) i tecnici in rappresentanza delle due aree nord-ovest e sud-ovest della cintura torinese entrano nel merito dei dettagli di ipotetico tracciato per la nuova linea sul loro territorio, quelli nominati dalla Comunità Montana disertano l'incontro, minacciando di continuare a farlo fino a quando Virano non convocherà l'incontro politico che i sindaci hanno richiesto già da alcune settimane per affrontare le questioni tuttora aperte²¹⁸. Tra cui la questione della storia a fumetti dei trasporti in valle ad opera dello stesso Virano pubblicate su La Stampa, che i primi cittadini considerano denigratorie per il territorio e le sue posizioni. Ma soprattutto viene contestata quella che si ritiene una vera e propria manovra politica atta ad isolare la Bassa Valle costruendo un assenso finale al Tav coi sindaci di aree

²¹⁴ Luna Nuova del 10/3/09 – pag. 16, e del 13/3/09 – pag. 18

²¹⁵ Luna Nuova del 13/2/09 – pag. 8

²¹⁶ Luna Nuova del 3/2/09 – pag. 3; il movimento lamenta anche l'asimmetria di trattamento riservata dalla magistratura per le violenze sui manifestanti da parte delle forze dell'ordine dello stesso giorno, la cui inchiesta viene archiviata (la Repubblica del 8/7/09 – pag. I e V Cronaca di Torino). Partiranno così una miriade di cause civili di richiesta danni al Ministero dell'Interno (Luna Nuova del 13/11/09 – pag. 2).

²¹⁷ Luna Nuova del 3/2/09 – pag. 4

²¹⁸ Luna Nuova del 24/4/09 - pag. 4

limitrofe non direttamente toccate dall'infrastruttura, e mettendola di fronte al fatto compiuto. Il presidente dell'Osservatorio ha già incontrato infatti gli amministratori di tutti gli altri territori, ma nonostante le ripetute richieste non ha ancora fissato una riunione con quelli della Bassa Valle, scatenando la reazione di Ferrentino che afferma: «In questa situazione di totale incertezza c'è puzza di fregatura. Virano sta cercando di arrivare all'approvazione del documento sulla governance del progetto, ma come può pensare di farlo senza il territorio su cui si concentra il 90 per cento dei problemi di quest'opera?»²¹⁹. Ferrentino a questo punto cambia decisamente tono, e questa volta minaccia in prima persona l'abbandono del tavolo tecnico, dicendosi anche "pronto a schierarsi ancora sulle barricate" se il Presidente del Consiglio Berlusconi dovesse mantenere la sua promessa di utilizzare l'esercito per imporre con la forza il rispetto delle ragioni dello Stato, come avvenuto con l'emergenza rifiuti in Campania²²⁰.

L'opposizione all'opera torna a rafforzarsi dunque anche sul versante istituzionale, mentre si istituzionalizza anche quella popolare. Alle elezioni amministrative di giugno 2009 si presentano in dodici comuni della valle nuove liste civiche diretta espressione del coordinamento dei comitati No-Tav, sulla base di programmi che, accanto al fermo no all'alta velocità e all'Osservatorio, hanno come principi base la democrazia partecipata, la difesa del territorio, la salvaguardia dei beni comuni, un modello di sviluppo eco-sostenibile slegato dalla logica delle compensazioni ma basato su agricoltura, turismo, energie rinnovabili e forestazione, attenzione ai temi del lavoro e delle piccole opere utili alla popolazione e ai pendolari. Liste quindi non *single-issue* che intendono dimostrare di non essere animate da motivazioni Nimby, e che ottengono un risultato superiore alle attese. Pur essendo slegate dalle coalizioni della sinistra tradizionale riescono infatti a conquistare addirittura due comuni (Sant'Ambrogio e San Didero), e ad avere eletti in tutta la valle 50 nuovi consiglieri comunali che vanno ad aggiungersi al "gruppo degli 87" amministratori dissidenti, nel frattempo divenuti molti di più²²¹.

Il fronte dei sindaci si dice ora contrario all'avvio dei sondaggi sul sito su cui dovrebbe essere costruito il tunnel internazionale, affermando che il Governo non avrebbe mantenuto alcuno degli impegni che rappresentavano le premesse per l'assenso degli amministratori tra cui in primis investimenti per il miglioramento del trasporto ferroviario in valle e sul nodo di Torino. I sindaci dicono di sentirsi presi in giro dal ministro e da Virano, secondo loro interessati unicamente alla costruzione del maxi-tunnel, indipendentemente dalla sua utilità e con buona pace degli interventi a valle che rappresentavano la base dell'accordo sul FARE, servito unicamente ad incassare il loro assenso senza che ci fosse mai stata la reale intenzione di rispettarlo. Anche i tecnici incaricati dalla valle prendono apertamente posizione contro la scelta di far partire la costruzione dell'opera proprio dal tunnel internazionale, indifferente ai dati scaturiti dal confronto tecnico tanto sbandierato che ne dimostrano l'inutilità. Secondo gli esperti si tratta di una scelta tutta politica, peraltro irrispettosa degli accordi, che non considererebbe minimamente il lavoro svolto dall'Osservatorio tecnico, organismo servito unicamente ad esibire una facciata di disponibilità al dialogo. Il prof. Tartaglia, esperto della Comunità Montana, dopo aver elencato ancora una volta i dati tecnici a supporto dell'inutilità dell'opera e aver espresso dubbi sulla scelta dei temi dell'Osservatorio, in una lettera al Ministro Matteoli (31/07/09) afferma:

Fin qui la ragion pratica, da qui in poi entra in campo la ragion politica. La politica (istituzioni, partiti) dice: Si fa a prescindere, cominciando dal tunnel. Il fatto più strano è che non è mai stata fatta alcuna analisi scientifica costi/benefici [...] l'osservatorio è un organismo tecnico e pertanto la logica che in esso vale è quella che si basa su

²¹⁹ Luna Nuova del 28/4/09 – pag. 3

²²⁰ Luna Nuova del 12/5/09 – pag. 2

²²¹ Luna Nuova del 16/6/09 – pag. 3

numeri e ragionamenti comprovabili. Ci sono altre logiche che però valgono in sedi diverse. Personalmente sono sensibile solo ad argomentazioni di ordine razionale.

Ferrentino tenta di riprendersi il suo ruolo, e usa toni drastici contro l'avvio dei carotaggi prima degli altri interventi: «la Val Susa torna in trincea. [...] Se vogliono i carotaggi, chiamino pure l'esercito»²²². Si arriva così all'ennesimo strappo. Il 15 settembre 2009 la Conferenza dei Sindaci decreta l'uscita dei propri tecnici dall'Osservatorio e chiede le dimissioni di Virano, dopo che questi ha deciso di non stralciare dall'ordine del giorno i punti relativi al programma dei carotaggi nonostante gli amministratori avessero sollecitato un atteggiamento di cautela in attesa di conoscere la posizione del governo sul rispetto degli impegni presi con gli enti locali per il nodo di Torino. Virano tuttavia non solo ha deciso di andare avanti, ma ha anche ribadito la necessità di far rientrare la realizzazione della Torino-Lione all'interno della Legge Obiettivo. Due decisioni che secondo Ferrentino

fanno ritornare indietro l'orologio all'inverno del 2005 e agli scontri di Venaus. Virano ha assunto un ruolo politico trasformandosi da un tecnico *super-partes* ad interlocutore di parte che ha scelto di non confrontarsi con il territorio. Non possiamo che uscire dall'Osservatorio. Se non ci saranno fatti nuovi non potremmo che prendere atto dell'impossibilità di continuare il dialogo [...] Se vogliono il ritorno allo scontro se ne assumeranno tutte le conseguenze²²³.

Dopo un incontro con la Presidente della Regione Bresso, prevale tuttavia la ragione politica di mantenere unito il centrosinistra locale in vista delle elezioni regionali di marzo 2010, e così i sindaci accettano di non interrompere il lavoro in Osservatorio, ma solo a patto che nei prossimi ordini del giorno il presidente Virano non inserisca l'attesa trattazione dei sondaggi e non si ponga più come portavoce del tavolo²²⁴. La scelta si tira addosso le critiche dei comitati: «l'impressione di assistere ad un sussulto di dignità, per quanto tardivo, è durata solo poche ore. Subito ha prevalso di nuovo il pragmatismo dell'odierna politica che bada, al di sopra di tutto, alle poltrone» (comitati, 18/09/2009, comunicato).

5.6 2010- situazione attuale: il ritorno al conflitto

5.6.1 La nuova Comunità Montana

La convergenza politica fra il centrosinistra a livello regionale e quello a livello di valle dura poco però, prefigurando invece una nuova apertura fra quest'ultimo e il mondo dei comitati. Prima delle elezioni regionali è infatti in calendario l'unificazione prevista per novembre fra le tre Comunità Montane di Alta, Bassa Valle Susa e Val Sangone, in applicazione di una legge regionale che secondo i No-Tav avrebbe come secondo fine, ridefinendo gli ambiti territoriali delle Comunità Montane, quello di diluire la storica opposizione delle Bassa Valle in un organo cui le aree più disponibili all'opera diventino maggioranza. In vista dell'elezione di Consiglio e Presidente della nuova Comunità Montana unificata, contestuale a quella del Presidente della Conferenza dei Sindaci che viene istituzionalizzata come arena ufficiale, il centrosinistra locale tornato su posizioni più dure si allea con le liste civiche espressione dei comitati No-Tav, per tentare di contendere la maggioranza al forte schieramento di centrodestra radicato in Alta Valle Susa e in Val Sangone e favorevole alla continuazione del dialogo in direzione della realizzazione dell'infrastruttura. I contenuti dell'accordo politico sono l'opposizione alla nuova ferrovia, il no ai sondaggi previsti, il rifiuto a proseguire con l'attuale Osservatorio di Virano e alla seconda canna autostradale del Frejus. Tale scelta scatena ancora una volta la rabbia degli stati maggiori torinesi del PD, a partire dai presidenti di Regione e Provincia, che per la nuova Comunità Montana si erano pro-

²²² la Repubblica del 31/7/09 – pagg. I, II, III Cronaca di Torino

²²³ La Stampa on-line del 15/9/09 – Cronaca di Torino; La Stampa del 16/9/09 – Cronaca di Torino

²²⁴ Luna Nuova del 18/9/09 – pag. 4

nunciati, tutto all'opposto, addirittura per un'alleanza con il PDL, allo scopo di formare una grande coalizione pro-Tav e isolare politicamente gli oppositori delle liste civiche e dei partiti della sinistra. I vertici regionali del PD minacciano ancora una volta l'espulsione dal partito degli amministratori dissidenti, e la Presidente della Regione Bresso li deferisce alla commissione di garanzia interna²²⁵.

Per tentare di riannodare i rapporti Ferrentino, appoggiato da Regione e Provincia, fa convocare per il 19 ottobre una sorta di Tavolo Politico locale, in cui espone la sua proposta procedurale sul problema della futura rappresentanza in Osservatorio con la nuova Comunità Montana unificata. In sostanza chiede, anche in questo caso sostenuto dai presidenti provinciale e regionale, che sia riconosciuta piena legittimità istituzionale alla Conferenza dei Sindaci (estesa a tutti gli ambiti della nuova Comunità Montana), e che a tale organo sia affidata la rappresentanza dei tre territori all'interno dell'Osservatorio così come degli altri tavoli di confronto²²⁶. Gli altri amministratori locali del patto centrosinistra – liste civiche No-Tav tuttavia, capeggiati dal nuovo candidato a Presidente della Comunità Montana ed ex sindaco di Susa Sandro Plano, leggono in questa proposta una manovra atta a togliere protagonismo al futuro Consiglio di Comunità, in cui si prevede otterranno la maggioranza le posizioni contrarie all'infrastruttura, per consegnarlo ad un'arena i cui metodi sono ormai apertamente contestati dalla gran parte degli amministratori, ossia la Conferenza dei Sindaci. La linea prevalente è invece quella appunto del gruppo degli altri amministratori di centrosinistra alleati con i No-Tav, che chiedono piuttosto di sospendere i sondaggi in attesa di una ricostituzione dei rapporti col Governo, ma secondo uno schematamento diverso da quello costituito dall'Osservatorio. La proposta di Ferrentino dunque non passa, anche perché da entrambe le posizioni si dissociano apertamente i sindaci di centrodestra, i quali affermano che per il futuro non intendono farsi rappresentare né da Plano, né da Ferrentino²²⁷.

Il 7 novembre 2009 a lista nata dall'accordo fra centrosinistra locale e liste No-Tav vince le elezioni per la nuova Comunità Montana Valli Susa e Sangone, sancendo l'entrata a pieno titolo dei comitati nel fronte istituzionale, oltre che un loro riavvicinamento agli amministratori di più lunga data, tornati nei giorni precedenti a manifestare assieme, in particolare al corteo del 31 ottobre che raccoglie oltre 10mila partecipanti²²⁸. Plano viene eletto come nuovo Presidente della Comunità Montana unificata, e le azioni di amministratori e comitati tornano a muoversi nella stessa direzione: mentre i primi approvano in 20 comuni una delibera unitaria di rifiuto al Tav, ai sondaggi, alla seconda canna del Frejus, alla continuazione dei lavori dell'Osservatorio e al ritorno della Torino-Lione nella Legge Obiettivo, i secondi inviano una lettera al Commissario Europeo ai Trasporti con cui, riportando l'esito del confronto elettorale in valle, intendono dimostrare «che per la nuova linea il millantato accordo con le popolazioni in realtà non esiste, così come non c'è alcuna intesa formale con gli amministratori locali»²²⁹.

Il primo atto del neo-eletto presidente della Comunità Montana Plano, non ancora insediato, è una lettera al presidente dell'Osservatorio in cui sostiene che, visti i programmi sulla base dei quali la nuova maggioranza in valle è stata eletta, e visto il ritorno di imponenti manifestazioni di piazza, è evidente che il territorio è contrario all'opera, e chiede ai tecnici di sospendere la partecipazione alle riunioni dell'Osservatorio a causa²³⁰:

²²⁵ la Repubblica del 28/9/09 – pagg. I e II Cronaca di Torino

²²⁶ Luna Nuova del 13/10/09 – pag. 5

²²⁷ Luna Nuova del 20/10/09 – pag. 3

²²⁸ La Stampa del 2/11/09 – pag. 62 Cronaca di Torino

²²⁹ <http://www.notavtorino.org/documenti/lett-comit-a-brinkhorst-13-11-09.pdf>

²³⁰ Luna Nuova del 17/11/09 – pag. 2

- della volontà tutta politica di realizzare comunque l'opera, in particolare il tunnel di base, a prescindere dalla sua effettiva utilità e indipendentemente dai rilievi tecnici ed economici riscontrati anche all'interno dell'Osservatorio;
- dell'intenzione di applicare le procedure di bilancio previste dalla Legge Obiettivo per il finanziamento dell'opera, nonostante questa sia stata dichiarata in contrasto con le direttive europee in tema di valutazione di impatto ambientale e proprio per questo l'Italia sia stata messa sotto procedura d'infrazione dalla Commissione Europea;
- del fatto che la metodologia del FARE, proposta dalle amministrazioni locali come atto propositivo di dialogo e accettata dal Governo sia stata poi completamente ignorata.

5.6.2 *Il tema della rappresentanza*

Fino al di consegne di fine anno, tuttavia, è ancora in carica Ferrentino, unico presente per la Bassa Valle Susa alla riunione del Comitato di Pilotaggio del 24 novembre, dal momento che gli altri due sindaci designati per questo territorio rifiutano di partecipare. In quella sede l'ultimo atto di Ferrentino è riuscire a far passare la sua linea per la ridefinizione delle rappresentanze istituzionali dei territori ai vari tavoli di negoziazione²³¹. La reazione dei comitati è secca, è evidente che ormai con l'ex-presidente della Comunità Montana la questione è personale, e ricordandogli che non solo le manifestazioni popolari l'hanno da tempo sfiduciato, ma anche le elezioni rappresentative lo hanno di recente sostituito, affermano:

È il suo nuovo teorema della democrazia a geometria variabile! Indovinate a chi giova? Il "commissario liquidatore della Bassa valle di Susa" Ferrentino sta usurpando i diritti democratici dei cittadini della valle di Susa. Antonio Ferrentino oggi non rappresenta altro che se stesso e le sue ambizioni di carriera. (comitati, 25/11/2009, comunicato)

tutto ha un limite e quando Antonio Ferrentino su cui in molti, a suo tempo, avevamo riposto la fiducia, ha operato ed opera per ostacolare o depotenziare l'accordo Pd e liste civiche No Tav e, pur di non perdere la sua posizione dominante sostiene, supportato dal presidente provinciale Saitta, che non sia più la Comunità montana ma la Conferenza dei sindaci a gestire la questione Tav e i rapporti con l'Osservatorio, tacere l'amarezza non è più possibile. [...] La richiesta è cortese ma ferma e decisa: Antonio Ferrentino deve fare un passo indietro; nessuno ha il diritto di voler essere sempre il numero uno e di parlare a nome della comunità valsusina, soprattutto chi non tiene mai in considerazione le opinioni dei cittadini della valle. (comitati, lettera a Luna Nuova del 8/12/09 – pag. 5)

Il tema delle rappresentanze ai tavoli di discussione diventa il punto caldo per nuove proteste. Regione e Provincia convocano d'urgenza i sindaci per il 29 dicembre, allo scopo di individuare i nuovi rappresentanti tecnici all'interno dell'Osservatorio evitando il blocco delle attività in attesa delle nomine da parte della nuova Comunità Montana, prefigurando una lunga dilazione nonostante questa si insedi di lì a qualche giorno, con il primo di gennaio. I sindaci polemizzano che l'insensata accelerazione di pochi giorni sugli incarichi sia in realtà una mossa per esautorare la nuova Comunità Montana, la cui posizione No-Tav è nota²³². I comitati sono ancora più duri:

I presidenti di Regione Piemonte e Provincia di Torino, Bresso e Saitta, pur di compiacere le lobby del TAV si assumono la responsabilità di calpestare la democrazia cercando di espropriare la Comunità montana Valsusa-Valsangone (al via formale il 1/1/2010) del diritto di nominare i propri rappresentanti tecnici nell'Osservatorio. I Comitati NOTAV invitano i sindaci a non presentarsi ad una riunione che si configura come un furto di democrazia. In una circostanza come questa si presenta senza possibilità di equivoco l'alternativa tra rappresentare i propri elettori, o comportarsi da soci di un comitato di affari occulto (comitati, 24/12/2009, comunicato).

²³¹ Luna Nuova del 24/11/09 – pag. 4

²³² la Repubblica del 24/12/09 – pag. 7 Cronaca di Torino

Alla fine gli amministratori si recheranno all'incontro, presidiato da numerosi manifestanti, ma questo si conclude riconoscendo che è la nuova Comunità Montana la titolare della nomina dei rappresentanti tecnici nell'Osservatorio.

Il 4 gennaio si riunisce a questo scopo l'assemblea dei 43 sindaci della nuova Comunità Montana. I sindaci della Bassa Valle Susa, territorio impattato dall'opera, propongono un geologo vicino al movimento No-Tav, mentre i 16 amministratori di centrodestra dell'Alta Valle e Val Sangone (ossia, fanno notare dalla Bassa Valle, di comuni non toccati dai tracciati della linea) si oppongono a questa scelta, chiedendo piuttosto, pur essendo in minoranza e minacciando altrimenti di non partecipare ai lavori dell'Osservatorio, di avere tre tecnici sui quattro disponibili, appellandosi ad una rappresentanza non numerica ma territoriale: un tecnico per ogni ambito amministrato dal centrodestra (Alta Valle e Val Sangone), e uno ciascuno fra centrodestra e centrosinistra per la Bassa Valle. Non riuscendo a far passare questa linea abbandonano l'assemblea, e dal momento che la riunione si conclude con un nulla di fatto i sindaci rimasti si limitano ad affidare allo stesso presidente Plano l'incarico di rappresentante *ad interim* per la riunione del tavolo tecnico di quattro giorni dopo²³³. Il giorno seguente i presidenti di Provincia, e Regione, ritenendo insoddisfacente la soluzione, firmano un decreto che proroga di tre mesi l'incarico ai quattro tecnici che hanno fatto parte dell'Osservatorio sino a quel momento, vicini a Ferrentino. Una scelta che apre uno scontro istituzionale con il presidente della Comunità Montana. Secondo Sandro Plano, infatti, «la maggioranza dei sindaci ha affidato a me la rappresentanza tecnica temporanea dei territori. Saitta e Bresso non hanno alcun mandato per operare: la designazione non può essere fatta da Torino ma spetta alle Valli»²³⁴. Secondo i comitati

La reiterata scelta di Bresso e Saitta, con arroganza istituzionale assoluta, rappresenta uno schiaffo al territorio realmente coinvolto dal progetto TAV ed un appoggio esplicito alle lobby del cemento e tondino; è palese che i due si schierano apertamente per finte forme di democrazia sempre adattabili a servizio degli interessi politico-imprenditoriali, di cui è campione l'architetto Virano, buone per allargare a suon di compensazioni le delegazioni ai tavoli (Osservatorio, Comunità montana, cabine di pilotaggio e piani strategici) fino a che si mette in minoranza chi si oppone. (comitati, 05/01/2010, comunicato)

5.6.3 *Il decreto governativo sulla rappresentanza*

I tecnici confermati per decreto della Bassa Valle comunque, sfiduciati dalla Comunità Montana, non accettano la proroga da Regione e Provincia, si dimettono e rifiutano di continuare a partecipare ai lavori. Virano prende atto che nell'attuale quadro normativo di definizione del tavolo non è possibile proseguirne l'attività, sospende la riunione dell'8 gennaio e si rivolge al Governo per un mandato ad andare avanti in qualche modo: o con un decreto che cambi le regole di rappresentanza o con la chiusura dell'Osservatorio²³⁵. Anche la Presidente della Regione e Ferrentino, ormai con la sola carica di sindaco di Sant'Antonino, invocano l'intervento del Governo affinché cambi per decreto l'accordo stabilito al Tavolo Politico sulle regole di rappresentanza, affermando che non si può utilizzare il criterio di maggioranza ma quello di rappresentatività territoriale (devono poter essere rappresentati con pari dignità tutti i territori, anche quelli di Alta Valle e Val Sangone favorevoli all'opera che sono in minoranza numerica in Comunità Montana, e anche se questi non sono direttamente toccati dai tracciati) e che quindi la facoltà di nominare i tecnici rappresentanti in Osservatorio vada tolta al Consiglio di Comunità Montana²³⁶.

²³³ La Stampa del 5/01/10 – Cronaca di Torino

²³⁴ La Stampa del 6/01/10 – pag. 56

²³⁵ Luna Nuova del 8/1/10 – pag. 3

²³⁶ La Stampa del 7/1/10 – pagg. 47 e 48

Il Governo, sentito Virano, dal momento che «ritiene opportuno mantenere una significativa rappresentanza di tutte le Comunità locali nella elaborazione del progetto della nuova linea» e «constata che la nuova Comunità Montana, con riferimento alla nuova linea Torino-Lione non si connota con un profilo di sensibilità politico-istituzionale idoneo a rappresentare il pluralismo delle Comunità locali presenti sul territorio [...] ritiene di dover ridefinire le rappresentanze locali in seno all'Osservatorio attraverso un apposito DPCM assumendo come base i seguenti criteri di guida: Comuni ricadenti nei vari ambiti territoriali che dichiarino esplicitamente la volontà di partecipare alla miglior realizzazione dell'opera nel quadro della miglior tutela e valorizzazione del territorio e nel rispetto del calendario europeo. A tal fine il Governo ha chiesto alla Provincia di Torino e alla Regione Piemonte, d'intesa con il Commissario Straordinario di Governo, di elaborare al più presto una proposta operativa nel senso sopra indicato identificando le realtà territoriali interessate e sondando la esplicita volontà collaborativa delle relative amministrazioni. [...] Il Governo precisa altresì che la confermata finanziabilità del Piano strategico della Provincia, attraverso le risorse di legge collegate alle grandi opere, dovrà rispecchiare il quadro di riferimento sopra richiamato relativo agli ambiti territoriali e alle disponibilità collaborative degli enti territoriali interessati. Il Prefetto di Torino svolgerà un attento monitoraggio delle azioni degli Amministratori dei territori interessati ai sondaggi, al fine di verificare il corretto rispetto degli obblighi istituzionali e di leale collaborazione tra le istituzioni»²³⁷.

Ora, è evidente che tale impostazione rappresenti una forzatura autoritaria che cancella per decreto governativo quelli che erano stati gli accordi stipulati dopo un processo di concertazione con gli amministratori eletti, e che anche nel merito lascia perplessi. La risposta dei 24 sindaci di maggioranza alla decisione di tagliare fuori la Comunità Montana dal processo decisionale sul Tav non si fa attendere, attraverso un documento che risponde punto per punto alle affermazioni del Governo. Si chiede ad esempio se in democrazia basti, come fa la nuova Comunità Montana, assumere una posizione contraria a quella del Governo e delle *lobbies* finanziarie per poter essere accusati di non connotarsi «con un profilo di sensibilità politico-istituzionale idoneo a rappresentare il pluralismo delle comunità locali», e su queste basi essere esautorati dei poteri che competono. Si ricorda che «la volontà di escludere d'autorità la Comunità Montana non pare conforme allo spirito di confronto che aveva animato i rapporti tra governo ed enti locali attraverso il tavolo istituzionale». Soprattutto gli amministratori contestano con veemenza sia il principio che possano sedere nel nuovo Osservatorio soltanto i comuni che dichiarano esplicitamente la volontà di partecipare alla realizzazione dell'opera, sia l'affermazione che il Piano Strategico riguarderà soltanto gli ambiti territoriali e i comuni interessati che dichiareranno la loro disponibilità a collaborare. La gran parte dei sindaci di centrosinistra della Bassa Valle (quelli alleati con le liste No-Tav, non certo Ferrentino che si è fatto promotore del decreto) accusano in sostanza il Governo Berlusconi di scegliersi gli interlocutori sulla base del fatto che siano compiacenti con il suo credo pro-Tav, premiandoli economicamente per il loro assenso attraverso le compensazioni nonostante il loro territorio non sia interessato dai lavori dell'infrastruttura, ed escludendo viceversa da ogni decisione l'unico territorio attraversato dalla linea per il semplice fatto che questo è contrario alle scelte governative, e per questo considerato non degno, come punizione, neppure di ricevere risarcimenti. Si contesta infine con forza anche il fatto che a decidere chi sta fuori e chi sta dentro l'Osservatorio sulla base dell'acquiescenza al credo pro-Tav siano non i singoli comuni secondo coscienza, bensì Regione e Provincia, e ancor di più che la lealtà a tale credo e dunque la legittimità a rimanere o meno all'interno delle

²³⁷ http://www.governo.it/GovernoInforma/Comunicati/testo_int.asp?d=54313;08/01/2010

arene decisionali sia sottoposta ad attento e continuo controllo prefettizio, ponendo «condizioni estremamente restrittive per l'autonomia di giudizio delle comunità locali»²³⁸.

Mentre dunque i sindaci di maggioranza in Comunità Montana chiedono la convocazione immediata del Tavolo Politico per discutere della rappresentanza e bloccare il decreto, è sferzante come al solito l'analisi dei comitati:

la logica pare sia proprio: il TAV al di sopra di tutto, la democrazia solo una variabile dipendente. Come dire: se c'è stato un primo tempo in cui democrazia era allargare la delegazione per portare dentro degli estranei, ma favorevoli al TAV, adesso è ora di passare al secondo tempo, quello in cui democrazia è lasciare fuori i diretti interessati, perché contrari all'opera. Si può fare se Palazzo Chigi emana un nuovo teorema (leggi decreto governativo) della geometria variabile, in cui si cambiano le regole di rappresentanza dei territori. [...] il governo farà un decreto per stabilire che la rappresentanza del territorio cambia: sarà costituita dai Comuni di un'ampia fascia (eh, eh - ndr, intendiamoci) che vogliono collaborare a fare in fretta il TAV; e sia chiaro che quelli, e solo quelli (impattati o meno, - ndr, intendiamoci), si divideranno la torta delle compensazioni. Il prefetto si annoterà i nomi dei buoni e dei cattivi. Ecco applicata la filosofia Ferrentiniana. [...] Dunque una pietra miliare nella concretizzazione del concetto di "democrazia annuente", un'interpretazione assolutamente innovativa dei principi costituzionali, una rivoluzionaria attuazione dello slogan tranviario: "non disturbate il manovratore". Vogliono esportare ed imporre la "loro" democrazia? Dovranno fare i conti con una democrazia a chilometro zero. Sarà dura. (comitati, 09/01/2010, comunicato)

5.6.4 La Valle di Susa torna in trincea

All'indomani della decisione di Roma viene così indetta un'assemblea cui partecipano più di mille persone, che decide l'immediata costruzione di quattro nuovi presidi sui terreni che dovrebbero essere sottoposti a sondaggio, a Susa (Bassa Valle), Collegno (cintura torinese), Rivalta e Rivoli-Villarbasse (Val Sangone). Si ritorna così alla situazione di scontro di cinque anni prima tale e quale, e la causa ancora una volta, come si evince dalle stesse rivendicazioni dei comitati, è da ricercare nella prova di forza sulla rappresentanza attuata dal Governo e sostenuta da Regione e Provincia, che comitati e buona parte dei sindaci della Bassa Valle non esitano a definire antidemocratica²³⁹. Il 12 gennaio un nutrito gruppo di valsusini riesce a respingere il tentativo di LTF, accompagnata da un folto schieramento di forze dell'ordine, di far partire la trivellazione a Susa. Il 16 gennaio 4mila persone fra appartenenti ai comitati e universitari sfilano in corteo a Torino sui luoghi dei sondaggi previsti nell'area metropolitana, e nello stesso giorno un incendio doloso danneggia il presidio No-Tav di Bruzolo. Il 17 quasi tutti i comuni della Bassa Val Susa rifiutano il diktat del Governo (21 su 23, solo il nuovo sindaco di centrodestra di Susa, e soprattutto Ferrentino, sindaco di Sant'Antonino, si dissociano), e rifiutandosi di nominare 4 loro rappresentanti tecnici per il futuro lavoro del tavolo escono definitivamente dall'Osservatorio, prefigurando una situazione paradossale: da quel momento sarà rappresentato un vasto insieme di territori tranne l'unico attraversato dalla linea²⁴⁰. Nel frattempo i comitati organizzano una fiaccolata, che raccoglie circa 6mila partecipanti, di denuncia contro l'incendio del presidio di Bruzolo del giorno precedente. Il 18 viene costruito l'ennesimo presidio: questa volta, simbolicamente, a Sant'Antonino, comune di cui è sindaco Ferrentino. Il 19 riesce un nuovo tentativo di iniziare in piena notte le trivellazioni a Susa, ma non prima di aver registrato scontri fra i 1500 agenti delle forze dell'ordine inviati e i comitati, che reagiscono da un lato con l'occupazione dell'autostrada e il blocco della viabilità in valle, e dall'altro con un presidio sotto il palazzo della RAI a Torino. Il 20 parte la trivellazione a Condove, il che provocherà nuovi scontri con le forze dell'ordine, un nuovo corteo e blocchi a più riprese di ferrovia e strada statale,

²³⁸ Luna Nuova del 15/1/10 – pag. 5

²³⁹ <http://www.notavtorino.org/documenti/rispunta-demo-in-valle-10-1-10.htm>

²⁴⁰ la Repubblica del 18/1/10

azioni che vedono nuovamente uniti comitati ed amministratori locali²⁴¹. Tensioni si registreranno anche il 22 in occasione di una nuova trivellazione a Torino.

Si arriva così al 23 gennaio, data in cui sindaci e comitati sono impegnati su due fronti: il corteo di Susa che raccoglie oltre 40mila partecipanti da un lato, e dall'altro l'invio di una delegazione alla marcia transfrontaliera Irùn-Hendaye, nei Pirenei, al termine della quale oltre 30 fra comitati e associazioni italiane, francesi e spagnole²⁴² firmano la Carta di Hendaye²⁴³, atto di fondazione del coordinamento europeo dei movimenti No-Tav. Il 24 si svolge a Torino il congresso bipartisan pro-Tav organizzato dal PD, che vede la partecipazione di sindacati confederali, Confindustria e altre associazioni di categoria, ma non del centrodestra che organizza un contro-congresso ritenendo poco chiara la posizione del PD che in Valle è alleato con i No-Tav. Lo stesso giorno un incendio doloso distrugge anche il presidio di Borgone, lasciando sul posto un'anonima rivendicazione "Sì TAV". La reazione è un corteo a Torino che termina con la consegna delle ceneri del presidio al Consiglio Comunale. Il 25 l'avvio delle trivellazioni a Venaria Reale provoca nuove tensioni e la costituzione di un nuovo presidio anche in questo comune.

In questo clima 31 gennaio una serie di atti vandalici prendono di mira il movimento: il presidio di Bruzolo, già danneggiato da un incendio doloso qualche giorno prima, viene totalmente distrutto dalle fiamme, mentre altre minacce arrivano ai presidi di Rivalta e Rivoli e alcuni monumenti ai partigiani in valle sono imbrattati con la scritta "Sì TAV". I comitati reagiscono ancora una volta con un corteo improvvisato molto partecipato, mentre le azioni di protesta continuano con cadenza giornaliera: il 9 febbraio nuove trivellazioni e nuovi scontri a Susa, il 10 presidio davanti alla stazione di Porta Nuova a Torino, l'11 e il 12 due giorni di assedio alla trivella di Susa con nuovi scontri, al termine di un corteo organizzato da comitati e centri sociali che conta più di mille persone, malgrado le giornate lavorative e le intense nevicate. Il 17 allo scopo di permettere le trivellazioni a Susa viene decretata una nuova militarizzazione della Valle come quella del 2005, ma nonostante i blocchi stradali oltre 300 persone provenienti dal presidio riescono ad arrivare sul sito, e a seguito del lancio di palle di neve sugli agenti si registrano gli scontri sicuramente più violenti di questa nuova fase²⁴⁴. Alla notizia delle cariche delle forze dell'ordine e di due feriti gravi fra i manifestanti i comitati reagiscono bloccando in più punti per ore la linea ferroviaria, l'autostrada e due strade statali. Il giorno seguente viene organizzato un presidio sotto la sede RAI a Torino, per denunciare quella che i valsusini ritengono la falsificazione dei fatti operata dai media sulle violenze del giorno precedente, e il 19 al termine di un corteo di solidarietà ai feriti con oltre 5mila persone viene chiesta l'apertura di un'inchiesta. Cortei, tensioni e nuovi presidi anche per le trivellazioni di Buttigliera (2-4marzo) e Rosta (8-12 marzo), mentre 5mila persone partecipano alla manifestazione a Torino il 20 marzo. Oltre alle azioni di protesta di tipo classico va avanti l'acquisto dei terreni su cui dovrebbero partire i lavori, che vengono simbolicamente piantumati con essenze locali una volta acquisiti²⁴⁵. Inoltre il 18 maggio comitati e amministratori, insieme ai loro omologhi francesi e spagnoli firmatari della Carta di Hendaye, sono ricevuti dal Parlamento Europeo allo scopo di mettere in evidenza la mancanza di consenso sulle opere Tav, mentre il 9 giugno viene loro concesso di intervenire alla sessione per *stakeholders* della Conferenza UE sulle TEN-T (reti trans-europee di trasporto) di Saragozza.

²⁴¹ La Stampa del 21/1/10 – pag. 63

²⁴² www.notav-valsangone.eu/documenti/Firmatari%20Carta%20di%20Hendaye_4_3.pdf

²⁴³ www.notavtorino.org/documenti/cart-hendaye-it-23-1-10.pdf

²⁴⁴ Luna Nuova del 19/2/10 – pag. 3

²⁴⁵ Luna Nuova del 12/3/10 – pag. 2

5.6.5 *Limiti rappresentativi dell'Osservatorio e parcellizzazione della discussione nei Gruppi di Lavoro*

Intanto l'Osservatorio nella sua nuova composizione riesce a raggiungere velocemente l'accordo, il 29 gennaio viene stralciata l'opzione zero e si passa alla fase di progettazione del tracciato individuato, che in linea di massima ricalca quello originale redatto da RFI-LTF nel 2003 all'interno della Legge Obiettivo prima dell'avvio delle discussioni, che prevede il passaggio per la Bassa Valle Susa e il maxi-tunnel transfrontaliero. Esclusa quindi, oltre all'opzione zero, anche la variante Val Sangone, territorio che tuttavia mantiene i propri rappresentati in Osservatorio. Critico l'unico esperto in rappresentanza della Bassa Valle ancora presente al tavolo, quello nominato da Ferrentino per il comune di Sant'Antonino, il quale ricorda che secondo gli accordi l'Osservatorio avrebbe dovuto approfondire le varie alternative compresa l'opzione zero, cosa che a suo dire non sarebbe mai accaduta, prima di dare mandato ai progettisti. Il tavolo si sarebbe limitato ad apportare qualche modifica al tracciato originario, l'unico davvero preso in considerazione:

Solo questo sarà davvero approfondito e soprattutto ogni considerazione che seguirà sarà sulla base di una decisione che sarebbe dovuta arrivare dopo una valutazione tecnica. Invece è stata presa una decisione politica e non tecnica. È chiaro che ormai l'Osservatorio ha mutato la sua natura. Non è più un luogo dove si discute sul se, ma solo del quando e del come. Prende decisioni che andrebbero prese a un tavolo politico. Hanno preso una decisione politica. Non hanno voluto una discussione tecnica sulle opzioni. [...] Da oggi c'è il via libera a una progettazione sulla base di un tracciato che io non ho approvato e di un metodo che non ho condiviso. Si era detto che chi non accettava di stare a un tavolo che si occuperà solo più di vigilare su una corretta progettazione non avrebbe potuto stare in Osservatorio. Aspetto di vedere il decreto per capire se c'è spazio per una mia presenza in Osservatorio, ma sarà ancora possibile sedersi a quel tavolo?²⁴⁶

Mentre anche l'unico rappresentante della Bassa Valle si chiede se sia possibile rimanere nell'Osservatorio, la Comunità Montana chiede ancora una volta, pur essendo nella sua maggioranza contraria all'opera, di potere almeno partecipare alla sua definizione, ma non riesce ad ottenere tale concessione e resta esclusa dalla progettazione così come i comuni della Bassa Valle preponderanti al suo interno²⁴⁷. I sindaci della Bassa Valle, ma anche due dell'Alta Valle, decidono allora di ricorrere al Tar contro gli ultimi atti dell'Osservatorio²⁴⁸.

Virano intanto per uscire dall'*impasse* propone di affiancare alla progettazione dell'Osservatorio una serie di micro-tavoli di lavoro, secondo lo schema da lui stesso utilizzato in passato per vincere le resistenze alla realizzazione dell'autostrada in Val di Susa, e piuttosto affine nelle caratteristiche alla procedura introdotta in Francia con la riforma urbanistica del 2000²⁴⁹, di cui si parlerà per il caso francese. Si tratterebbe in sostanza di suddividere il tavolo di progetto in tante piccole arene miste tecnico-politiche, che si occupino ciascuna di uno specifico nodo o sotto-opera del progetto complessivo insistente su di un singolo comune o un insieme ristretto di comuni, e a questo livello trattare le compensazioni economiche mirate al singolo caso. I primi nodi individuati sono quelli di Chiomonte (discenderia esplorativa), Susa (tunnel di base), Buttigliera (interconnessione con la linea storica), Orbassano (centro intermodale), Settimo (innesto con la linea Torino-Milano) e comuni della cintura torinese (gronda merci), ma la logica si applicherebbe alle altre tratte del progetto. Tre comuni della Bassa Valle (Avigliana, Sant'Ambrogio e Chiusa San Michele), tuttavia, decidono di auto-escludersi, affermando che questo modello decisionale altro non sarebbe che una manovra di *divide et impera*²⁵⁰.

²⁴⁶ Luna Nuova del 29/1/10 – pag. 3

²⁴⁷ Luna Nuova del 29/1/10 – pag. 2

²⁴⁸ La Stampa del 13/3/10 – pag. 66 Cronaca di Torino

²⁴⁹ Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU).

²⁵⁰ Il Sole 24 Ore del 28/4/10 – inserto Nordovest pag. 9

5.6.6 *Il fantasma della Legge Obiettivo*

Il 18 maggio LTF rende noto l'avviso di avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità per il cunicolo di Chiomonte²⁵¹ (primo progetto definitivo per una singola sotto-opera, che va a sommarsi all'iter per la progettazione preliminare dell'intera tratta), nel quale si legge che il «collegamento ferroviario Torino-Lione rientra nell'ambito del 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche di cui alla Deliberazione del 21 dicembre 2001, n. 121/2001 (Legge Obiettivo) del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE)». Il che riapre la polemica mai risolta sul fatto che l'opera rientri o meno all'interno della Legge Obiettivo. La cosa preoccupa gli enti locali, anche quelli più disponibili nei confronti della nuova linea, che si chiedono quale valore possa avere il confronto all'interno dell'Osservatorio se resta immutato il quadro normativo di riferimento, che prevede procedure semplificate e non inclusive. Anche le associazioni ambientaliste contestano il ritorno alla Legge Obiettivo «nonostante gli impegni assunti sin dal 2005 con gli enti locali della Val Susa e con l'Europa dal 2007»²⁵². Gli accordi con gli enti locali alla partenza del Tavolo Politico stabilivano infatti l'uscita dell'opera da tale procedura straordinaria, e in favore di questa soluzione si era espressa la stessa Commissione Europea dal momento che tale normativa italiana violerebbe le direttive europee in materia di valutazione di impatto ambientale. Senza considerare che esistono anche una sentenza del Consiglio di Stato²⁵³, il DPEF 2008-2012²⁵⁴ ed una delibera del CIPE²⁵⁵ ad attestare l'uscita della Torino-Lione dalla Legge Obiettivo. L'iter seguito tuttavia aveva più volte riscontrato anomalie, in particolare con la riproposizione del progetto preliminare LTF originario approvato dal CIPE come prova dell'avanzamento della progettazione, in sede di partecipazione al bando europeo per i finanziamenti. In effetti né il Governo Prodi dal 2006, né quello Berlusconi dal 2008, hanno mai proceduto ad eliminare in maniera formale la Torino-Lione dall'elenco delle infrastrutture strategiche previste dalla Legge Obiettivo. Entrambi i governi hanno garantito alla Valle di Susa che dopo l'autunno caldo del 2005 e la nascita dell'Osservatorio la progettazione avrebbe seguito un confronto costante con il territorio non previsto dall'iter della normativa straordinaria, ma si tratta di fatto solo di un impegno politico verbale, mancando qualsiasi atto formale in questo senso.

La questione dell'incerta posizione della Torino-Lione è legata al contenzioso fra il Governo e la Corte dei Conti, che ha sempre ricordato come secondo l'ordinamento ordinario lo Stato debba stanziare l'intera somma del costo del progetto, mentre nessuna opera potrebbe essere finanziata per lotti funzionali come invece previsto dalla Legge Obiettivo, che essendo finalizzata alla costruzione di grandi opere evita in questo modo di immobilizzare simultaneamente somme eccessive. Già nel 2009 il ministro Matteoli aveva chiarito che per aggirare tale impedimento la Corte dei Conti ha sancito una sorta di accordo informale con il Governo: da una parte le opere nella Legge Obiettivo possono essere finanziate per *tranches*, ma ogni volta il Governo deve assicurare il finanziamento del lotto successivo. «Così lasciare la Torino-Lione dentro gli elenchi soggetti all'approvazione del CIPE significa poterla finanziare poco per volta. Ma», secondo Virano, «questo non cambia l'impegno politico del governo a non amputare il confronto democratico dentro l'Osservatorio decidendo di applicare davvero le norme della legge obiet-

²⁵¹ www.ltf-sas.com/upload/File/Lt%20133x247nuovo.pdf

²⁵² www.ambientevalsusa.it/TOLIONE_Lett_cunicolo.pdf

²⁵³ Sentenza N. 4482/2007 del Consiglio di Stato in sede giurisdizionale (Sezione Sesta), sul ricorso in appello n. 2619/2006, proposto da Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia.

²⁵⁴ Allegato "Infrastrutture, legge 21 dicembre 2001, n. 443" al DPEF 2008-2012, 28/06/2007, pag. 138.

²⁵⁵ Seduta CIPE del 6 marzo 2009, pag. 24; e delibera CIPE del 15 luglio 2009, supplemento ordinario n. 14 del 21/01/2010 al DPEF 2010-2013 (Legge 443/2010-allegato opere infrastrutturali al DPEF 2010-2013).

tivo»²⁵⁶. Attraverso la suddivisione dell'opera in sotto-progetti si fanno salve dunque sia la ripartizione dei costi dilazionata nel tempo, sia la parcellizzazione dei tavoli di confronto²⁵⁷. Lo stesso dicasi per il tunnel di Chiomonte, per il quale peraltro, se fosse cambiato il quadro giuridico rispetto all'appalto per quello di Venaus che ha sostituito, la gara avrebbe dovuto essere rifatta con la certezza di pagare fortissime penali alla ditta che si era aggiudicata i lavori nel 2005. Così anche per Chiomonte il cunicolo esplorativo resta formalmente entro la Legge Obiettivo come era stato nel 2005 per quello di Venaus, ma contrariamente da quanto disposto da quest'ultima, viene sottoposto a Valutazione d'Impatto Ambientale come previsto dalla procedura ordinaria.

La specificazione non riesce a raffreddare i toni con gli amministratori locali, che a questo punto hanno già speso tutto il capitale di fiducia nei confronti del processo decisionale e delle istituzioni nazionali. Questi non si accontentano più di rassicurazioni verbali, e chiedono garanzie scritte e formali sul fatto che la progettazione non torni a seguire le procedure straordinarie vanificando anche quel poco che è stato ottenuto con il confronto, anche alla luce delle continue dichiarazioni di esponenti del centrodestra che vanno in questa direzione. Virano propone così di porre termine all'indeterminatezza facendo sì tornare a tutti gli effetti la Torino-Lione nella Legge Obiettivo, ma secondo una modalità innovativa capace di integrare il processo decisionale straordinario col confronto con i territori attraverso gli strumenti già attivati, quali il Tavolo Politico e l'Osservatorio tecnico. In questo modo si potrebbero sfruttare le potenzialità della Legge in termini di semplificazioni e garanzie di finanziamento dell'opera, integrando però l'iter approvativo con le misure di dialogo fin qui messe in campo e non previste dalla normativa. Secondo tale impostazione l'iter sperimentale partirebbe già dal progetto preliminare con la reintroduzione di procedure cancellate o assai ridimensionate dalla Legge Obiettivo, quali la Valutazione d'Impatto Ambientale e la Conferenza dei Servizi decisoria. In sostanza toccherà comunque al CIPE dare il via libera definitivo al progetto, ma non prima di aver esaminato tutte le istanze che arrivano dal territorio²⁵⁸.

5.6.7 Il progetto definitivo per il tunnel di Chiomonte

La proposta viene rigettata dalla Comunità Montana, che il 30 giugno presenta un esposto²⁵⁹ a tutte le autorità di vigilanza e di controllo competenti²⁶⁰ proprio in merito alle attività messe in atto da LTF connesse con l'avviso pubblico per l'avvio del procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità per il tunnel di Chiomonte, per quanto riguarda la considerazione della Torino-Lione come rientrante nella Legge Obiettivo. Il 6 luglio intanto il Ministero delle Infrastrutture avvia l'iter della Conferenza dei Servizi per la realizzazione di tale galleria, che dovrà pronunciarsi sul progetto definitivo presentato dal LTF e successivamente valutare l'impatto ambientale. La procedura di dichiarazione di pubblica utilità prevede²⁶¹, come chiarito anche nell'avviso pubblico di avvio del procedimento, «che gli elaborati del Progetto Definitivo dell'opera in questione, sono depositati, per la pubblica consultazione per gg. 60 (sessanta) dalla data odierna, presso la sede secondaria LTF sas [...]. Che, chiunque abbia interesse, previa consultazione degli elaborati depositati, può fare pervenire, in forma scritta, le proprie

²⁵⁶ Luna Nuova del 25/5/10 – pag. 5

²⁵⁷ La Stampa del 29/6/10 – pag. 68; Il Sole 24 Ore del 28/4/10 – inserto Nordovest pag. 9

²⁵⁸ Il Sole 24 Ore del 10/8/09 – pag. 2

²⁵⁹ www.ambientevalsusait/10-06-29%20Cmvss%20esposto.pdf

²⁶⁰ Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, Autorità garante per la concorrenza del mercato, Corte dei Conti, Consiglio di Stato, European Commission-DG Competition, European Commission-DG mobility and transport.

²⁶¹ art. 166, comma 2, del d.lgs n. 163/2006, “Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE”, c.d. “Codice Appalti”.

osservazioni al progetto in questione entro il richiamato termine (perentorio) di 60 giorni a decorrere dalla data di pubblicazione del presente avviso». Dopo aver denunciato un ritardo nel deposito, la Comunità Montana pone le sue osservazioni²⁶², in cui vengono innanzitutto riprese le obiezioni procedurali che già oggetto dell'esposto di fine giugno alle autorità di vigilanza, oltre ad essere trattate in dettaglio le osservazioni di carattere tecnico ed ambientale. Si contesta sistematicamente la legittimità degli aspetti amministrativi, procedurali e progettuali rispetto alla legislazione sugli appalti e sulla valutazione di impatto ambientale, alla normativa nazionale ed europea, alla definizione di cunicolo esplorativo²⁶³ e all'utilizzo dell'iter previsto dalla Legge Obiettivo. Analoghe considerazioni sono sviluppate nelle osservazioni depositate dalle quattro maggiori associazioni ambientaliste nazionali (WWF, Legambiente, Pro Natura e Italia Nostra), che tomano così all'attacco dopo un periodo in cui avevano fortemente appoggiato la svolta concertativa degli amministratori, attirandosi le critiche tanto dei comitati come delle associazioni ambientaliste locali. Le quattro organizzazioni hanno formato un gruppo di lavoro di 13 esperti, che in due mesi di lavoro hanno rilevato ben 58 punti relativi a carenze, elusioni ed omissioni presenti nella documentazione redatta da LTF nell'ambito della procedura di VIA che, a loro avviso, non consentirebbero «di considerare tale documentazione rispondente agli standard per la progettazione²⁶⁴ e agli standard richiesti per la redazione dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) per le infrastrutture strategiche stabiliti nel Codice Appalti (d.lgs n. 163/2006)²⁶⁵, nonché, spesso, alla stessa normativa regionale vigente in Piemonte». Gli ambientalisti:

- ritengono la procedura sul c.d. *cunicolo esplorativo La Maddalena* invalida perché riguardante non approfondimenti geognostici, di cui al c. 9 dell'art. 165 del Codice Appalti (d.lgs n. 163/2006), ma parte esecutiva di un intervento (discenderia/galleria di servizio) strettamente funzionale all'operatività del tunnel di base ancora non progettato e, quindi, da trattare in un'unica procedura di VIA riguardante l'intera linea ad AV/AC Torino-Lione;
- valutano che il grado di definizione del progetto in esame non possa essere in alcun modo considerarsi definitivo, ai sensi dell'art. 166 del Codice Appalti e della Sezione Terza del regolamento sugli appalti (DPR n. 554/1999), ma sia a malapena, viste le numerose lacune ed omissioni, da considerarsi un progetto preliminare ai sensi dell'art. 165 del D.lgs n. 163/2006 e della Sezione Seconda del DPR n. 554/1999;
- contestano, alla luce del percorso amministrativo, tecnico ed istituzionale che discende dall'Accordo di Palazzo Chigi del dicembre 2005 e che è stato comunicato ufficialmente anche alla Commissione Europea nel luglio 2007, che LTF SAS, con l'avallo del Governo, faccia ricorso alle procedure speciali derivanti dalla Legge Obiettivo, dal cui *perimetro* il progetto in esame era uscito. Procedure che non garantiscono una corretta informazione e partecipazione dei cittadini e relegano gli enti locali ad una funzione puramente esecutiva delle decisioni e direttive governative.

Gli ambientalisti ritengono che il Governo abbia compiuto un passo falso che rischi di avallare procedure falsate e scontentare l'Europa. Su tutti questi aspetti le associazioni ambientaliste hanno intenzione di avviare iniziative nei confronti dell'Europa e di ricorrere alla giustizia amministrativa²⁶⁶.

5.6.8 *La progettazione preliminare dell'opera*

L'ombra del ritorno alla procedura straordinaria incombe anche sull'approvazione in Osservatorio del progetto preliminare, che vede la luce il 30 giugno per essere poi presentato alla Commissione Inter-Governativa e passare alla fase di Valutazione d'Impatto Ambientale. In extremis anche S. Antonino, unico comune valsusino di centrosinistra rimasto nell'Osservatorio per volere del suo sindaco Ferrentino, si sfilava dalla concertazione, bocciando il progetto preliminare. Il tecnico che lo rappresentava pre-

²⁶² Deliberazione n. 54 del 14 luglio 2010

²⁶³ art. 165 comma 9 del Codice Appalti (d.lgs n. 163/2006).

²⁶⁴ Il riferimento delle associazioni ambientaliste è agli artt. 165 e 166 del d.lgs n. 163/2006, nonché dalle Sezioni seconda e terza del DPR n. 554/1999.

²⁶⁵ Di cui agli artt. 182 e seguenti.

²⁶⁶ Associazioni ambientaliste nazionali, 15/07/2010, osservazioni al progetto definitivo per il tunnel di Chiomonte, www.ambientevalsusa.it/TOLIONE_Lett_cunicolo.pdf

senta un documento che è un atto d'accusa nei confronti degli ultimi mesi di lavoro dell'Osservatorio, dove secondo il suo giudizio LTF avrebbe pure messo in discussione le conclusioni del secondo quaderno, quello che stabiliva la saturazione della linea storica non prima del 2023 e comunque solo fino ad Avigliana, lasciando intravedere l'inutilità del tunnel transfrontaliero. Inoltre nel progetto non ci sarebbero garanzie, impegni precisi, accenni al Piano Strategico e valutazioni in merito al rientro nella Legge Obiettivo. Ferrentino si unisce così agli altri sindaci di centrosinistra della Bassa Valle Susa e alla Comunità Montana nell'affermare che «non si potrà dire che su questo progetto c'è la condivisione delle amministrazioni della valle»²⁶⁷.

Con il voto favorevole dei altri territori tuttavia il progetto preliminare per l'intera linea è approvato, e LTF, come già fatto per il progetto definitivo del tunnel di Chiomonte, nell'avviso sui quotidiani del 10 agosto annuncia di depositare il suddetto preliminare per avviare la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ma solo per la porzione italiana della tratta internazionale. Anche in questo caso gli enti locali interessati hanno 60 giorni di tempo per presentare osservazioni sulla VIA a Regione e Ministero dell'Ambiente. Gli amministratori contestano il metodo di presentazione in piena estate durante il periodo in cui gli uffici sono fermi, rendendo di fatto assai inferiore il tempo a disposizione per l'analisi della documentazione rispetto ai 60 giorni canonici. Ma oltre ad informare i cittadini e a presentare le nostre osservazioni al progetto, i primi cittadini guidati dalla Comunità Montana si preparano a concordare un'azione politica forte e unitaria, spalleggiando i comitati che promettono un nuovo autunno caldo²⁶⁸. Il presidente della Comunità Montana invia inoltre una lettera al Presidente del Consiglio, al Ministro delle Infrastrutture e a Regione e Provincia avanzando eccezioni di invalidità delle procedure adottate di fronte all'ambigua collocazione dei due progetti presentati da LTF (galleria di Chiomonte e porzione italiana della tratta internazionale) secondo le procedure della Legge Obiettivo, chiedendosi «quale sia stato l'ignoto provvedimento formale con cui si sarebbe riportata l'opera nel perimetro legislativo da cui era uscita nel 2006»²⁶⁹.

5.6.9 *La proposta Dèmarche Grand Chantier*

Oltre al progetto definitivo sul cunicolo di Chiomonte e la progettazione preliminare dell'intera linea, tiene banco anche la questione dell'avanzamento del Piano Strategico provinciale. Su quest'ultimo versante, e nell'ottica di integrazione fra le varie politiche concertate legate alla Torino-Lione, Virano propone la creazione di un'agenzia operativa per la Tav, sul modello della struttura che ha realizzato le infrastrutture delle Olimpiadi invernali di Torino 2006 e che erediti le competenze e le professionalità acquisite dall'Osservatorio, con il compito di velocizzare gli iter di realizzazione del Piano Strategico. Si tratterebbe in sostanza di una *partnership* pubblico-privata con una struttura snella, che dovrebbe coordinarsi con il versante della progettazione e iniziare a lavorare già per gestire le ricadute economiche sul territorio del primo grande cantiere, quello del tunnel di Chiomonte, per poi andare di pari passo con l'avvio delle altre opere. L'idea di base è quella di garantire una *governance* unitaria per gestire in contemporanea i cantieri ferroviari, la riqualificazione territoriale, le compensazioni economiche e i rapporti con gli enti locali. La proposta ottiene l'avvallo di Regione e Provincia di Torino, che vedono

²⁶⁷ Luna Nuova del 29/6/10 – pag. 4

²⁶⁸ Luna Nuova del 27/8/10 – pag. 3

²⁶⁹ Luna Nuova del 14/9/10 – pag. 3

nell'agenzia lo strumento attraverso cui applicare la loro proposta²⁷⁰ di dotarsi di una normativa sul modello dell'esperienza francese della *Dèmarche Grand Chantier*²⁷¹, una sorta di Patto Territoriale con lo scopo di promuovere atti di programmazione negoziata dello sviluppo economico nelle aree interessate - la cantieri di grandi opere strategiche. Sulla scorta dell'esperienza francese il Disegno di Legge individua una struttura di gestione articolata in un organo di pilotaggio politico (il Comitato di Pilotaggio), un organo tecnico direttivo (la Struttura di Coordinamento) e in comitati specifici competenti per ambiti territoriali o tematici. Il Comitato di Pilotaggio è l'organo politico che individua le strategie e gli indirizzi delle attività da svolgere, si pronuncia in merito alle proposte avanzate dalla struttura di coordinamento e indica le priorità di intervento. Dovrebbe essere presieduto dalla Regione e composto dal Commissario straordinario di Governo, un rappresentante designato dal Ministero competente, due rappresentanti designati dalla Giunta Regionale e un rappresentante designato da ciascuna delle Province interessate dal progetto. Nella proposta la partecipazione alle attività del Comitato di Pilotaggio è aperta ai proponenti del progetto per il necessario supporto tecnico-conoscitivo dell'intervento, ma senza facoltà decisionale, mentre è prevista al suo interno un'attività periodica di consultazione dei soggetti portatori di interessi specifici (enti locali e associazioni di categoria). La Struttura di Coordinamento rappresenterebbe invece l'organo tecnico con il compito di dare attuazione alle indicazioni strategiche del Comitato di Pilotaggio, e dovrebbe essere composta da un rappresentante designato dal Commissario straordinario di Governo, rappresentanti designati dalla Giunta Regionale in numero paritario a quelli delle Province, un rappresentante designato da ciascuna delle Province interessate dal progetto, e un rappresentante designato dal proponente dell'opera. Considerata poi la varietà dei temi trattati e la possibilità che le grandi opere infrastrutturali interessino ambiti territoriali assai vasti e potenzialmente disomogenei per caratteristiche, peculiarità e criticità connesse all'infrastruttura, la Struttura di Coordinamento dovrebbe costituire appositi comitati specifici per territorio o per materie trattate, a cui sarebbero chiamati a partecipare i rappresentanti degli enti locali e gli *stakeholders* coinvolti per competenza tematica o di ambito territoriale, «al fine di utilizzare il patrimonio informativo e le basi dati già a disposizione delle strutture competenti in merito alle materie prese in considerazione». È chiaro che in caso di creazione dell'agenzia Tav sul modello proposto dal disegno di legge regionale, che dopo Regione e Provincia attende solo il via libera dal Tavolo Politico, risulterebbe sconvolta l'attuale struttura dei tavoli di confronto, a tutto vantaggio di quei comuni che da tempo chiedono una loro diversa composizione e un peso maggiore al loro interno, a partire da quelli guidati da maggioranze di centrodestra di Alta Valle Susa e Val Sangone²⁷². Comitati e sindaci di centrosinistra vi leggono viceversa la riproposizione di una logica della concertazione in sempre nuovi tavoli a cui non credono più e a cui non intendono più partecipare, oltre a criticare la proposta di Virano di affidare l'agenzia ad un manager esperto di appalti pubblici nella figura del presidente in carica dell'Agenzia Torino 2006, indagato per turbativa d'asta in merito alla realizzazione di infrastrutture collegate alle Olimpiadi²⁷³.

²⁷⁰ Disegno di legge regionale n. 85 del 29 ottobre 2010, "Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo - Territorio" (http://arianna.consiglioregionale.piemonte.it/ariaint/testo?tipovisual=xml&layout=presentazione&tipodoc=relazioni_a&pdl=0085&datapdl=29102010).

²⁷¹ Attiva oltralpe per la Torino-Lione sin dal 2003, di cui si parlerà per il caso francese: http://www.savoie.pref.gouv.fr/sections/les_grands_themes/grands_projets/lyon-turin_ferrovie/la_demarche_grand_ch

²⁷² La Stampa del 5/7/2010

²⁷³ la Repubblica del 18/11/04

5.6.10 *Definitiva fine del dialogo e ritorno al conflitto*

Con settembre 2010 inizia una nuova fase di forti proteste quotidiane, che si legano anche all'opposizione al tunnel di Chiomonte e prevedono marce in valle e nella cintura torinese, convegni e visite guidate sui beni culturali, ambientali e archeologici e sui prodotti dell'agricoltura e dell'economia dei siti che dovrebbero essere sottoposti a cantiere, seminari per rinforzare la pratica nonviolenta del movimento e serate di confronto con i comitati toscani. Soprattutto, la lotta riunisce di nuovo su uno stesso fronte comitati e sindaci, che tornano anche a prendere l'iniziativa delle azioni. I 24 comuni che appoggiano la maggioranza di Comunità Montana varano un documento di contrarietà al progetto da portare all'approvazione dei Consigli Comunali, e decidono per il 9 ottobre una marcia tra Chiusa e S.Ambrogio da loro promossa²⁷⁴, partecipando poi alla tre giorni organizzata invece dai comitati sui terreni interessati dal tunnel di Chiomonte caratterizzata da un corteo e da iniziative di protezione dei prodotti locali e del sito archeologico, e alla costruzione di due nuovi presidi a Vaie e Chiomonte. Gli amministratori tornano ad essere al fianco degli attivisti anche per quanto riguarda le azioni giudiziarie, dopo le denunce per invasione di terreni e le richieste danni per la mancata esecuzione dei carotaggi da parte di LTF per i disordini di gennaio 2010²⁷⁵. L'azione tornata unitaria fra amministratori, comitati e associazioni ambientaliste continua con un esposto al l'ufficio antifrodi dell'Unione Europea (Olaf)²⁷⁶, la marcia Rivalta-Rivoli, una nuova audizione alla Commissione per le Petizioni del Parlamento Europeo e l'organizzazione della settimana italiana di mobilitazione contro le grandi opere (2-9/10/2010).

Il 7 ottobre 2010 la Giunta Regionale del Piemonte delibera parere favorevole al progetto definitivo della galleria di Chiomonte²⁷⁷, dopo aver messo in atto il *modus operandi* suggerito da Virano di costituzione di uno specifico Gruppo di Lavoro con il comune interessato dalla singola opera, metodo che la Regione rimarca ancora una volta rappresentare una «opportunità da coltivare con procedure riconducibili all'esperienza francese della “Démarche Grand Chantier”, nel quadro del Piano Strategico della Provincia di Torino». Viceversa l'ultima settimana di settembre e la prima di ottobre, terminato lo studio del progetto preliminare LTF per la tratta internazionale, vedono gli enti locali valsusini deliberare nuovamente la propria contrarietà all'opera. La delibera è approvata da 24 Consigli Comunali della Val Susa, ai quali si aggiunge poi anche Rivalta di Torino e la Comunità Montana (tab.). Si tratta di fatto, anche simbolicamente, della fine di ogni tentativo concertativo nei confronti degli enti locali. Il 9 ottobre la marcia Vaie-S.Ambrogio indetta da Comunità Montana, comuni e comitati raccoglie oltre 50mila partecipanti per ribadire che “Virano ha fallito”²⁷⁸. In questo clima, avuto dal Governo l'incarico di decidere a loro discrezione la delegazione al prossimo incontro del Tavolo Politico di Palazzo Chigi, i presidenti di Regione e Provincia, con una logica che secondo l'opinione in Bassa Valle Susa “rivela disperazione”, invitano gli unici 3 comuni favorevoli al progetto LTF, i sindaci di centrodestra dei territori che nulla hanno più a che fare con la nuova linea sulla base del progetto preliminare, e un solo sindaco che rappresenti la ventina di contrari all'opera²⁷⁹, in base alla volontà apertamente dichiarata di “risolvere i problemi di chi collabora”²⁸⁰. I 23 sindaci No-Tav scrivono allora due lettere: una al Presidente della Repubblica, e l'altra ai Presidenti del Consiglio, della regione e della Provincia. Nella prima si legge:

²⁷⁴ Luna Nuova del 10/9/10 – pagg. 3 e 14

²⁷⁵ Luna Nuova del 14/9/10 – pag. 2, e del 24/9/10 – pag. 4

²⁷⁶ Luna Nuova del 10/9/10 – pag. 2

²⁷⁷ D.G.R. 7 ottobre 2010, n. 54-768

²⁷⁸ Luna Nuova del 12/10/10 – pagg. 1 e 3

²⁷⁹ Luna Nuova del 15/10/10 – pag. 4

²⁸⁰ Luna Nuova del 15/10/10 – pag. 3

«Assistiamo preoccupati alla proposta della Regione Piemonte e della Provincia di Torino di costituzione di un tavolo istituzionale nel quale i rappresentanti delle realtà locali sono “cooptati” direttamente da questi enti con criteri indefiniti salvo l’adesione al progetto Tav, quasi che questa infrastruttura sia diventata una sorta di frontiera tra Comuni amici e Comuni nemici. Ci pare questo un brutto episodio, purtroppo non isolato, di mancanza di rispetto istituzionale e di concezione sbagliata della democrazia». Concetto ribadito anche nella seconda lettera: «Notiamo con rammarico come siano stati scelti, d’imperio, sindaci secondo criteri che non tengono conto dei problemi dei territori realmente e direttamente interessati dal nuovo progetto della nuova linea Torino-Lione, ma esclusivamente di accettazione o meno dell’opera. Rileviamo infatti come siano stati invitati interi territori non toccati dal progetto (comuni dell’alta valle Susa e della Val Sangone) con un numero di rappresentanti più che triplo rispetto ai comuni pesantemente coinvolti». Gli amministratori dissenzienti elaborano anche la tattica da mettere in atto per il vertice romano: l’unico sindaco invitato leggerà un documento di contrarietà all’opera, e poi abbandonerà la riunione per raggiungere i colleghi in fascia tricolore che resteranno davanti a Palazzo Chigi per protestare pubblicamente contro la decisione di escludere dal tavolo tutti i comuni del tracciato contrari all’opera, e di invitare invece sindaci di comuni pro Tav che non saranno toccati dalla nuova linea (scelta che ancora una volta costerà la minaccia di espulsione da parte del PD²⁸¹).

Gli amministratori locali di centrosinistra sono ormai tornati decisamente alla linea dura, su posizioni assai più vicine a quelle dei comitati piuttosto che dei promotori pubblici e privati dell’opera. La loro sfiducia nei confronti del dialogo è ormai pressoché totale, e si chiedono quali arene continuo davvero fra Osservatorio, Conferenza di Servizi, Gruppi di Lavoro micro-locali, Comitato di Pilotaggio e riunioni in vista della legge *Démarche Grand Chantier*, «tavoli su tavoli tutti fasulli»²⁸². Alcuni di loro accettano di entrare nei Gruppi di Lavoro su singole frazioni del progetto nel loro comune, secondo il modello suggerito da Virano, ma dichiarano di farlo solo per evitare danni al territorio amministrato mettendo in chiaro che ciò non deve creare equivoci sulla loro posizione²⁸³. Anche gli amministratori di centrodestra e i piccoli imprenditori valsusini, poi, sembrano essere piuttosto scettici sulla creazione dell’agenzia Tav per la *governance* unitaria del progetto e sull’appoggio alla legge regionale sul modello francese *Démarche Grand Chantier* per lo sviluppo locale che dovrebbe esserne il quadro²⁸⁴.

Da questo momento non cambierà più nulla, se non nella direzione di nuovi cortei (tra cui vanno ricordati almeno quelli del 31 ottobre e dell’11 dicembre 2010 che raccolgono almeno 10mila partecipanti per il quinto anniversario dei fatti Venaus), manifestazioni di protesta di vario tipo, partecipazione agli scioperi Fiom, invio di delegazioni alle istituzioni nazionali ed europee, vie legali quali esposti e petizioni, e la costruzione dell’ennesimo presidio a Clarea. Da registrare il rapporto ormai del tutto ricucito fra amministratori e anima movimentista in direzione della lotta al Tav, che si allarga anche ai comuni potenzialmente interessati dalle discariche per lo smarino dei cantieri (Montanaro, Torrazza e Chiasso, marzo 2011) oltre a saldarsi sempre più in azioni congiunte a livello nazionale ed europeo attraverso il Patto di solidarietà e mutuo soccorso e la Carta di Hendaye, anche per mezzo di manifestazioni simultanee come nel caso dell’11 dicembre 2010 a Susa, Terzigno (Campania), Trieste (Friuli), Stuttgart (Germania), Bayonne e Langon (Paesi Baschi francesi interessati dalla linea AV Bordeaux-Bilbao), in occasione della prima “Giomata Europea contro le Grandi Opere Inutili”²⁸⁵.

²⁸¹ La Stampa del 17/10/10

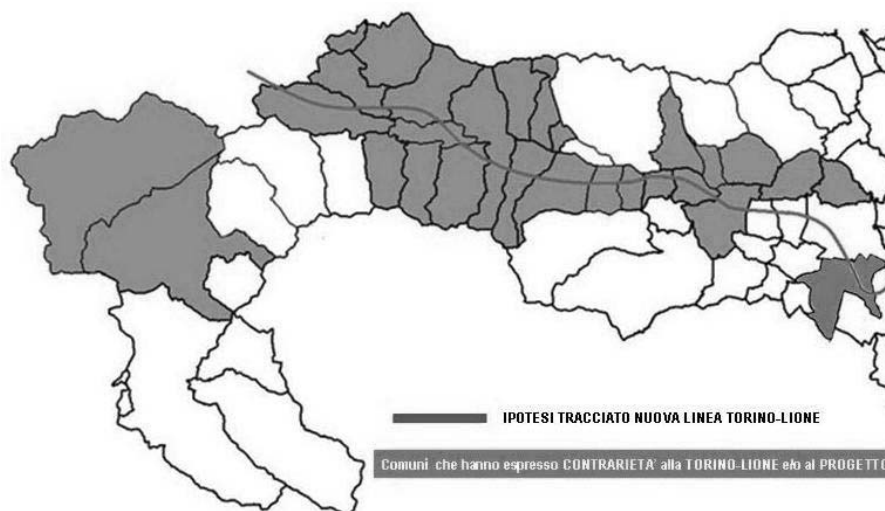
²⁸² Luna Nuova del 29/10/10 – pag. 3

²⁸³ Luna Nuova del 26/10/10 – pag. 5

²⁸⁴ Luna Nuova del 22/10/10 – pagg. 2-3, e del 29/10/10 – pag. 3

²⁸⁵ <http://www.11-12-2010.eu>

Fig. 5.1 Comuni che hanno deliberato contro l'opera o il processo decisionale (a marzo 2011)



Il resto è cronaca di questi giorni. A marzo 2011 la gran parte dei comuni potenzialmente toccati era già tomata su posizioni No-Tav (fig. 5.1). Ciò nonostante l'ultimo incontro a Palazzo Chigi del 2 maggio dello stesso anno vede invitati solo 8 sindaci, di cui 5 passati a posizioni favorevoli alla costruzione dell'infrastruttura, e per la maggior parte targati Pdl e Lega²⁸⁶. La situazione attuale, caratterizzata dai nuovi durissimi scontri con le forze dell'ordine che hanno contraddistinto la vicenda a partire dalla grande manifestazione del 3 luglio 2011, e più ancora nel febbraio e marzo 2012, troverebbe i suoi pro-dromi proprio nell'ennesimo, finale fallimento del processo decisionale del primo semestre 2011.

Proprio sul processo decisionale farebbe leva anche il nuovo esecutivo Monti (si tratta, significativamente per le questioni dibattute in questa ricerca, di un governo di tecnici). Di fronte ai nuovi durissimi scontri e all'ennesima richiesta di un dibattito scientifico sulle reali necessità tecniche e sulle possibili conseguenze del processo consegnata da 360 esperti dei vari settori coinvolti, anche il nuovo governo risponderà affermando che dalla decisione non si può più tornare indietro, dopo che per anni sarebbe stato concesso tutto il dialogo possibile. Gli oppositori risponderanno a tale affermazione trovando singolare il fatto che Monti e Clini (il nuovo ministro dell'Ambiente) citino le 182 riunioni dell'Osservatorio quale prova inoppugnabile dell'avvenuto coinvolgimento degli enti locali e dell'approfondimento tecnico della questione, dimenticando di soffermarsi sull'asimmetria di potere esistente all'interno dell'Osservatorio, sulla scarsa scientificità dell'approccio, sull'epurazione di fatto dei tecnici della Comunità Montana, citando il dato quantitativo nascondendo quello qualitativo della decisione, la democrazia formale a scapito di quella sostanziale. Infondo, una considerazione da tecnici.

²⁸⁶ Il fatto quotidiano, 3 maggio 2011

PARTE III

IL CASO ITALIANO

6. Studio del contesto e delle arene decisionali

6.1 Stakeholder analysis

6.1.1 Gli attori coinvolti e la loro posizione nei confronti della scelta

L'analisi inizia con una mappatura degli attori coinvolti nella scelta pubblica Torino-Lione, allo scopo, come si è detto nel capitolo relativo al disegno della ricerca, di inquadrare il processo decisionale nel suo contesto, e verificare quanto esso conti sulle scelte degli attori e quanto invece queste vengano plasmate e trasformate nel corso del processo. È evidente come, più che una semplice elencazione dei soggetti, interessante sia collocarli rispetto alle posizioni che essi hanno nei confronti dell'opzione di *policy*, della costruzione della linea, per verificare poi nel prosieguo dell'analisi se le loro strategie d'azione siano dettate primariamente da tale posizione o piuttosto dalla posizione che essi assumono nei confronti del processo decisionale.

Ovviamente le preferenze, anche volendo considerare una descrizione meramente statica e non processuale, non possono essere univoche a favore o contro la scelta, non fosse altro perché si tratta in tutti i casi di attori collettivi formati di una molteplicità più o meno spiccata di punti di vista anche al proprio interno. Inoltre, si è anzitutto presa in considerazione l'alternativa più fortemente sostenuta da ogni soggetto nel momento di enunciazione del *claim*, tenendo conto di un ventaglio più particolareggiato di po-

Tab. 6.1 Alternativa sostenuta per attore (N=2902)

	Adattamento linea	Progetto proposto	Variante progetto proposto	Altro progetto	No progetto: altra soluzione	TOTALE
Movimento No-TAV	100,0					100
Habitat	100,0					100
Legambiente	98,1		1,9			100
Centri sociali	97,7				2,3	100
Sindaci	97,1			2,9		100
comitati	100,0					100
comitati Torino	100,0					100
Pro Natura	100,0					100
Montagna Nostra	100,0					100
LTF		100,0				100
Regione		69,1	30,9			100
Autostrade				100,0		100
Azienda servizi ambientali			100,0			100
Coldiretti	48,6			51,4		100
Proprietari					100,0	100
Provincia		33,4	66,6			100
Comune di Torino			100,0			100
RFI		100,0				100
ASL					100,0	100
Governo/Ministeri	16,2	63,9	19,9			100
Confindustria		100,0				100
CGIL	14,0	86,0				100
Italia Nostra	100,0					100
WWF	100,0					100
Prc-PdCI	100,0					100
Verdi	100,0					100

sizioni, che vanno, per quanto riguarda gli attori che possono classificarsi come favorevoli alla costruzione, dall'accettazione senza remore del progetto così come proposto, alla propensione per qualche variante apportata a questo, alla proposta di un progetto alternativo per lo stesso problema, e, per quanto attiene invece ai contrari, dall'adattamento della linea attuale al rifiuto del progetto in quanto si mette in discussione la stessa soluzione. Anche all'interno di un ventaglio più particolareggiato, si può notare dalla tab. 6.1 (che prende in considerazione i soli attori principali) come, sebbene molti privilegino una posizione netta su una di queste alternative, gli schieramenti meno nitidi non mancano. Si va da piccole percentuali strappate ad una larghissima maggioranza di *claims* enunciati nell'ambito di una richiesta per l'adattamento della linea esistente, come nei discussi casi di Legambiente (1,9% in favore di una variante meno impattante del progetto proposto) e soprattutto dei sindaci (2,3% in favore di un progetto alternativo, il FARE da loro stessi proposto), a profili meno netti. Pur rimanendo nell'ambito dei soggetti favorevoli alla linea, ad esempio, Regione e Provincia di Torino, nel loro continuo tentativo di far sì che il tracciato tocchi il capoluogo connettendosi al nodo di Orbassano, sostengono ora il progetto proposto (69,1% per la Regione, 33,4% per la Provincia) ora una sua variante (30,9 e 66,6%), a seconda che nel corso del processo decisionale tale istanza venga presa in considerazione. Ancor più variegata la posizione del Governo nazionale, che pur essendo sempre stato il principale promotore pubblico dell'opera sconta i dissidi interni alla maggioranza, principalmente nel corso dei governi del centro-sinistra.

Pur nella consapevolezza di tale complessità, si privilegia qui una descrizione delle posizioni degli interessati, raggruppati sulla base del loro ruolo sociale, che tenga in conto del solo posizionamento favorevole o contrario all'intervento, sulla base dell'aggregazione esposta precedentemente: adattamento linea esistente + altra soluzione = contrari; progetto proposto + variante progetto + altro progetto = favorevoli. Come si vedrà, tuttavia, si sono mantenuti distinti alcuni attori collettivi la cui posizione risulta intrinsecamente ambigua sulla base di *cleavages* interni al gruppo, principalmente su base territoriale locale o sovra-locale. Fra questi si sono indicati non tanto Legambiente, che pur nelle differenze sostanziali fra livello locale e nazionale si è sempre mantenuta in ogni caso fra i contrari, quanto i partiti dei DS (e poi PD) e della Lega Nord, la CGIL e la Chiesa cattolica, il corpo degli Alpini. Per questo si è tenuto anche conto della dimensione geografica dei soggetti [Dematteis e Governa 2001], che tuttavia risulta indicativa per i soli contrari all'infrastruttura, che annoverano tutti gli oppositori locali come sostenitori nazionali, mentre tra i favorevoli, questione di tutto rilievo, si riscontrano unicamente attori sovra-locali e la totale assenza di istanze territoriali, così come fra coloro che hanno una posizione meno netta sul tema in questione (tab. 6.2).

Tra i contrari si ritrovano innanzitutto il vasto arcipelago dei comitati No-Tav, su base comunale o sub-comunale ma che operano di concerto attraverso il Coordinamento dei Comitati. Contrariamente a quanto avviene solitamente, in questo caso non si tratta di comitati civici nati contro una scelta delle amministrazioni locali [Buso 1996], ma proprio in appoggio ad esse contro scelte sovra-locali su cui queste ultime si erano mobilitate precedentemente a loro. Proprio l'appoggio da dare alle strategie dei rappresentanti politici locali nella lotta al Tav è una delle caratteristiche su cui si devono registrare posizioni complesse all'interno del fronte dei comitati, con quelli della Bassa Valle meno propensi alla delega nei confronti delle istituzioni della democrazia rappresentativa a livello locale, contrariamente a quanto avviene, ameno per alcuni periodi, con i più accondiscendenti comitati dell'Alta Valle e soprattutto di Torino e Cintura torinese. Altre parziali discrepanze si hanno fra i comitati più intransigenti, come Spinta dal bass e Comitato pianezze contro i G8, e quelli meno apertamente schierati politicamente, ma nel complesso è comunque da registrare la compattezza del fronte civico che mai ha avuto

Tab. 6.2 Schieramento degli attori rispetto all'opera

	FAVOREVOLI	CONTRARI		Altre posizioni
		Locali	Sovra-locali	
Comitati	Pro Tav	Comitati No-Tav		
Associazioni ambientaliste		Montagna Nostra ASCM	Legambiente Italia Nostra Pro Natura WWF	
Altre associazioni		Alpi Libere Laboratorio democrazia Gruppo pace Ass. Il popolo Laboratorio Politico Occitano	Arci Anpi Cai Cittadinanza attiva Ass. pendolari e consumatori Gruppo Abele - Libera Lilliput Attac Mountain Wildemess Cipra Emergency	
Soggetti istituzionali	Unione Europea CIG Governo nazionale Regione Provincia Comune Torino	Comuni Comunità Montane ASL Parco Orsiera Rocciavè Parco Laghi di Avigliana Parco Fluviale del Po-Sangone		
Soggetti antagonisti		Centri Sociali Gruppi anarchici		
Partiti politici	Tutti i partiti di centrodestra e centrosinistra al di fuori di quelli citati		Pre PdCI Verdi	DS - PD Lega Nord
Organizzazioni di categoria	Confindustria Cisl Uil Cooperative		RdB-Cub Cobas Coldiretti	CGIL CNA Aduc
Organizzazioni professionali		Medici di base		
Movimenti esterni			Movimento per la decrescita felice Movimento 5 stelle-Beppe Grillo Movimento umanista	
Altri	Transpadana RFI LTF SITAF			Chiesa cattolica

cedimenti di sorta nella sua contrarietà all'infrastruttura. Nella categorizzazione proposta da Lafaye e Thévenot [1993, 497-498], i comitati No-Tav dimostrano di saper sfruttare tutte le possibili strategie utili allo scopo di bloccare l'inizio dei lavori, e di riuscire ad adattare le comici cognitive all'andamento del processo. Essi si basano dunque sia su giustificazioni di tipo civico, che mirano cioè a far rispettare le leggi e i regolamenti esistenti, che si ritiene i promotori scavalchino in favore di altre considerazioni [Lascoumes 1994], sia sull'autonoma capacità di *expertise* e di produzione di informazione propriamente scientifica, sia infine su un orientamento critico o militante, che contesta la logica industriale e tecnocratica che bloccherebbe la diffusione delle informazioni verso il pubblico e il dibattito democratico.

Quest'ultima caratteristica, che si esplica in una rimessa in discussione del modello di sviluppo e dell'idea di progresso che esso sottende, denunciando allo stesso tempo la forma autoritaria e repressiva che assumerebbe lo Stato allo scopo di sostenere tale modello, è distintiva anche dei gruppi definiti qui come antagonisti, ovvero centri sociali e gruppi anarchici di un'area locale allargata che appoggiano la lotta No-Tav. In particolare alcuni centri sociali della zona torinese, primo fra tutti Askatasuna, rappresentano uno degli attori pienamente riconosciuti e di più lunga data all'interno del movimento e nell'organizzazione dei presidi, organizzatori tra l'altro dell'annuale appuntamento del Campeggio No-Tav.

Passando a considerare il mondo associativo, ed in particolare quello di estrazione ambientalista, si può notare come esso si schieri in maniera unanime contro la realizzazione dell'opera, il che rappresenta la prima grande differenza rispetto a quanto accade dal versante francese. Il che non significa tuttavia che non manchino le differenze anche sostanziali tra i vari soggetti. Partendo da quelle ecologiste, un'importanza di primo piano la ricoprono le associazioni di livello nazionale Legambiente, Italia Nostra, Pro Natura e WWF, che riunite nel Comitato Habitat hanno rappresentato il primissimo nucleo attorno al quale si è poi aggregato tutto il variegato movimento No-Tav. La loro strategia si basa essenzialmente sull'autonoma capacità di costruire una contro-*expertise*, di cui almeno inizialmente si avvantaggerà l'intero movimento. Esse hanno tuttavia avuto, nel corso della vicenda, una minore fortuna agli occhi di quest'ultimo, che in larghi settori ha progressivamente assunto viceversa un orientamento critico o militante, che porta una sfida più generale di quanto non possa essere quella dei soli dati tecnici. Questo avviene tuttavia non tanto sull'opzione di *policy*, la legittimità dell'opera in sé, quanto per questioni attinenti il processo decisionale. In particolare l'appoggio incondizionato dato dalle organizzazioni nazionali alla linea moderata e concertativa tenuta dai sindaci nelle arene allargate, sul quale si consumerà peraltro la spaccatura fra Legambiente e la sua sezione locale, che andrà a formare il gruppo autonomo Ambiente Valsusa a fianco dei comitati.

Fra le associazioni ambientaliste di scala locale, ma comunque anch'esse preesistenti al progetto e caratterizzate da un orientamento *multi-issue*, sono invece da annoverare ASCM (Associazione per la Salvaguardia della Collina Morenica di Rivoli-Avigliana), e soprattutto l'attivissima Montagna Nostra. Quest'ultima, unica realtà significativa del movimento ad essere rappresentativa dell'Alta Val Susa, si occupa, con un orientamento di tipo militante ma anche orientato all'*expertise* [Cavargna 2006], di tutte le situazioni di emergenza ambientale della zona transfrontaliera, a partire dalla posizione No-Tir e per il contingentamento del traffico pesante sui valichi del Frejus, del Monginevro e del Moncenisio, azioni per cui collabora attivamente con omologhe associazioni transalpine. A differenza di queste, tuttavia, inquadra la costruzione della Torino-Lione non come soluzione al problema del traffico merci su gomma, ma come un'altra faccia del problema individuato nell'attuale modello di circolazione delle merci.

Anche per quanto riguarda le altre associazioni non strettamente o unicamente legate ad istanze ecologiste, si registra una compresenza di gruppi locali e sovra-locali, tutti però contrari alla costruzione

dell'infrastruttura. Fra quelle locali si annoverano associazioni orientate in senso militante nel significato indicato da Lafaye e Thévenot, come Alpi Libere e Libera associazione Il Popolo su posizioni pro-decrescita, altre orientate invece in senso civico, come il Laboratorio per la democrazia e il cattolico Gruppo Pace, oltre al Laboratorio Politico Occitano su base etnica. Fra le associazioni di livello sovra-locale che appoggiano o formano parte integrante del movimento si annoverano invece gruppi piuttosto diversi per funzione, portata delle rivendicazioni e posizione politica, quali Arci, Anpi, Cai, Cittadinanza attiva, Associazioni di pendolari e consumatori, Gruppo Abele-Libera, Lilliput, Attac, Mountain Wilderness Italia, Cipra (Commissione Internazionale Protezione delle Alpi) ed Emergency. A queste vanno aggiunti movimenti esterni (o inizialmente esterni) che sostengono la lotta valsusina, come il Movimento per la decrescita felice, il Movimento 5 stelle di Beppe Grillo ed il Movimento umanista, tutti su posizioni critiche-militanti.

È solo passando ai soggetti istituzionali che si rende palese la spaccatura netta fra le istanze locali e quelle sovra-locali ed esterne al territorio che dovrebbe ospitare l'infrastruttura. Tra i promotori si trovano infatti, a fianco di RFI, LTF, SITAF e del comitato Transpadana, tutte le istituzioni a livelli europeo, internazionale, nazionale, regionale, provinciale e metropolitano (Unione Europea, Conferenza Intergovernativa - CIG, Governo nazionale, Regione Piemonte, Provincia e Comune di Torino), indipendentemente dal colore politico della maggioranza che le guida nelle varie fasi. A livello locale, viceversa, tutti i comuni e le Comunità Montane, pur con le mille differenze che si sono già evidenziate in sede di ricostruzione della vicenda, si sono prima o dopo schierate contro la realizzazione dell'opera, così come la ASL di zona, a causa del rischio sanitario derivante dall'escavazione di amianto ed altro materiale pericoloso (posizione condivisa anche dai 114 medici di base della Valle), e i parchi che si trovano sul territorio (Parco Naturale Orsiera Rocciavré, Parco Naturale Laghi di Avigliana, Parco Fluviale Po-Sangone), per i danni ambientali che la costruzione porterebbe con sé. Per quanto riguarda più da vicino i comuni, per lunghi periodi non solo le sponde istituzionali ma la vera anima del movimento, è da registrare un differente orientamento nei confronti dell'opera principalmente su base territoriale, sebbene questa tenda spesso a coincidere con aree di tradizione politica omogenea. Da una parte si hanno così i comuni, in gran parte amministrati dal centro-sinistra, della bassa Valle Susa e (in parte) della cintura nord-ovest di Torino, nucleo storico della Conferenza dei Sindaci contrario all'opera indipendentemente dalla possibilità di compensazioni economiche e di spostamento ad altre zone, mentre nelle altre aree coinvolte i sindaci paiono corrispondere alla visione che la letteratura ha solitamente dell'amministratore locale nei conflitti territoriali, registrata in particolare in queste stesse zone nel caso di altre politiche infrastrutturali: cioè di un ruolo caratterizzato da «attendismo e opportunismo verso le scelte alle quali non può opporsi, dato lo scarso peso politico del suo comune nell'arena decisionale» [Lippi 2008].

Passando alle altre categorie di attori, si ritrovano non solo spaccature tra favorevoli e contrari, ma anche spaccature interne allo stesso soggetto collettivo sulla base della dimensione territoriale, che si possono in parte registrare anche nel caso degli Alpini, le cui associazioni locali si sono schierate contro l'opera proprio mentre, come corpo militare, venivano inviati con la funzione di forze dell'ordine e, nella visione del movimento, di apparato repressivo (specie durante gli scontri dell'estate 2011). Partendo dai partiti politici nazionali, sulla questione si ha come noto un consenso pressoché universale in favore della costruzione della linea, con tutte le maggiori forze di centrodestra e centrosinistra a sostenerne l'assoluta necessità per lo sviluppo dell'economia nazionale e la sua integrazione nei mercati europei. Cosa che gli oppositori leggono come un consenso acritico al modello di sviluppo egemonico più che

altro in vista di un accordo spartitorio delle risorse. A infrangere tale unanimità di intenti si trovano solo i partiti della sinistra, Rifondazione Comunista, Comunisti Italiani e Verdi, che appoggiano le proteste a tutti i livelli, da quello comunale a quello europeo, pur fallendo nel tentativo di porsi come rappresentanti unici a livello politico di un movimento che come si vedrà non è molto propenso alla delega. Anche l'Italia dei Valori pare aver ambiguamente cavalcato in un breve periodo iniziale la critica contro lo sperpero di risorse pubbliche scarse in opere inutili, ma nel prosieguo della vicenda tale partito si è unito al coro unanime di consenso, e il suo leader Di Pietro, nella funzione di Ministro delle Infrastrutture del governo Prodi II, verrà additato dal movimento come il peggiore e il più autoritario nemico della Valle, secondo forse solo al suo predecessore di centrodestra Lunardi. Una posizione decisamente più ambigua è stata assunta invece dalla Lega Nord, fra i sostenitori a livello nazionale, che tuttavia a livello locale ha registrato per un lungo periodo (che pare essere terminato) un'opposizione netta alla linea. Ciò non solo a livello di unanimità locale nei Consigli Comunali, che inizialmente coinvolgeva tutti i partiti e le liste civiche, ma anche con un ruolo attivo di primo piano non solo a livello di movimento ma anche istituzionale, che ha avuto la sua figura più rilevante nel presidente della Comunità Montana Alta Val Susa Carena, per un lungo periodo a fianco di quello della Bassa Valle Ferrentino nel chiedere un ripensamento della scelta insediativa.

La posizione intrinsecamente più ambigua resta tuttavia quella del Pds-Ds-Pd, non solo in quanto negli anni e a tutti i livelli quasi sempre alleato dei pochi partiti dichiaratamente No-Tav. Per grandissima parte della vicenda e soprattutto nei momenti più caldi tale partito si è trovato a governare Regione, Provincia e Comune di Torino, vale a dire i tre maggiori promotori pubblici della Torino-Lione, oltre ad essere sempre stato fra i più accaniti (e, a detta dei contestatori, acritici) sostenitori a livello nazionale ed europeo. Tuttavia, molti dei comuni valsusini ribelli erano guidati nei momenti di più aspra opposizione da giunte di centrosinistra egemonizzate da tale partito, in particolare tutti i 23 comuni della Bassa Valle, i più combattivi e maggiormente toccati dall'ipotesi della linea, ma anche la gran parte di quelli della cintura torinese e 6 su 14 fra quelli dell'Alta Valle Susa, oltre ad essere il partito di appartenenza di quello che è stato a lungo il leader dei No-Tav Ferrentino, e ad essersi alleato con le liste No-Tav alle elezioni amministrative del 2009 contro il volere della segreteria regionale. Il partito si è dunque mobilitato, a livello locale, come ha fatto anche in altre situazioni simili [della Porta e Diani 2004, 172], secondo logiche di conflitto centro-periferia e come rappresentanti degli interessi locali della comunità contrapposti a quelli del governo nazionale e delle burocrazie (in primo luogo Ministero dei Trasporti e Ferrovie). In questo caso però, visto il ruolo di forte sostenitore della scelta a livello nazionale, ciò ha portato a forti incomprensioni fra il livello locale e sovra-locale del partito, il quale ha esplicitamente e reiteratamente minacciato di espulsione gli amministratori locali ribelli.

Una situazione del tutto simile a quella dei partiti politici si ritrova anche per le organizzazioni di categoria. Fra i promotori dell'infrastruttura, anche attraverso il comitato Transpadana, si trova da sempre Confindustria, ma in favore della sua costruzione si sono sempre attivate tutte le organizzazioni dell'industria, del lavoro, del commercio, del turismo, dell'artigianato e delle cooperative. Per quanto riguarda queste ultime, in favore si sono schierati in particolar modo i costruttori, specie dopo che l'incarico dei lavori viene affidato da LTF a CMC, Cooperativa Muratori e Cementisti di Ravenna, appaltatrice anche di altre grandi opere, che fa gridare allo scandalo i contestatori per le presunte connivenze fra partito Ds-Pd, così schierato in difesa della partenza dei lavori, e "cooperative rosse". Fra i contrari che si collocano a pieno titolo all'interno del movimento si registrano solo la Coldiretti, contraria allo stravolgimento della zona e della sua vocazione agricola paventando la colata di cemento che

investirebbe la Valle, e i sindacati di base RdB-CUB e Cobas. Questi ultimi criticano aspramente, tra l'altro, la scelta dei sindacati confederali di appoggiare incondizionatamente la corsa alle grandi opere quali supposto volano di sviluppo economico e di lavoro ad ogni costo, rinunciando persino alla vigilanza e alla logica concertativa nella richiesta di garanzie che avrebbero adottato in situazioni simili come il Tav nel Mugello [Morisi e Tebaldi 2001, 111, 117; della Porta e Diani 2004, 168], e propongono viceversa una richiesta non di lavoro ad ogni costo che metta in pericolo la salute e l'ambiente dei lavoratori stessi, ma di "buon lavoro" [della Porta e Piazza 2007], dimostrando un orientamento di tipo critico-militante nell'accezione di Lafaye e Thévenot [1993].

Cgil, Cisl e Uil sono infatti parte integrante della coalizione dominante pro-sviluppo e accaniti sostenitori dell'opera, essendo tra l'altro fra i sottoscrittori del Patto per il lavoro del 24 settembre 1996 (da cui erano escluse significativamente le sole organizzazioni di rappresentanza del mondo dell'agricoltura), in cui le parti sociali concordavano apertamente con l'allora governo nazionale di centrosinistra sulla necessità di una ripresa infrastrutturale del paese da attuare anche attraverso una legislazione in deroga, che troverà poi attuazione nella tanto discussa Legge Obiettivo varata nel 2001 dal governo di centrodestra. Si può dunque notare come anche per quanto riguarda la vicenda Torino-Lione si ritrovino tutti i problemi e le incomprensioni fra sindacati confederali e movimenti sociali [della Porta 2006], ma in questo caso c'è anche qualcosa in più, ossia l'ambigua posizione della Cgil. Questa, sponsor fra i più convinti a livello nazionale, ha a livello locale una posizione invece contraria all'ipotesi di costruzione della nuova linea, schierandosi a fianco dei ferrovieri e dei pendolari che richiedono investimenti nell'ammodernamento e nella messa in sicurezza del trasporto ferroviario locale più che in grandi opere considerate inutili. E questo anche come tentativo di ricostruirsi una credibilità di fronte all'iniziativa dei lavoratori valsusini schierati su posizioni No-Tav di restituire le tessere dei sindacati confederali che appoggiano quello che considerano uno scempio del loro ambiente di vita in nome dell'ideologia sviluppatista. La contrapposizione interna alla Cgil avviene tuttavia non solo su base territoriale, ma anche funzionale e politica, essendo la Fiom, l'associazione dei metalmeccanici che rappresenta anche la sinistra interna al sindacato, da sempre su posizioni di sostegno attivo alla lotta No-Tav.

Fra le organizzazioni di categoria si trovano anche gli unici due attori che, dal lato italiano, adottano una posizione intermedia e meno determinata, così distintiva invece di buona parte degli *stakeholders* dal lato francese. Si tratta di Aduc (Associazione per i Diritti degli Utenti e Consumatori) e di Fita-CNA, che criticano non tanto l'opera quanto nel primo caso il modo in cui si è giunti alla decisione di costruire (orientamento civico), nel secondo le scarsamente attendibili modalità di presentazione al pubblico di un progetto pur ritenuto necessario (orientamento di *expertise*). CNA critica infatti il modo approssimativo con cui secondo la sua opinione si è cercata di vendere l'infrastruttura presentandola senza alcuna motivazione di tipo tecnico ora quale linea passeggeri (alta velocità), ora quale linea merci (alta capacità), il che avrebbe giustamente irritato la popolazione portandola a protestare contro un progetto nei confronti del quale invece, di per sé, «opporsi è oggettivamente illogico» (02/12/2005, comunicato). Aduc invece, criticando in questo anche i sindacati confederali "compiacenti", è contraria non tanto alla Torino-Lione, quanto al fatto che questa nella sua visione rappresenti una sorta di contropartita spartitoria con la Francia per la "svendita" della compagnia aerea di bandiera.

Per "siglare" un accordo con la Francia: a voi l'Alitalia a noi il treno ad alta velocità Lione-Torino-Milano-Venezia-Trieste-Kiev. Treni in cambio di aerei. Quest'accordo va bene a tutti. Al Governo che vede accettata la proposta di scissione della compagnia in due società: una per il volo (best-company, in attivo), da far confluire in Air France, e una di servizi (bad-company, in passivo), da sottoporre a cura dimagrante, in fase successiva. Ai sindacati che risalgono al ruolo di co-protagonisti, cioè riaffermano il principio della concertazione. Entrambi, Governo e sindacati, possono giustificare il tutto con massicci investimenti europei sulla tratta ferroviaria, il che vuol

dire occupazione e lavoro. Insomma l'Alitalia è stata fatta cuocere a puntino e diventerà una filiale di Air France. La cosa non spaventa né preoccupa, quel che amaramente constatiamo è la incapacità dei Governi, dell'una e dell'altra sponda. (Aduc, 07/05/2004, comunicato)

Resta da considerare l'ultima delle posizioni incoerenti fra il livello locale e sovra-locale, oltre che di livello gerarchico interno, vale a dire quella della Chiesa cattolica. Sulle vicende Tav le gerarchie ecclesiastiche hanno infatti sempre assunto posizioni decisamente distanti rispetto a quelle dei parroci della Valle. Questi ultimi si sono da sempre schierati a fianco dei loro parrocchiani, non solo facendo registrare un convinto sostegno al movimento e partecipando numerosi alle manifestazioni No-Tav, ma proponendone anche in prima persona, come dimostrano le nutrite veglie di preghiera "contro la devastazione" organizzate nei presidi (orientamento militante). Decisamente diversa l'enfasi al di fuori della Valle, con l'arcivescovo di Torino a schierarsi apertamente in favore e dell'ordine e dell'opera, ma anche in Valle ai livelli più alti, con il vescovo di Susa che invita tutti a superare l'opposizione ai lavori cercando la strada del dialogo (orientamento civico).

6.1.2 Il peso della dimensione geografica degli attori

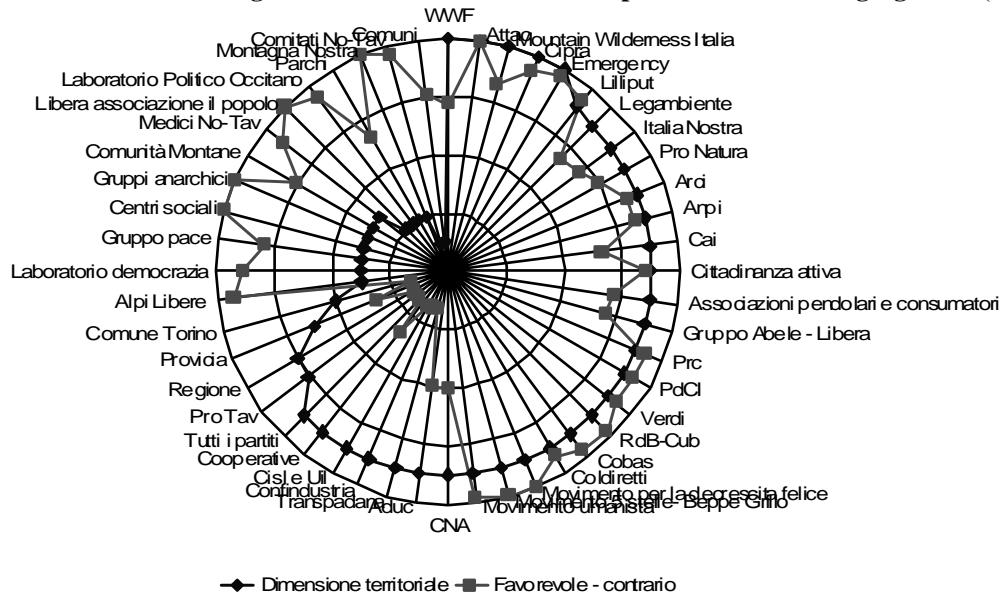
Pare dunque innegabile che la connotazione territoriale o sovra-locale degli attori coinvolti, che ha fatto parlare di geografie in competizione [Bobbio e Dansero 2008], giochi un ruolo di primo piano nella posizione nei confronti dell'infrastruttura, ed in particolare sulle preferenze in entrata indipendentemente dalla posizione nei confronti del processo decisionale. Per indagare in maniera più approfondita tale relazione, si è costruita una doppia scala ordinale di sette *items* ciascuna, basata sulla modalità delle rispettive variabili riguardanti il giudizio nei confronti dell'opera e la dimensione geografica dei vari attori, secondo lo schema seguente:

Molto favorevole	Favorevole	Abbastanza favorevole	Neutrale	Incerto	Abbastanza contrario	Contrario	Molto contrario
Locale ristretto	Locale	Locale allargato	Metropolitano	Provinciale	Regionale	Nazionale	Internazionale

Al fine di individuare una relazione fra le due variabili, ossia di verificare se al crescere della scala territoriale degli attori cresca di pari passo la loro propensione a porsi con un atteggiamento favorevole nei confronti della scelta infrastrutturale, si è costruita una mappatura dei soggetti ottenuta ordinando questi ultimi a partire dal livello più basso della dimensione geografica (locale ristretto) sino a quello più alto (internazionale), il che si traduce nella forma di chiocciola assunta dalla linea relativa alla dimensione territoriale.

L'andamento della linea relativa al grado di favore o contrarietà nei confronti della scelta dovrebbe a sua volta rendere possibile l'individuazione di *clusters* di attori sulla base della combinazione di queste due variabili (fig. 6.1). L'utilizzo di linee spezzate non ha alcun significato cardinale, ma intende solo fornire una rappresentazione grafica dell'andamento relativo delle due variabili ordinali, che in particolare permetta di evidenziare laddove la linea (ordinata) relativa alla dimensione geografica degli attori si trovi al di sopra o al di sotto di quella relativa al loro grado di adesione alla scelta localizzativa, indicando una possibile relazione fra le due variabili. Effettivamente si può riscontrare, nei due quadranti a sinistra della fig. 6.1, come gli attori che si situano ai livelli più bassi della scala geografica denotino viceversa di situarsi ai livelli più alti di contrarietà all'opera, mentre quelli relativi ai livelli territoriali intermedi e più elevati (da metropolitano a nazionale) si caratterizzano per una linea piuttosto vicino all'origine per quanto riguarda l'altra variabile, ad indicare grande favore nei confronti dell'infrastruttura.

Fig. 6.1 Grado di adesione degli attori alla scelta localizzativa per loro dimensione geografica (N=2902)

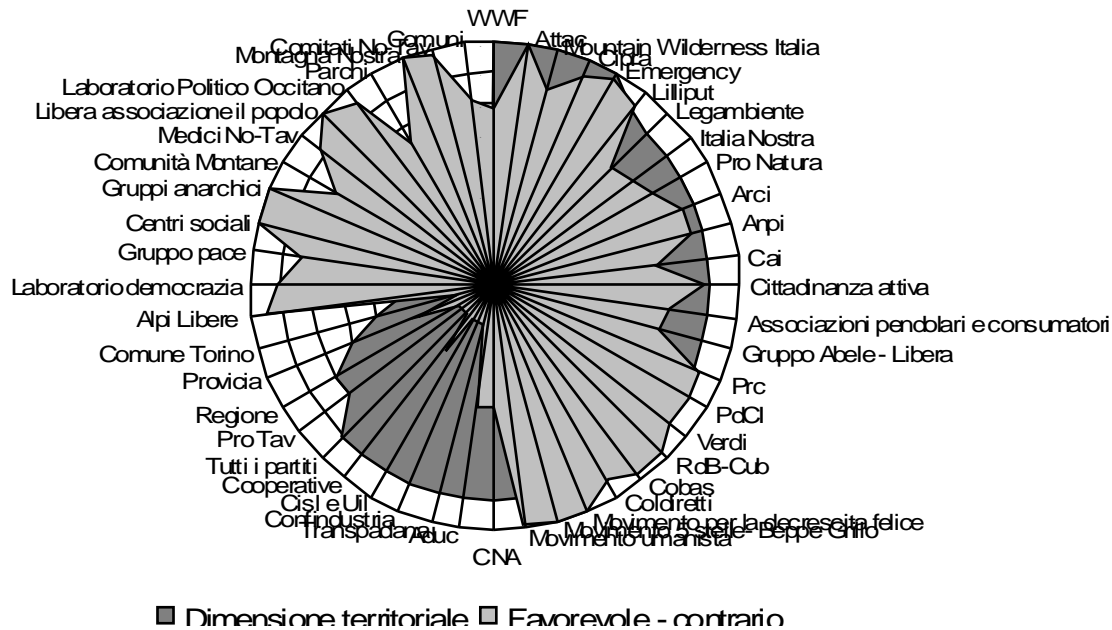


Dalla fig. 6.2, che evidenzia l'area sottesa alle due linee, e dunque anche l'eventuale scarto fra le due linee, è possibile comprendere meglio la natura della relazione fra le variabili e individuare eventuali *clusters* di attori che ne derivano. Nel quadrante in alto a sinistra si trova il primo gruppo di soggetti, caratterizzati da una dimensione geografica piuttosto ristretta e da una spiccata contrarietà nei confronti dell'opzione di *policy*, che si evidenzia nel fatto che l'area sottesa alla linea che indica l'ostilità verso l'opera ricopre totalmente quella della dimensione geografica. Fanno parte di questo gruppo i soggetti che formano la parte stabile e più attiva del movimento a livello locale e che si ritrovano, almeno nella prima parte della vicenda, all'interno del Comitato di coordinamento (comuni, comitati, associazioni locali, centri sociali).

Nel quadrante in basso a sinistra si trova una situazione speculare alla precedente, con attori afferenti ad una scala territoriale più elevata, compresa fra quella metropolitana del Comune di Torino e via via per quella provinciale e regionale sin ad arrivare agli sponsor nazionali dell'opera (partiti politici, sindacati confederali, industriali), caratterizzati dunque dal massimo favore nei confronti della scelta, come si evince dallo scarto fra l'area relativa alla dimensione geografica e quella del grado di adesione, così prossima all'origine.

Nei due quadranti a destra, infine, si ritrova una certa corrispondenza fra le due aree, ad identificare il gruppo dei sostenitori esterni della lotta al Tav, cioè di coloro che al livello nazionale si caratterizzano per una forte opposizione all'opera e appoggiano apertamente il movimento. Tale gruppo potrebbe eventualmente essere distinto in due sottogruppi. Il primo, che si ritrova nel quadrante in basso, relativo a quei soggetti che, pur essendo di portata nazionale, appoggiano attivamente il movimento in maniera continuativa e per tutta la durata della vicenda, spesso dall'interno, caratterizzandosi dunque per un grado di contrarietà alla *policy* altrettanto elevato di quello degli attori locali. Fra questi i sindacati di base, Coldiretti, i partiti ambientalisti e della sinistra, i movimenti per un diverso modello di sviluppo. Nel quadrante in alto, invece, si trovano quei soggetti nazionali ed internazionali che, pur appoggiando apertamente il movimento, fanno della lotta al Tav un oggetto di attenzione discontinua nelle loro azioni, caratterizzandosi così per un grado di contrarietà spesso leggermente inferiore a quello della loro scala geografica.

Fig. 6.2 Grado di adesione alla scelta localizzativa per dimensione geografica (area) (N=2902)



6.1.3 Le risorse degli attori in gioco

Per capire il peso che i vari soggetti interessati hanno nella definizione del problema, la loro possibilità di *voce*, le cause e le possibili conseguenze della loro inclusione o esclusione dai nodi decisionali, importante è soffermarsi sulla quantità e sul tipo di risorse da essi possedute e mobilitabili per indirizzare il processo di scelta nella direzione auspicata da ciascuno. Queste, sulla base da un lato di una sintesi delle varie tipologie presenti in letteratura, e dall'altro delle fattispecie ritrovate induttivamente nell'esplorazione del contesto specifico ed utili agli obiettivi d'analisi, sono state ricondotte ad otto categorie. A queste andrebbe aggiunta una risorsa di primaria importanza quale l'utilizzo della forza pubblica e della violenza legittima, essenziale per reprimere le forme di dissenso alla soluzione auspicata dal potere statale potendo contare sull'aurea di legittimità attribuita allo stesso potere statale, che in questo caso è nella piena disponibilità del solo Governo nazionale. Le categorie di risorse individuate sono:

- *Finanziarie*, che si riferisce alla disponibilità di denaro da investire in una campagna di appoggio alla propria posizione rispetto alla *issue* in discussione;
- *Istituzionali*, che fa riferimento alla legittimità ed effettiva possibilità di intervenire attivamente e in maniera potenzialmente vincolante almeno su alcune delle questioni;
- *Organizzative*, ossia relative alla capacità di organizzare efficacemente ed in maniera coordinata azioni di vario tipo a sostegno dell'opzione preferita;
- *Consenso/mobilitazione*, vera e propria risorsa [Lipsky 1968; Sabatier e Weible 2007, 203] con una duplice possibilità. Da un lato permette a soggetti necessari al buon fine della *policy* di poter minacciare credibilmente il ritiro del proprio consenso, facendo fallire la decisione senza neppure il bisogno di "mobilitare le truppe". Dall'altro permette anche a soggetti privi di altre risorse (ed in particolare di quelle finanziarie), ma in grado di mobilitare un numero elevato di militanti, di poter scambiare il mantenimento dell'ordine sociale con concessioni di varia natura, primariamente di poter intervenire nel processo di scelta [Pizzorno 1977]. Per questa ragione tale risorsa è spesso ritenuta l'ultima spiaggia per soggetti che non hanno disponibilità di risorse diverse;

Tab. 6.3 Le risorse mobilitabili dagli attori

	Finanziarie	Istituzionali	Organizzative	Consenso/ Mobilitazione	Pressione/ appoggio politico	Conoscitive (Specialistiche)	Conoscitive (Non Specialistiche)	Framing
Comitati No-Tav				xxx			xxx	
Centri sociali			x	xx				
Gruppi anarchici				x				
Comuni	x	xxx	xx	xxx	xxx	x	x	
Comunità Montane	x	xx	xx	xxx	xxx	x		
Parchi		x				xx	x	
Montagna Nostra				x		x	xxx	
Legambiente			xx	x	xx	xx		
Italia Nostra			xx	x	xx	xx		
Pro Natura			xx	x		xx		
WWF			xx	x	xxx	xx		
Alpi Libere								x
Lab. democrazia								x
Gruppo pace					x			
Libera ass.il popolo						x	x	
Lab. Pol.Occitano				x				
Arci			xx	x	xx			
Anpi			x		xx			
Cai							xx	
Cittadinanza attiva					x			
Pendolari/consumatori				x			xx	
Gruppo Abele			x		x			
Lilliput			x	x	x			
Attac			x	x	x			
Mountain Wilderness						x		
Cipra						xx		
Emergency			x		xx			
Prc	x	x	xx	x	xxx			
PdCI	x	x	xx	x	xxx			
Verdi	x	x	xx	x	xxx			
RdB-Cub			xx	xx	xx			
Cobas			xx	xx	xx			
Coldiretti			xx	xx	xx			
Medici No-Tav						x		
Decrescita felice						x		
Movimento 5 stelle			x	x				
Mov. umanista			x	x				
CNA			x		x			
Aduc			x		x			
Transpadana	xxx	xx	xxx		xxx	xx		xxx
Confindustria	xxx		xxx		xxx	xx		xxx
Cisl e Uil			xxx	xxx	xxx			x
Pro Tav					x			
Cooperative					xxx			
Unione Europea	xxx	xxx	xxx		xxx	xx		xxx
CIG		xxx	xxx		xxx			xxx
Governo nazionale	xxx	xxx	xxx		xxx	xx		xxx
Regione	xx	xxx	xx	xxx	xxx	xx		xx
Provincia	xx	xxx	xx	xxx	xxx	xx		xx
Comune Torino	xx	xxx	xx	xx	xxx	x		x
Tutti i partiti	x	x	xxx	xxx	xxx			xx
Ds		x	xxx	xxx	xxx			xx
Cgil			xxx	xxx	xxx			x
Lega Nord		x	xx	xx	xxx			xx
Chiesa			xx		xxx			

- *Pressione/appoggio politico*, che fa riferimento alla possibilità di poter spingere, per vicinanza politica o ideale, su forze politiche o istituzionali che siedono nei centri decisionali, affinché queste decidano nella direzione da essi preferita, senza bisogno di mobilitarsi direttamente;
- *Conoscitive specialistiche* sono quelle tipiche dell'*expertise* in campo tecnico-scientifico come anche economico e giuridico;
- *Conoscitive non specialistiche* sono invece le risorse riconducibili a quello che viene definito sapere sociale, locale o contestuale, comunque non esperto nel senso tradizionale del termine e molto più

legato alle pratiche sociali che non a codificazioni disciplinari. Si tratta dunque del secondo versante delle risorse conoscitive, attinente non al *sapere* ma al *saper fare* [Podestà 2009, 18];

- *Framing* si riferisce infine ad una risorsa spesso dimenticata, ma che in realtà si rivela essere la più importante nei processi decisionali e che ha molto a che fare con distribuzione del potere non solo simbolico all'interno di questi, vale a dire il potere di imporre o di concorrere ad imporre ad altri attori intervenienti nel processo la propria definizione del problema e l'inquadramento cognitivo entro cui è lecito discuterne, tanto più potente quanto meno tale imposizione rimane non manifesta e data per scontata.

In tab. 6.3 si indicano le risorse a disposizione di ogni attore, mentre il numero di X da 1 a 3 sta ad indicare la quantità delle varie risorse possedute. Non è importante solo il dato qualitativo del tipo di risorse, ma anche quanto di ogni risorsa un attore abbia a disposizione per poterla mobilitarla. Ad esempio tutti gli enti territoriali ai vari livelli, vale a dire Comuni, Comunità Montane, Provincia e Regione hanno usato il potenziale ritiro del consenso alla *policy* come minaccia per ottenere dal Governo nazionale risorse materiali e di legittimazione, attraverso un accresciuto peso nel processo decisionale. Ben differente era tuttavia la dotazione di consenso necessario alla riuscita della politica pubblica che enti quali Regione e Provincia potevano vantare nei confronti dei *decision-makers* di più alto livello, rispetto a quella posseduta dai comuni della Val Susa. Così se i primi hanno potuto sfruttare a pieno il loro peso politico, ottenendo alla fine risposta alla loro richiesta di interconnessione della nuova linea con il nodo di Orbassano, con la semplice minaccia di togliere consenso alla *policy*, lo stesso, come noto, non è avvenuto per i comuni valsusini. A questi ultimi infatti non era mai stato richiesto nessun intervento nel processo decisionale, il loro consenso, semplicemente, non era ritenuto necessario alla buona riuscita della decisione, e dunque nessuna minaccia di ritiro del consenso poteva risultare più di tanto credibile. Essi sono riusciti ad ottenere il riconoscimento della loro principale richiesta, ossia proprio l'inclusione nelle arene decisionali, solo con la mobilitazione che hanno appoggiato ed anzi guidato per lunghi periodi, ma che non sarebbe mai riuscita senza il supporto delle risorse di mobilitazione di altri attori come quelli popolari del movimento.

Comuni e Comunità Montane godono tuttavia di risorse in gran parte indisponibili agli attori non istituzionali del movimento, quantomeno nella prima parte della vicenda in cui essi non si erano ancora compiutamente strutturati, vale a dire risorse organizzative e (sia pur limitate) finanziarie per poter organizzare eventi e convegni con personalità di spicco o per poter eseguire o commissionare studi tecnici autonomi, risorse istituzionali che garantivano loro un accesso privilegiato, ad esempio, agli organi dell'Unione Europea, e risorse di pressione politica verso i partiti di appartenenza o singoli rappresentanti politici.

Lo stesso dicasi per i partiti della sinistra contrari al Tav, che per un lungo periodo hanno potuto sfruttare il fatto di sedere anche nelle assemblee elettive, e spesso fra i banchi della maggioranza e dunque del governo, delle istituzioni storicamente favorevoli, quali Comune di Torino, Provincia e Regione, oltre che nel Parlamento nazionale e in quello Europeo e nelle loro varie commissioni, avendo la possibilità di portare in queste sedi le istanze del movimento. Oltre a ciò essi, così come anche i sindacati di base, dispongono di un'organizzazione strutturata potenzialmente utile alla lotta, sebbene, come si vedrà, scarsamente utilizzata da un movimento che tiene a rimarcare la propria autonomia politica. Infine tali partiti disponevano, nel recente passato, della capacità di mobilitare un ingente numero di militanti anche dall'esterno del conflitto locale, per vicinanza ideale e politica, come anche in questo caso i sin-

dacati di base, dimostrando che la risorsa della protesta rimane comunque importante per tutte le categorie di attori.

A livello locale tutti i partiti hanno infatti protestato, a partire dal Pds-Ds-Pd e, almeno per un periodo, dalla Lega Nord, in parte anche perché non volevano rischiare di perdere il consenso dei cittadini accettando, senza opporvisi, la costruzione di una grande infrastruttura con un alto impatto sull'ambiente della loro *constituency* elettorale. Sempre rimanendo sugli obiettivi indiretti dei partiti, ricordati da della Porta e Diani [2004, 172] con riferimento ad altri conflitti, anche quelli della sinistra avrebbero utilizzato la protesta in funzione di competizione col partito dominante del centrosinistra, che controlla a livello locale la maggior parte degli uffici pubblici. In tutti questi differenti giochi, ad ogni modo, i partiti hanno avuto la disponibilità di risorse organizzative, consensuali e istituzionali aggiuntive o alternative rispetto alla protesta di cui altri attori erano sprovvisti, e le hanno sfruttate appieno.

Anche per quanto riguarda le associazioni ambientaliste si sottolinea come le loro relazioni istituzionali e di pressione con i partiti (soprattutto con i Verdi, ma anche con Pds-Ds-Pd e Rifondazione Comunista) e con le burocrazie come quelle del Ministero dell'Ambiente, oltre alle loro conoscenze tecniche hanno spesso reso la protesta una strategia ridondante. In particolare le risorse di *expertise* (o *counter-expertise*), certo favorite anche dalla dotazione di quelle finanziarie ed organizzative, hanno un peso rilevante nella strategia delle associazioni riunite nel comitato Habitat, avendo creato il primo nucleo di riappropriazione dal basso del sapere specialistico che consentirà al movimento di muoversi sullo stesso piano di verità dei promotori [Leonardi 2006; Marchis 2006; Delfanti 2006].

Ciò che costituirebbe una peculiarità del movimento valsusino è tuttavia la relativa disponibilità di risorse in dote ai comitati civici. Questi vengono infatti solitamente descritti come detentori di scarse risorse mobilitabili per difendere la qualità di vita delle aree nelle quali si formano, con un'organizzazione interna troppo debole, relazioni del tutto informali con gli attori istituzionali ed interessi non negoziabili, che pongono la protesta come la più importante, se non l'unica, risorsa a loro disposizione [della Porta e Diani 2004, 163]. I comitati valsusini, viceversa, pur certo continuando a connotarsi quali attori detentori di scarse risorse in termini quantitativi, si caratterizzano per una dotazione qualitativamente diversificata. Senza dubbio la mobilitazione rimane la loro arma privilegiata, ma essi dispongono anche, attraverso il Coordinamento dei Comitati, di un'organizzazione decisamente efficace, pur essendo basata sul metodo paritario e partecipativo e strutturata a rete in maniera alquanto informale. Ed hanno sviluppato negli anni anche un'adeguata dotazione di risorse conoscitive di stampo specialistico che li hanno resi in parte autonomi dall'*expertise* delle associazioni ambientaliste, e che ha permesso loro di sostituire gradatamente il ricorso alla loro dotazione di sapere non specialistico, oltre ad aver instaurato rapporti personali forti e continuativi con rappresentanti degli enti locali e dei partiti. Importante è poi soprattutto la dotazione di risorse interne all'intero movimento, messe a disposizione dai singoli attori più dotati e disponibili in comune anche ai soggetti che ne sono meno provvisti, che hanno permesso la creazione di risorse del tutto nuove (identità, frame, canali di accesso all'opinione pubblica e all'*expertise* tecnica) che consentono loro di continuare la mobilitazione anche quando l'appoggio di altri attori più organizzati comincia a ridursi.

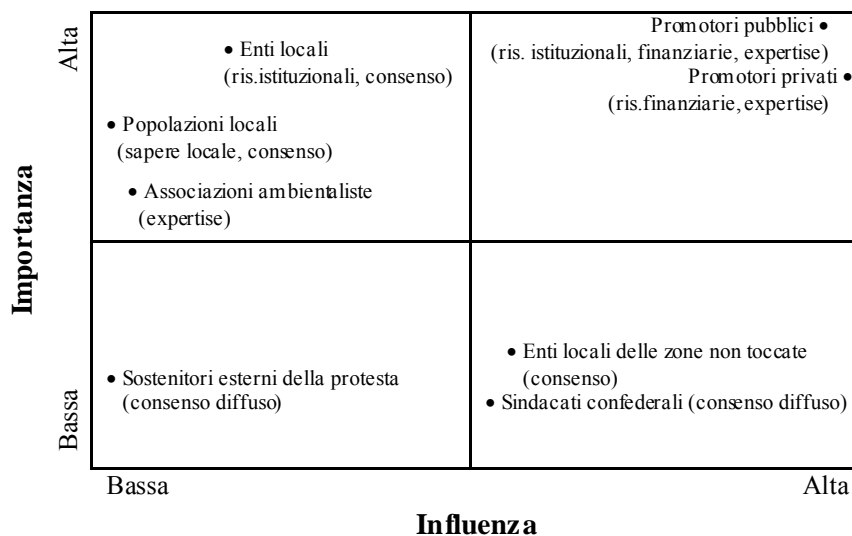
Nonostante ciò, dalla tab. 6.3 è evidente il divario nella detenzione di risorse chiave che separa gli oppositori dai promotori e dai sostenitori dell'opera, elencati nella parte bassa della tabella assieme a quelli con una posizione ambigua a seconda del livello territoriale. Questi sono infatti dotati di risorse finanziarie, istituzionali ed organizzative impensabili per gli oppositori, ma, soprattutto, sono gli unici detentori della possibilità di imporre il proprio *framing* alla questione, redigendo i progetti, strutturando

il processo decisionale, gestendo l'informazione e la selezione dei dati, veicolando significati ed immagini dell'infrastruttura e della sua necessità nei media, nell'opinione pubblica o fra i loro sostenitori ed aderenti. In particolare la facoltà di selezionare le informazioni legittimate ad essere prese in considerazione nel processo decisionale, e di inquadrare tutta la questione entro gli schemi cognitivi della necessità, dell'urgenza, del benessere e dello sviluppo, rappresenta una risorsa di difficile appropriazione da parte di un movimento, rappresentando la vera risorsa chiave, l'asso nella manica di promotori.

La questione del *framing* inserisce nel discorso la possibilità di trattare quali attori a pieno titolo nella vicenda anche i mass media [Ungaro 2001; 2006], ed in particolare i quotidiani a livello locale (La Valsusa, Luna Nuova, L'Eco del Chisone) e nazionale, i primi schierati contro la scelta, i secondi unanimemente a favore indipendentemente dalla linea editoriale (fatti salvi i casi de Il Manifesto e Liberazione, oltre che del periodico Carta): i primi, piccole realtà locali, incapaci di influenzare al di fuori della loro ristretta cerchia di lettori l'inquadramento del problema che i secondi certamente contribuiscono a creare, attirandosi le ire del movimento.

Le risorse possedute dagli attori potrebbero tuttavia venire intese anche in un altro modo: non come mezzo per raggiungere il proprio scopo di indirizzare la decisione nel senso desiderato, ma come risorsa in senso proprio per la buona riuscita della decisione pubblica stessa. In questa accezione le risorse possono essere percepite dai vari attori che le detengono come più o meno importanti, o addirittura essenziali, alla produzione di una buona politica. Si tratta di una percezione soggettiva che ogni attore collettivo ha non solo del proprio ruolo, ma anche del ruolo che vorrebbe gli venisse riconosciuto nel processo di scelta, e non di qualcosa di oggettivamente determinabile. In questo senso, l'importanza che i soggetti attribuiscono a loro stessi, e alle risorse da essi possedute, ha anche molto a che fare con l'importanza che la decisione assume per gli attori. Quanto più questa viene percepita come elevata, tanto più essi avanzeranno una pretesa ed un diritto di partecipare al processo pubblico di scelta, giustificando tale richiesta con la presunta necessità delle risorse da essi detenute, sebbene nella realtà difficilmente all'importanza auto-attribuitasi nella decisione corrisponda una corrispondente influenza effettiva sul processo decisionale, salvo per il caso di quegli attori che hanno di fatto o di diritto la facoltà di imporre la propria attribuzione di importanza come indiscutibile (fig. 6.3).

Fig. 6.3 **Importanza per la decisione e influenza sul processo decisionale**



6.2 Studio delle arene decisionali

Le arene decisionali, formali e informali nell'accezione delineata nel capitolo relativo al disegno della ricerca, dal lato italiano della progettazione sono state le seguenti (in ordine cronologico di attivazione):

ARENE ISTITUZIONALI

- Conferenza Intergovernativa Torino Lione (CIG)
- Tavolo di coordinamento regionale sull'alta velocità (1996-1997)
 - a) Tavolo politico
 - b) Tavolo tecnico
- Tavolo di fine 2000 promesso e mai iniziato
- Tavolo Tecnico-Politico per l'approvazione regionale del progetto preliminare (15/05/2002 – 06/03/2003 prima ipotesi, + 09-30/01/2004 per la seconda ipotesi)
- Commissione Tecnica Rivalta (29-8-2005 – fine con decisione del 10/12 di istituire l'Osservatorio, ultima riunione 12/12/2005)
- Osservatorio Tecnico Virano (12 dicembre 2006-attualmente)
- Tavolo Politico di Palazzo Chigi (1 marzo 2006-attualmente)
- Conferenza dei Servizi (da 01/08/06 a 29/07/08)
- Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico Provinciale sulla Torino-Lione (18/04/2008 - attualmente)
- Valutazione di Impatto Ambientale - VIA (2010)

ARENE ALTERNATIVE

- Comitato Habitat (fra le associazioni ambientaliste)
- Coordinamento dei Comitati
- Conferenza dei Sindaci (coordinamento sindaci – presidenti Comunità Montane)
- Comitato di coordinamento del movimento (tre precedenti più altri)

Partendo dalle arene ufficiali, oltre alla Conferenza Intergovernativa, commissione di raccordo fra i due esecutivi sui temi relativi alla costruzione della linea transfrontaliera, nel primo periodo che va dal 1990 al 2005, si registrano solo arene di confronto del tutto fallimentari, concesse alle rimostranze di enti locali che non avevano ancora sposato la tattica della protesta di strada.

6.2.1 *Tavolo di coordinamento regionale sull'alta velocità*

La prima di queste arene è stata il Tavolo di coordinamento regionale sull'alta velocità, promosso dalla Regione Piemonte nel 1996 per rispondere alle accuse delle amministrazioni locali. Questi lamentavano l'atteggiamento regionale che avrebbe scavalcato completamente il loro ruolo istituzionale, privilegiando invece come unico interlocutore il Comitato Promotore non rispondente a logiche democratiche. Il tavolo viene dunque attivato proprio allo scopo di allargare il novero degli interlocutori regionali agli enti locali, prevedendo i seguenti partecipanti:

- Regione Piemonte;
- Alpetunnel;
- Provincia di Torino;

- Comune di Torino;
- Comuni della Bassa Val Susa (tutti);
- Comuni dell’Alta Val Susa (tutti);
- Comuni della Cintura nord-ovest di Torino (tutti).

Questi si sarebbero dovuti riunire una volta al mese in un Tavolo Politico con sede a Torino, mentre un secondo gruppo di lavoro si sarebbe riunito in un Tavolo Tecnico ristretto per il confronto tra esperti nominati dalla Regione e dalle Ferrovie e tecnici nominati dalle Comunità Montane. Oltre agli attori ammessi, tuttavia, risultano rilevanti le argomentazioni e posizioni ammesse: Regione fa trasparire infatti sin dal principio la natura del tutto *pro forma* del mandato affidato all’arena, tenendo a precisare che «anche se nel tavolo di coordinamento prevarrà la linea del no, le decisioni verranno prese comunque»¹.

Non va molto meglio neanche sul versante delle reali pratiche messe in atto al di là delle procedure previste, dato che la Regione non ha dato seguito alla premessa che stava dietro l’accettazione del confronto da parte degli amministratori, ossia che il campo sarebbe stato ancora sgombro di progetti, e nell’ordine del giorno del primo incontro ha posto lo stato di avanzamento di uno specifico progetto, quello elaborato da Alpetunnel senza la consultazione delle realtà locali. Anche la struttura dell’arena, suddivisa in un tavolo tecnico e in uno politico, pare del tutto strumentale a fornire l’apparenza di offrire un dibattito nel merito agli enti locali. Infatti i sindaci lamentano di non essere fatti incontrare nel tavolo politico con referenti politici, ed ugualmente gli esperti da essi incaricati lamentano di non essere fatti incontrare nel tavolo tecnico con esperti, ma in entrambi i casi con funzionari che non avevano né i dati né la autorità per rispondere², e che rinviavano continuamente quindi non solo l’incontro con politici e tecnici, ma anche la discussione delle questioni principali, ossia dati economici, proiezioni sui flussi di traffico ed esame delle direttrici. Non si sarebbe trattato solo di un mancato rispetto del mandato, ma anche di un deficit sostanziale: l’arena chiude i battenti con un nulla di fatto nell’agosto del 1997, quando gli amministratori denunciano la “plateale presa in giro”³ di Regione ed Alpetunnel che in tutti i mesi precedenti si erano rifiutate di fornire quantomeno i dati tecnici e i calcoli sui flussi di traffico alla base del progetto e che ne avrebbero dovuto dimostrare la necessità.

Ciò rende evidente che, rifacendosi alle definizioni di Arnstein [1969], non siano stati rispettati neppure i più basilari criteri di informazione che pure avrebbero dovuto rappresentare la base minimale su cui impostare il confronto, quindi non solo non si è instaurato il confronto promesso, ma neppure una campagna di comunicazione unidirezionale con lo scopo di informare i destinatari delle scelte e persuaderli della bontà del progetto. Nonostante le promesse lasciassero intravedere uno spazio dialogico maggiore, caratterizzato da obiettivo diffuso a tutto il progetto e istituzionalizzazione medio-alta che avrebbe dovuto prevedere momenti formali stabiliti [Borghi 2006], le premesse regionali parlavano chiaro: le decisioni sarebbero state comunque prese senza che il processo di interazione potesse modificarle. Il che, nei termini di Arnstein, prefigurerebbe qualcosa meno della pacificazione, ossia l’inserimento di rappresentanti della collettività all’interno di un comitato, salvo poi impedirgli di esercitare una reale influenza nelle decisioni, mantenendo nelle mani dei *powerholders* il diritto di giudicare legittimità e attuabilità dei pareri. Tale giudizio di legittimità viene nel caso in questione espresso preventivamente, il che significa che quali che fossero stati i pareri essi non sarebbero stati comunque presi in considerazione, di fatto dichiarando esplicitamente la totale inutilità del processo di coinvolgimento. Esso infatti non

¹ <http://www.lavalsusa.it/default.asp?c=52>

² <http://www.notavtorino.org/documenti/storia/le-stagioni-dei-notav-20-3-08=.htm>

³ La Valsusa, 3 luglio 1997

può neppure essere definito come un tentativo di manipolazione, dal momento che non prefigura alcun tipo di informazione unidirezionale né l'imposizione di un frame egemonico alla discussione, ma semplicemente l'assenza di discussione. Nelle parole degli amministratori, una "plateale presa in giro", definizione forse non così lontana dalla realtà.

Per registrare una situazione di manipolazione, infatti, tale arena avrebbe dovuto configurarsi come quello che Bobbio [2006c] chiama un processo di conversazione asimmetrica, in cui i partecipanti si trovano formalmente in una situazione di parità, avendo tutti la possibilità di esprimersi, che nasconde tuttavia una disparità di risorse nel fatto che alcuni detengono conoscenze nettamente superiori. Regione ed Alpetunnel si trovavano indubbiamente in una condizione di vantaggio sul piano delle conoscenze specialistiche, ma non ne avrebbero approfittato per tentare di imporre una visione della bontà del progetto. Semplicemente, avrebbero continuato a tenere le informazioni all'oscuro degli enti locali.

6.2.2 *Il "Tavolo fantasma" del 2000*

Ancor più indicativa la situazione di un tavolo come quello, mai partito, del 2000. Si sceglie di prendere in considerazione anche tale arena non solo dal momento che, dal punto di vista del processo decisionale nel suo complesso, è già significativo il fatto stesso che un momento di confronto, a tre anni dall'ultimo tentativo abortito, venga promesso e poi non realizzato, ma anche perché restano perfettamente analizzabili le procedure dettagliatamente stabilite che esso avrebbe dovuto adottare, che rendono ancor più il contrasto con la sua mancata messa in opera.

A settembre 2000, la Comunità Montana e i sindaci si recano a Roma per incontrare il Ministro dei Trasporti Bersani, che rende noto che l'Alta Capacità è decisa e indiscutibile, ma che il Governo non ha sposato nessun tracciato, dichiarandosi quindi disponibile ad istituire un tavolo di confronto in merito per affrontare i problemi infrastrutturali in Val Susa in modo approfondito, propedeutico alla preparazione del vertice intergovernativo di gennaio 2001. Questo avrebbe dovuto aver sede a Torino, avere cadenza quindicinale, e prevedere i seguenti partecipanti:

- Ministero dei Trasporti;
- Regione Piemonte;
- Provincia di Torino;
- Comune di Torino;
- Comunità Montana Bassa Val Susa + delegazione di sindaci in rappresentanza di tutti gli altri.

Si tiene un primo incontro con il Sottosegretario ai Trasporti, in cui si definiscono tempi, luoghi, date e argomenti da affrontare, ma questo rimane l'unico ed ultimo incontro. Per ben tre volte il tavolo viene convocato per poi essere annullato il giorno antecedente la data della convocazione, mentre la quarta volta non viene disdetto, sindaci e Comunità Montana si recano all'incontro, ma non si presenta nessuno degli interlocutori. Anche questa volta il commento degli amministratori riferito al Ministro è «ci prende in giro»⁴, anche perché essi interpretano la tecnica dilatoria come coscientemente programmata allo scopo di arrivare a ridosso dell'incontro della CIG senza aver consultato il territorio e metterlo di fronte al fatto compiuto.

Di per sé, le premesse dell'arena sarebbero state formalmente più inclusive rispetto a quelle del 1996. Esse, pur mantenendo il punto fermo dell'assoluta indiscutibilità della costruzione dell'opera, lasciavano tuttavia intendere un livello di coinvolgimento più elevato, vicino a quella che Arnstein chiama

⁴ <http://www.lavalsusa.it/item.asp?i=13285>

partnership e che suppone l'istituzione di comitati misti paritetici che dovrebbero in teoria consentire ai territori di assumere un ruolo attivo nella costruzione delle decisioni, lasciando aperta la possibilità di intervenire nella scelta delle opzioni secondo cui applicare l'indiscutibile soluzione (in questo caso, i tracciati), ed eventualmente anche di proporre in prima persona. Un mandato che lasciava dunque supporre, nella tipologia di Borghi, un obiettivo diffuso all'intero progetto e un'istituzionalizzazione alquanto forte, con i partecipanti chiamati ad esprimere il proprio parere su specifiche questioni nei modi e tempi stabiliti dal Governo.

6.2.3 Tavolo Tecnico-Politico per l'approvazione regionale del progetto preliminare

Sebbene anche tale arena si concluda con uno scontro frontale tra Regione e comuni valsusini, essa segnerebbe comunque un passo in avanti nella ricerca di un confronto reale, tanto più significativa dal momento che essa viene tentata in un momento in cui il quadro legislativo, con l'emanazione della Legge Obiettivo, avrebbe ampiamente legittimato un procedimento "autoritario". Nonostante i comuni contestino che tutto ciò sarebbe accaduto unicamente in quanto funzionale alla Regione, anch'essa all'epoca contraria al progetto presentato da RFI che non prevedeva la connessione della linea con Torino e che avrebbe per questo avuto tutto l'interesse a tentare di modificarlo, gli stessi enti locali sono comunque costretti ad ammettere che tale tavolo avesse avuto il merito di consentire loro di ottenere informazioni ufficiali e discutere le proprie ragioni, cose sino a quel momento negate.

In vista del parere regionale al progetto preliminare sulle due sezioni nazionale ed internazionale previsto dalla Legge Obiettivo, la Regione sceglie di non decidere in isolamento⁵, come la stessa legge prevedrebbe, ma di esprimere le proprie valutazioni dopo un tavolo di confronto con i territori interessati. Nasce così il Tavolo Tecnico-Politico, che prende il nome dalla natura mista dell'arena, consistente (inizialmente) in 24 incontri tenuti a Torino fra il 15/05/2002 e il 06/03/2003 in cui vengono affrontati una serie di argomenti concordati col sistema degli enti locali riguardanti le due tratte su cui deve esprimersi il parere regionale, più 5 incontri su specifici argomenti tecnici. I partecipanti sono:

- Regione Piemonte;
- LTF (per la sezione internazionale);
- RFI (per la sezione nazionale);
- Provincia di Torino;
- Comune di Torino;
- Comunità Montane e comuni interessati (tutti).

Mentre il progetto relativo alla tratta internazionale viene approvato dalla Commissione VIA istituita del Ministero dell'Ambiente, quello per la tratta nazionale viene bocciato, e ripresentato da RFI nella nuova forma, che ancora una volta non prevede l'unica condizione posta alla Torino-Lione dalla Regione, ossia collegamento allo scalo di Orbassano, per essere sottoposto nuovamente allo stesso iter, compreso il parere regionale. Questo dà il via alla seconda vita del tavolo Tecnico-Politico, su un periodo più breve (dal 09 al 30/01/2004) e con una formulazione differente: ogni incontro, tenuto nella sede regionale, prevede la discussione separata fra la Regione e un solo (o a limite un piccolo numero di enti locali, in due casi), compresi la Comunità Montana Bassa Val Susa, il Comune di Torino e la Provincia, per un totale di 13 incontri individuali, più 6 incontri tematici collegiali e 7 ulteriori incontri informali di approfondimento su richiesta degli enti locali.

⁵ Scelta quasi obbligata dalla normativa regionale (l.r. 40/1998, art. 18).

La Regione [2004] intende con questo sottolineare che c'è stato tutto il coinvolgimento possibile degli enti locali, che si sono elevati i tempi per il massimo che la legge consente allo scopo di permettere l'analisi e la discussione più ampia possibile, e che la Regione Piemonte ha anche attivato procedure di informazione straordinaria non prescritte dalle norme vigenti proprio allo scopo di garantire piena pubblicità, massima apertura e condivisione del progetto con gli enti locali, che altrimenti sarebbero rimasti legittimamente esclusi dalle decisioni secondo l'iter previsto dalla Legge Obiettivo. La visione dei comuni sull'arena è invece meno idilliaca, e pur apprezzando un miglioramento nella forma continua a criticare la sostanza del coinvolgimento, che secondo i sindaci avrebbe avuto in realtà non lo scopo di ascoltare e venire incontro alle richieste del territorio, quanto piuttosto quello di riformulare il progetto di RFI unicamente sul punto che più preme alla stessa Regione, e cioè il collegamento con il nodo di Orbassano.

Tale arena si collocherebbe in definitiva ad un livello di coinvolgimento che Arnstein indica nella consultazione, prevedendo un flusso bi-direzionale con i comuni chiamati ad esprimere il proprio parere su specifiche questioni nei modi e tempi stabiliti, mantenendo tuttavia la Regione, dal momento che la Legge Obiettivo prevede un parere regionale, la responsabilità di prendere la decisione finale. Magari sperando che questa, essendo contraria al progetto proposto da RFI, ottenga maggiore attenzione e legittimazione, e un peso politico più elevato, dal fatto di essere presentata non come un semplice parere regionale, ma come il frutto del coinvolgimento vasto dei territori interessati. Tale arena presenta inoltre un grado di istituzionalizzazione elevato [Borghi 2006], essendo prevista dalla legislazione regionale, accompagnato da un obiettivo diffuso nelle consultazioni relative alla prima ipotesi progettuale, che prendeva in considerazione l'intera opera nelle sue due sezioni, e da un obiettivo focalizzato nella seconda fase delle consultazioni dei singoli enti sulla seconda ipotesi del progetto nazionale, che viceversa consideravano i soli aspetti di quest'ultimo che interessavano l'ambito territoriale di ciascun ente. Configurandosi dunque, nella tipologia di Regonini [2005, 6], come incontri caratterizzati da obbligatorietà della partecipazione e scarsa attenzione alle esternalità, attenti prevalentemente alle conseguenze che ricadono in modo più diretto solo su quanti partecipano all'incontro.

6.2.4 Commissione Tecnica Rivalta

Sarebbe sempre la questione del nodo di Orbassano a determinare il secondo vero momento di coinvolgimento, l'arena di natura tecnica e di livello ministeriale denominata Commissione Rivalta, operante dal 29/08 al 10/12/2005. Infatti, di fronte alla pressione di Governo e RFI a far partire i sondaggi senza aver risolto la questione dell'intercommissione della linea con Torino, si crea un'inedita coalizione fra Regione, Provincia e Conferenza dei Sindaci, interessati per motivi differenti a bloccare i lavori e a richiedere un tavolo di confronto, che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti è a questo punto costretto a concedere. La sede, che secondo il testo concordato avrebbe dovuto essere ancora una volta la Regione Piemonte, è stata invece spostata presso la Provincia di Torino, secondo Gino [2010c] per l'esigenza di dare un segno di discontinuità rispetto alle arene fallimentari del passato. La commissione, presieduta dall'ex assessore provinciale Rivalta, prevede i seguenti rappresentanti, nominati dai rispettivi enti, nel numero indicato a lato (oltre al presidente Rivalta):

- Ministero delle Infrastrutture (1);
- CIG (1);
- RFI (1);
- LTF (1);

- Regione Piemonte (1);
- Provincia di Torino (1);
- Comune di Torino (1);
- Comuni interessati dalla linea (3 rappresentanti).

Di conseguenza i comuni che fanno capo alla Conferenza dei Sindaci, che pure hanno ottenuto la vicepresidenza della commissione e hanno il numero più alto di rappresentanti, si trovano in netta minoranza, non potendo di fatto influire sulle scelte. Oltre a ciò, si registra un'incomprensione di fondo sul mandato affidato all'arena, o quantomeno un uso strategico dell'incomprensione. Non solo nell'interpretazione di Regione, Provincia e Comune di Torino infatti, ma nello stesso testo della nota del Ministero approvata nell'incontro con gli enti territoriali si legge che «La commissione tecnica è individuata dal Ministero come ausilio ai lavori della pre-Conferenza di Servizi finalizzata a dirimere in via preventiva i conflitti insorti in vista del successivo iter autorizzativo per la localizzazione dell'opera». Concetto ribadito anche nella nota di istituzione della commissione, «finalizzata a proporre soluzioni alle criticità evidenziate in via preventiva ai lavori della pre-Conferenza di Servizi, per velocizzare e semplificare l'iter autorizzativo per la localizzazione dell'opera»⁶. Difficile interpretare la Commissione come qualcosa di diverso da una discussione propedeutica alla costruzione dell'opera, eppure il presidente della Comunità Montana Bassa Val Susa afferma che «sulla trasparenza dei lavori e sul coordinamento con le istituzioni nessun dubbio: non sarà un enclave chiuso. Vorrei ricordare che la commissione non decide nulla, il suo compito è approfondire i temi indicati». Tale interpretazione dei sindaci valsusini, nettamente discordante rispetto a quella di tutti gli altri partecipanti alla commissione e utilizzata probabilmente nel (vano) tentativo di placare gli animi delle componenti popolari del movimento che cominciavano a criticare il passaggio degli amministratori da una posizione No-Tav a una posizione Come-Tav, non tarda a comportare incomprensioni.

Il problema maggiore è tuttavia che il Ministero ha subito dalla strana coalizione piemontese la scelta di istituire la commissione, non ha mai nascosto di non ritenerla vincolante, e il 26/9/2005 la scioglie, avvertendo che i sondaggi sarebbero partiti immediatamente, a prescindere da ogni discussione. I rappresentanti di Regione, Provincia, Comune di Torino e comuni valsusini continuano tuttavia i lavori sotto forma di Commissione Tecnica Regionale, prevedendo la possibilità di utilizzare la struttura tecnica degli enti strumentali regionali quali ARPA Piemonte, SETIS, CSI-Piemonte e IPLA, così che la Regione diviene il fornitore ufficiale di dati tecnici della Commissione Regionale, in attesa della ricostituzione della Commissione Ministeriale. Regione, Provincia e Comune di Torino riescono a ottenere infatti il ritorno dei rappresentanti ministeriali al tavolo, in cambio della promessa che la commissione avrebbe trattato esplicitamente e primariamente il tema del cunicolo di Venaus, cioè dell'inizio dei lavori, cosa che stravolge il mandato iniziale. Forte di ciò, il Ministero avverte che, a prescindere da qualsiasi cosa venga dibattuta, i sondaggi sarebbero partiti immediatamente, al che i rappresentanti valsusini abbandonano la Commissione, che verrà sciolta formalmente solo dopo gli scontri di fine 2005 e la promessa della sua sostituzione con l'Osservatorio.

⁶ Riguardo a tre filoni di lavoro relativi alla localizzazione di un'opera data per scontata, secondo il testo approvato dalla commissione, compresi gli stessi rappresentanti dei sindaci, nella seduta dell'8 settembre 2005: «il contesto di assetto trasportistico in cui verrebbe a operare la Torino-Lione; la verifica di compatibilità del tracciato ipotizzato con le esigenze di sicurezza del territorio per ciò che riguarda la salute, l'equilibrio idrogeologico e un corretto inserimento paesistico-ambientale; infine le problematiche legate alle ricadute dirette e indirette dell'intervento sul tessuto produttivo della Val Susa, in particolare sul sistema agricolo e su quello residenziale».

Anche tale arena si rivela quindi, dopo 15 incontri di cui 2 relativi alla commissione regionale, un totale fallimento. Caratterizzata da istituzionalizzazione forte, obiettivo diffuso e un grado di coinvolgimento interpretabile come *partnership* nel senso indicato da Arnstein, essa avrebbe potuto rappresentare, nonostante l'incomprensione di fondo sulla natura propedeutica alla costruzione negata dai sindaci, un'occasione quantomeno per approfondire le criticità legate all'infrastruttura, ma ha pagato soprattutto la scarsissima collaborazione del Ministero di Lunardi, che non ha mai nascosto di ritenere del tutto inutile il dialogo.

6.2.5 Tavolo Politico di Palazzo Chigi

Con questa arena si inaugura la nuova stagione di coinvolgimento attuata dal governo Prodi II a seguito dei duri scontri e del blocco dei sondaggi di fine 2005 (in partenza al 1/3/2006, prima vera riunione il 29/6), che si estrinseca nella nascita di tutta una serie di tavoli di discussione. Secondo gli accordi stipulati con il precedente governo di centrodestra, i due cardini decisionali avrebbero dovuto essere un'arena di natura tecnica, l'Osservatorio, ed una di natura politica, il Tavolo Politico appunto, quest'ultima con lo scopo di decidere le regole del gioco su tutti i fronti decisionali e coordinare l'azione di tutte le arene, caratterizzandosi dunque per un'istituzionalizzazione alta ed un obiettivo diffuso. Nella scala del coinvolgimento, tuttavia, tale arena si colloca però, di fatto, al livello di una semplice consultazione degli enti locali sulle loro preferenze, e di informazione a questi ultimi delle scelte governative, che restano vincolanti non solo dal punto di vista sostanziale ma anche da quello procedurale delle regole del gioco. I partecipanti delle sedute a Roma Palazzo Chigi (sede lontana e costosa da raggiungere per sindaci di piccoli comuni), all'inizio, sono i seguenti:

- Presidenza del Consiglio (1);
- Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio (1);
- Ministero Politiche Comunitarie (1);
- Ministero Interno (1);
- Ministero Ambiente (1);
- Ministero Trasporti (1);
- Ministero Infrastrutture (1);
- CIG (1);
- Regione Piemonte (1);
- Provincia di Torino (1);
- Comune Torino (1);
- Comunità Montana (1);
- Comuni Bassa Valle Susa (tutti);
- Comuni Gronda nord (tutti);
- RFI (2);
- FS (2);
- LTF (1);
- Presidente dell'Osservatorio e Commissario Straordinario Virano (1);
- Presidente della Conferenza Servizi (1).

Dal 18/05/2007, a seguito del lancio dell'ipotesi di tracciato Val Sangone, si registra un allargamento dei partecipanti alle altre zone potenzialmente coinvolte, e viene introdotto, per gli enti locali, un sistema di rappresentanza di questo tipo:

- 2 per la Gronda nord (2 sindaci);
- 7 per la Bassa Valle di Susa (Presid. Com. Montana e 6 sindaci);
- 2 per l'Alta Valle di Susa (Presid. Com. Montana e 1 sindaco);
- 2 per la Val Sangone (Presid. Com. Montana e 1 sindaco);
- 2 per la Gronda sud (2 sindaci)

Con questo passaggio, secondo i comuni della Bassa Val Susa, il Governo intenderebbe diluire la storica opposizione del loro territorio in un arena allargata a territori più disponibili ed allettati dalla promessa di compensazioni economiche. Tale passaggio, nella loro visione dei fatti, troverebbe poi l'apice nella riunione del 29/7/2008, quella successiva all'accettazione della partenza dei lavori, decisamente contrastata in Conferenza dei Sindaci, vista come il vero spartiacque della vicenda nella direzione della costruzione dell'opera con il consenso delle amministrazioni locali. In quell'occasione, per garantirsi un sicuro successo simbolico evitando probabili spaccature e in barba alle regole concordate, il Governo ha spedito "inviti ad personam": 1 rappresentante della Val Sangone, 9 tra Alta e Bassa Val di Susa e ben 14 della cintura torinese.

Il problema maggiore dell'arena tuttavia non sta nelle regole di rappresentanza, quanto nelle premesse stesse del tavolo espresse nel primo incontro dal nuovo governo di centrosinistra rispetto all'operato del centrodestra, «una discontinuità nel metodo mantenendo la continuità dell'obiettivo», cioè la costruzione dell'opera. Le regole basilari del tavolo si trovano in due punti fermi, le cosiddette invarianti sottoscritte da tutti i partecipanti per quanto poi contestate dagli amministratori locali: il Corridoio 5 si farà e passerà al di sotto delle Alpi; la valutazione dei tracciati sarà fatta in base agli standard europei validi per le Ten. La prima lascia supporre che, indipendentemente dalle risultanze tecniche che sarebbero scaturite dall'Osservatorio sulle varie ipotesi di tracciato, l'opzione 0 non sarebbe comunque stata presa in considerazione, mentre la seconda, come ogni volta in cui si tirano in ballo standard "oggettivi", è stata rifiutata dal territorio secondo le domande: quali standard? decisi da chi?

6.2.6 Conferenza dei Servizi

A monte esiste tuttavia un problema di fondo tanto per il Tavolo Politico quanto per l'Osservatorio tecnico, promessi al territorio quali strumenti di coinvolgimento nelle scelte e di approfondimento della reale necessità dell'opera, e cioè quello di essere svuotati di significato dall'avvio della Conferenza dei Servizi. Questa infatti, contrariamente alle due arene messe in piedi appositamente per la Torino-Lione, gode del vantaggio di rappresentare una procedura certa codificata dalla legge, nonostante esista un dubbio mai risolto rispetto a quale norma specifica la conferenza messa in atto vada fatta risalire.

Per evitare nuovi scontri e creare un coinvolgimento reale e non di pura facciata, con l'avvio della fase del coinvolgimento a partire dal 2006 si decide infatti che la Torino-Lione sarebbe stata "stralciata" dalla logica centralistica e *top-down* della Legge Obiettivo in vigore, e sarebbe ripartita dal principio secondo la procedura ordinaria, che prevede tra l'altro la convocazione della Conferenza dei Servizi come strumento di discussione con gli enti locali interessati dal progetto. Sugli aspetti sia formali che sostanziali della Conferenza vige però sin da subito la massima indeterminatezza su quale ruolo essa avrebbe dovuto avere, sulla sua natura istruttoria, pre-decisoria o decisoria (fra le tre fattispecie previste ai sensi

della l. 241/1990), e la sua collocazione nell'alveo della procedura ordinaria o di quella straordinaria prevista dalla Legge Obiettivo. Il presidente della Comunità montana Alta Val Susa Carena, chiede

se siamo in presenza di una Conferenza di tipo consultivo, istruttorio o decisorio, e inoltre occorre chiarezza su chi sia l'ente proponente e convocante, posto come Ltf e Rfi possano chiedere di attuare la Conferenza di servizi, ma non possano svolgere questo ruolo quanto piuttosto quello di organismi tecnici. Inoltre occorre comprendere se il progetto che Ltf e Rfi si sono impegnate a fornire agli altri partecipanti alla conferenza entro fine agosto è da considerarsi definitivo o preliminare, perché ne consegue lo svolgersi di una Conferenza dei servizi di tipologia e natura giuridica differente a seconda del caso. (Luna Nuova, 25/8/06)

I sindaci, come per ogni arena messa in piedi, rivendicano una natura meramente consultiva e non decisoria, sia perché una decisione vincolante significherebbe l'accettazione dell'opera, sia perché secondo loro andrebbe prima svolto un lavoro di approfondimento tecnico dei rischi e della reale necessità dell'infrastruttura che sarebbe del tutto mancato sino a quel momento. La nascita della Conferenza dei Servizi si rivela così più che altro un fatto simbolico, che ogni parte interpreta a proprio favore in maniera nettamente contrapposta: per Regione, Governo e Ferrovie rappresenta l'avvio del processo di realizzazione della linea che non si potrà più fermare, mentre per i sindaci essa determina solo l'uscita formale dalla Legge Obiettivo e dunque la possibilità di bloccare l'opera.

Si determina un'incomprensione anche all'interno del movimento: per i sindaci è solo tavolo in più dove poter discutere, mentre secondo i comitati comporta un'accettazione della realizzazione dell'opera. Effettivamente i comitati paiono aver compreso meglio dei loro rappresentanti locali le intenzioni dei progettisti, sebbene questi ultimi non abbiano mai fatto segreto, ancor prima della partenza dell'Osservatorio, di considerare la Conferenza dei Servizi come una fase di approvazione definitiva del progetto così come scaturito dalla procedura formalmente stralciata della Legge Obiettivo, dimostrando ben poca attenzione verso le promesse di coinvolgimento e di ripartenza da zero nello stesso periodo lanciate dai promotori politico-istituzionali. Già all'inizio del 2006, infatti, con il massimo candore e come se la svolta del dialogo di dicembre 2005 tanto sbandierata a livello politico semplicemente non esistesse, il direttore generale di LTF afferma: «Conclusa la fase di redazione del progetto definitivo, dalla Conferenza dei Servizi dovrebbe giungere l'approvazione finale con la dichiarazione di pubblica utilità» [Comastri 2006, 18]. RFI e LTF ripresentano i progetti preliminari già approvati dal CIPE con le prescrizioni della Regione, mentre i sindaci comunicano al Ministero delle Infrastrutture di considerare la Conferenza dei Servizi di natura esclusivamente consultiva e ritenere che l'intero iter seguito sino a quel momento dai progetti nell'ambito della Legge Obiettivo debba essere annullato, compresa l'autorizzazione ministeriale allo scavo del tunnel di Venaus.

Lo stesso ministro delle Infrastrutture DiPietro afferma tuttavia a chiare lettere che il Tav è una priorità da approvare in tempi rapidi proprio dalla Conferenza dei Servizi. I sindaci rispondono chiedendo di sospendere la Conferenza per riunire invece Tavolo Politico e Osservatorio tecnico, sinora solo promessi e mai messi in piedi, che dovrebbero esaminare il tema della Torino-Lione a tutto campo, compresa l'opzione zero, per poter iniziare il confronto dall'analisi dei dati di traffico, allo scopo di verificare dati alla mano se l'opera serva realmente o meno prima di imporre diktat sui tempi della sua costruzione. Il ministro DiPietro prova a imporre metodi e tempi per lo sviluppo del confronto sostenendo che la vera sede decisionale sia non il Tavolo Politico o l'Osservatorio, ma la Conferenza dei Servizi, ricordando che in mancanza di una decisione la scelta finale sarebbe stata presa in proprio dal Consiglio dei Ministri.

Rispetto alle due arene straordinarie, le cui regole labili avrebbero potuto portare ad una procrastinazione *sine die* dell'inizio dei lavori, la Conferenza dei Servizi ha scadenze e tempi certi, e regole che

possono indubbiamente favorire il raggiungimento rapido di un accordo nel senso preferito dai promotori. La prima fase è quella della pre-Conferenza, giocata sull'esame del progetto preliminare così come presentato dai proponenti, che vista la strettezza dei tempi ha permesso a LTF e RFI di ripresentare i progetti delle sezioni internazionale e nazionale realizzati secondo l'iter previsto dalla Legge Obiettivo, che il Governo aveva promesso sarebbero stati abbandonati. Inoltre possono partecipare i soli comuni toccati dal progetto, e quindi dai progetti usciti dal metodo della Legge Obiettivo, visto che altrimenti non si sarebbe potuto sapere in anticipo quali comuni sono toccati e quali no, perché una rosa di tracciati diversi avrebbe dovuto in teoria essere ancora analizzata dall'Osservatorio per poi passare al vaglio del Tavolo Politico, in tempi incommensurabilmente più lunghi, e un progetto sulla base del quale identificare i comuni interessati non esisteva, a meno di non considerare quelli che si era promesso di abbandonare. Ancora, in questa fase si possono indicare "le condizioni per ottenere sul progetto definitivo le autorizzazioni e le intese" necessarie, ma, di nuovo, come è possibile se non esiste ancora un progetto di riferimento, a meno che non si vogliano accettare come imm modificabili i progetti preliminari presentati da RFI e LTF secondo l'iter della Legge Obiettivo, facendo venir meno tutte le promesse di stralcio dell'opera da quest'ultima e la riapertura del dialogo sullo studio di progetti concorrenti?

Altra caratteristica della Conferenza dei Servizi che la rende preferibile dai promotori rispetto alle arene speciali è che essa decide a maggioranza dei presenti, e che ogni amministrazione convocata partecipa con un solo rappresentante ed esprime "in modo vincolante la volontà dell'amministrazione su tutte le decisioni di sua competenza". Ciò rappresenta uno strumento potente per isolare i comportamenti degli amministratori dalle spinte della base popolare, che sino a quel momento erano andate di pari passo, dal momento che rispetto all'ordine del giorno delle sedute della Conferenza i rappresentanti dei Comuni non possono più tornare in valle e confrontarsi con il Comitato di coordinamento o l'assemblea dei comitati: una volta votato la decisione è presa. Se il rappresentante non prende apertamente posizione per la sua amministrazione, questa posizione si considera assenso. È infine contemplato soltanto un "dissenso costruttivo", il che significa che un parere contrario sul progetto deve essere "congruamente motivato" e "deve recare le specifiche indicazioni delle modifiche progettuali necessarie ai fini dell'assenso", e solo quelle necessarie ai fini dell'assenso. In caso di dissenso motivato si rinvia alla Conferenza unificata, e se anche questo organo non esprime una decisione, questa è presa insindacabilmente dal Consiglio dei Ministri, facendo venir meno la possibilità credibile che i sindaci possano bloccare l'andamento del processo verso la costruzione solo sulla base di un'opposizione all'opera in sé, per quanto motivata.

La contrarietà degli amministratori valsusini alla preminenza accordata a tale arena si può leggere in tutta chiarezza nell'intervento del presidente della Comunità Montana Bassa Val Susa Ferrentino alla seduta del Tavolo Politico del 09/11/06:

Dichiaro di non condividere alcuni passaggi della relazione Virano in particolare su:

- Indispensabilità corridoio 5 così definito;
- Definizione standard europei delle linee ferroviarie (quali, decisi da chi);
- Retorica sulla linea storica del 1857 completamente inadeguata, come se l'attuale linea fosse quella di 150 anni fa;
- SIA attivato da LTF con queste modalità.

Continuo, chiedendo il rinvio della Conferenza dei Servizi del 13/11/06 sostituita con l'invio dei documenti di LTF direttamente agli Enti coinvolti; l'attuazione dell'Osservatorio con programma dei lavori e l'agenda deciso collegialmente.

- I Sindaci non parteciperanno comunque alla Conferenza dei Servizi del 13/11/06;

- Il SIA deve essere sospeso e portato all'attenzione dell'Osservatorio;
- La Conferenza dei Servizi non può essere attivata sul progetto preliminare perché lo stesso legale di RFI considera annullata l'approvazione del CIPE sul progetto preliminare della tratta nazionale [in seguito allo stralcio dell'opera dalla Legge Obiettivo]. Per analogia dovrebbe valere anche per quella gestita da LTF.

Il riferimento al SIA (Studio d'Impatto Ambientale) fa capo al fatto che esso, richiesto dalla procedura della Conferenza, sia stato affidato ad LTF, che, nelle parole dei comitati «certo non può dirsi "impresa super partes", dato che nel caso passasse l'opzione zero o il semplice ammodernamento della ferrovia esistente dovrebbe sciogliersi». I comuni valsusini trovano in questo un vizio di fondo, e rinnovano la richiesta di utilizzare l'Osservatorio come sede unica degli studi tecnici attuati con metodo condiviso, e non presi per buoni dalle mani di chi ha un interesse diretto nel favorire un'opzione specifica, quella della realizzazione dell'opera. Segno che tuttavia la Conferenza dei Servizi sia preferita dai promotori all'Osservatorio è anche il fatto che in essa si sia allargata la rappresentanza anche ai comuni della Val Sangone, considerati più disponibili e sensibili all'ipotesi di compensazioni economiche, mentre nell'Osservatorio tale allargamento non era ancora avvenuto, e non ci sarebbe probabilmente stato se non fosse stato per la richiesta esplicita di questi ultimi. Questo apre l'ultima criticità dell'arena in esame, dal momento che i comuni della Val Susa rifiutano per tutti i motivi precedenti di sedere alla Conferenza dei Servizi, che non dovrebbe far altro che ratificare i progetti già stabiliti in maniera considerata autoritaria entro la Legge Obiettivo, rendendo di fatto inutili quelli che avrebbero dovuto essere i nuovi momenti di confronto politico e tecnico promessi per ridefinire il progetto secondo la procedura ordinaria (Tavolo Politico e Osservatorio). Il Governo opta però a questo punto per andare avanti con una Conferenza ristretta ai comuni della Val Sangone tagliando fuori i sindaci valsusini, scelta di dubbia legittimità che presuppone un'arena creata appositamente per coordinare l'azione con gli enti locali portata avanti senza il contributo degli enti locali interessati. Gli stessi comuni della Val Sangone comunque, che pure avrebbero dovuto servire per isolare l'opposizione della Val Susa, dichiarano quasi subito di sentirsi strumentalizzati, essendo stati chiamati a far parte della pre-Conferenza dei Servizi senza capire il loro ruolo, mancando l'individuazione specifica di un tracciato la cui scelta avrebbe dovuto essere di competenza di altri livelli decisionali che all'epoca non li coinvolgevano (Osservatorio e Tavolo Politico), e denunciando cooptazione a decidere in fretta in assenza di informazione. Sposando dunque anch'essi l'idea che le arene speciali quali primariamente l'Osservatorio avrebbero potuto analizzare meglio e più in profondità le questioni rispetto ad una procedura come la Conferenza che, limitandosi all'applicazione di normative, non potrebbe tener conto di tutti i risvolti sociali ed ambientali che le scelte localizzative comportano [Lewanski 2007].

In definitiva si tratta di un'arena ad istituzionalizzazione molto forte e obiettivo diffuso, di natura che avrebbe dovuto essere comunque consultiva quale che fosse stata il reale ruolo, ma la cui natura ed andamento risultano tanto incerti, specie all'interno della complessa *governance* disegnata attorno al progetto Torino-Lione, da non poter neppure identificare con certezza i partecipanti, né il ruolo, né la funzione, né il procedimento, tutto in contrasto netto con la formale istituzionalizzazione di cui avrebbe dovuto godere.

6.2.7 Osservatorio

L'Osservatorio, al di là dei tentativi di delegittimazione in favore della Conferenza dei Servizi, resta comunque il nucleo centrale di tutto la seconda fase del processo decisionale, quella del coinvolgimento, l'unica arena tra l'altro in cui si sia mai raggiunto (nel 2008) un accordo fra tutte la parti, per quanto

precario e subito rimesso in discussione con l'accusa di stato estorto con l'inganno. Esso rappresenta, o avrebbe dovuto rappresentare, la sede tecnica di confronto di tutte le istanze interessate, con l'analisi delle criticità e l'istruzione di soluzioni per i decisori politico-istituzionali, con l'obiettivo di «ricercare risposte tecniche a domande politiche» (Osservatorio, Quaderno 1, pag. 9). A questo scopo siedono al suo interno non referenti politici dei vari enti coinvolti, ma esperti da essi nominati in loro rappresentanza, ed era inizialmente composto dai rappresentanti tecnici delle seguenti istituzioni:

- Presidenza: Commissario Straordinario del Governo, Virano;
- Ministero delle Infrastrutture;
- Ministero dei Trasporti;
- Ministero dell'Interno;
- Ministero dell'Ambiente;
- Ministero della Salute;
- Ministero al Commercio Internazionale e Politiche Europee;
- Regione Piemonte;
- Provincia di Torino;
- Comune di Torino;
- Comuni della Bassa Val di Susa (rappresentanti nominati dalla Comunità Montana);
- Comuni della Cintura nord-ovest torinese;
- CIG;
- RFI;
- LTF.

Il programma avrebbe dovuto prevedere l'analisi congiunta dei seguenti quattro temi di approfondimento: il traffico merci sull'arco alpino (per verificare se vi sia effettivamente necessità di costruire la linea); il potenziale della Linea Storica (per verificare se basti questo senza inutili interventi impattanti); le alternative di tracciato (solo a questo punto, compresa l'ipotesi di nessun tracciato e senza sposare un tracciato specifico, dovendo in teoria analizzare una rosa di cinque alternative: opzione 0, quadruplicamento della linea storica e progetto RFI-LTF, cui si aggiungerebbero la variante Val Sangone e, dal 2008, la proposta FARE); il nodo ferroviario di Torino. Per ciascun tema si sarebbe dovuto utilizzare tutto il tempo necessario al dovuto approfondimento, coinvolgendo esperti internazionali imparziali (ed effettivamente le audizioni degli esperti sono state complessivamente un centinaio).

Il presidente Virano ha concordato con i sindaci di procedere con i lavori dell'Osservatorio tutelando dalle pressioni esterne, e di procedere quindi come se non esistessero scadenze ma ad alcune condizioni: l'Osservatorio deve riunirsi ogni settimana, almeno una volta a settimana, presso la Prefettura di Torino; nel corso di ogni appuntamento settimanale deve essere presa una decisione, seppur piccola; le decisioni già prese non devono mai essere rimesse in discussione. La metodologia decisionale prevede infatti di dare per assodate le informazioni acquisite, rendere indiscutibili tutti i risultati condivisi e identificare con precisione i punti di disaccordo, per poterli risolvere attraverso il contributo di esperti a cui fosse unanimemente riconosciuta competenza tecnica, esperienza professionale, autorevolezza scientifica e indipendenza valutativa [Podestà 2009, 13]. Allo scopo di raccogliere e rendere pubbliche le risultanze condivise e tutto il lavoro effettuato (audizioni, riunioni, visite) al fine di analizzare ognuno dei temi appena evidenziati è stato redatto un quaderno al termine del periodo dedicato alla discussione di

ogni tema (in totale sono stati pubblicati sette quaderni), e il contenuto di ogni riunione è sempre stato verbalizzato, e il contenuto dei verbali approvato da tutti i componenti.

Sin dall'inizio l'armonia interna è stata turbata dallo scontro sulla figura, che gli amministratori locali ritengono non rappresenti le necessarie caratteristiche di figura *super partes* richieste ad un mediatore tecnico. Da un lato perché ricopre nel contempo l'incarico di Commissario Straordinario appositamente incaricato dal Governo per arrivare in tempi brevi all'attuazione dell'opera, e dell'altro in quanto si ravvisa in lui anche un conflitto di interesse di tipo economico, in quanto presidente o amministratore delegato di ben tre aziende con interessi diretti nella costruzione della linea (Anas, Sitaf e Olympic Inn). Oltre a ciò, Virano era anche colui che negli anni precedenti era riuscito a strappare ai sindaci, dopo un duro confronto, l'accordo per la costruzione dell'autostrada della Val Susa. La scelta di Virano pare dunque far partire col piede sbagliato un'arena appositamente creata allo scopo di instaurare un dialogo sereno, ma questo è solo uno dei problemi.

L'arena tecnica per eccellenza, infatti, si dimostra in realtà ben più politica del previsto (come si noterà nell'analisi del prossimo capitolo), e molto meno aperta di quanto avrebbero auspicato gli enti locali alla rimessa in discussione della soluzione favorita dai promotori. Nel 2007 vengono infatti pubblicati i primi due quaderni (Quaderno 1: Linea Storica - Tratta di valico; Quaderno 2: Scenari di traffico - Arco alpino) con i dati tecnici sulle prime due questioni, che avrebbero dovuto definire la necessità dell'infrastruttura. I dati in questione, tuttavia, dimostrano che il traffico sull'attuale linea ferroviaria è ben al di sotto delle sue potenzialità (6milioni di tonnellate/anno a fronte di 20-30milioni), che la linea attuale potrebbe sopportare circa il triplo dei treni odierni e previsti almeno fino al 2030, e che comunque non si prevede un incremento della domanda bensì un calo del traffico. Si tratta di risultati sottoscritti da tutti, compresi gli sponsor dell'alta velocità⁷: «Dal punto di vista contenutistico infatti costituisce il primo insieme di conoscenze condivise dopo che i numerosissimi anni di contrapposizioni sembravano aver reso impossibile trovare alcun punto di condivisione» [Podestà 2009, 12].

Sembra una vittoria del movimento No-Tav, una conferma dei dati tecnici che questo si era incaricato di raccogliere sin dall'inizio, ma nella bozza di quaderno erano state inserite premesse che i tecnici della Valle giudicano di tipo esclusivamente politico e chiedono di stralciare, ossia il fatto che non si mette in discussione che il corridoio 5 vada costruito, né che esso debba passare attraverso la Val di Susa. In sostanza, indipendentemente dalle risultanze tecniche ottenute, si procede comunque come nulla fosse con "una TAV per partito preso" [Berta e Manghi 2006]. A ciò si aggiunge quindi la denuncia dei tecnici designati dalla valle, secondo i quali i documenti approvati in seno all'Osservatorio sono poi verbalizzati maniera differente, per far risaltare un accordo dove in realtà non ci sarebbe.

Altro punto critico si tocca con l'allargamento (tardivo rispetto a quanto accadeva contemporaneamente in Conferenza di Servizi) del coinvolgimento ad altre zone, specie quelle interessate dalla variante Val Sangone. Dal 18/5/2007 la rappresentanza tecnica per gli enti locali viene infatti riconfigurata in questo modo:

- 1 per la Gronda nord;
- 2 per la Bassa Val di Susa;
- 1 per l'Alta Val di Susa;
- 1 per la Val Sangone;
- 1 per la Gronda sud.

⁷ la Repubblica del 21/2/07; Luna Nuova del 23/2/07

La zona della Bassa Val di Susa, quella storicamente contraria ma anche sicuramente toccata da ogni possibile tracciato, che conta il maggior numero di comuni e la maggioranza della popolazione colpita, viene quindi messa in minoranza rispetto a territori solo eventualmente o tangenzialmente toccati dall'opera ma più favorevoli, o in parità se si considera il rappresentante dei comuni della Gronda nord solitamente allineati con quelli della Bassa Valle. Questi lamentano poi che secondo accordi dovrebbero essere discusse su un piano di parità tutte le ipotesi di tracciato, ma che in realtà il discorso verta unicamente sui progetti originari di RFI e LTF con la sola variante della Val Sangone, escludendo le altre (tra cui l'opzione zero) e tagliando fuori l'opposizione valsusina⁸.

Nonostante ciò si giunge comunque all'accordo nell'estate del 2008, ma questo viene subito rimesso in discussione. La pagina più brutta dell'Osservatorio si registra poi tra dicembre 2009 e gennaio 2010, con lo scontro sulla rappresentanza interna a seguito della ristrutturazione delle competenze locali con la nascita della Comunità Montana unificata e le elezioni amministrative vinte dal fronte No-Tav. È con l'imposizione per decreto della rappresentanza sulla base dell'assenso alla soluzione preferita e mai realmente messa in discussione dai promotori che si può registrare il fallimento finale di qualsiasi velleità di dialogo che avvolgeva l'Osservatorio, delegittimato da gran parte degli enti locali e rifiutato in particolare dalla Bassa Val Susa. Questo, del tutto sconvolto nel sistema di rappresentanza, sempre più politico e sempre meno tecnico, cambia da questo momento in avanti anche le sue caratteristiche principali, abbandona l'obiettivo diffuso a tutto il progetto per suddividere il tavolo di progetto in tanti micro-tavoli misti tecnico-politici, che si occupano ciascuno di uno specifico nodo o sotto-opera del progetto complessivo insistente su di un singolo comune o un insieme ristretto di comuni, e su queste basi diventa anche un'arena caratterizzata da scarsa attenzione alle esternalità, con l'attenzione concentrata prevalentemente alle conseguenze che ricadono in modo più diretto solo su quanti partecipano sulla base dell'assenso all'avvio dei lavori, secondo quanto stabilito dal decreto governativo sulla rappresentanza.

6.2.8 Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico Provinciale

Si tratta dell'ultima arena messa in atto, che si inserisce nell'ambito di procedure apertamente concertative in riferimento alle pratiche di pianificazione e programmazione strategica di area vasta⁹, e che in linea con tale impostazione vede partecipare non solo rappresentanti istituzionali, o loro delegati tecnici, ma anche le parti sociali (oltre all'immane e sempre contestata presenza di Virano). La Provincia, ente capofila per lo studio di un "Piano Strategico per lo sviluppo economico del territorio attraversato dalla Torino-Lione", chiede ai sindaci non di dire sì al TAV, ma di cambiare prospettiva e sedersi intorno a un tavolo per concertare un patto territoriale di sviluppo¹⁰. Tale richiesta suona agli amministratori come un tentativo di comprare l'assenso all'opera attraverso compensazioni economiche, magari sotto la veste retorica di strumenti per lo "sviluppo integrato e sostenibile" e "interventi migliorativi dell'assetto fisico, funzionale e ambientale della città e dell'area vasta"(D.G.P. n. 11 del 18/03/08).

⁸ Come esplicitamente ammesso anche dal presidente della Conferenza dei Servizi, "l'opzione zero è solo un caso accademico ed è nei fatti scomparsa dalle trattative" (Luna Nuova del 20/4/07 – prima pagina).

⁹ Per una ricognizione di tali strumenti e la loro collocazione fra concertazione e nuovi modelli, si vedano, per la pianificazione strategica: Le Galès [1998]; Healey [2004]; Tanese, Di Filippo e Rennie [2006]; Gioioso [2007]; Fedeli [2006]; Gibelli [1997]; Fanlo Cortès [2006]; Perulli [2006]. Per la programmazione negoziata: Bolocan Goldstein, Pasqui e Perulli [2000]; Armondi, Milanese, Pasqui e Savoldi [2004]; Cerruti [2002]; Cersosimo [2000]; Cersosimo e Wolleb [2001]; Cnel [2004]; De Rita [1998]; Freschi [2001]; Magnatti, Ramella, Trigilia e Viesti [2005]; Barbera [2001; 2005]; Barbera, Di Monaco e Roccati [2002].

¹⁰ Luna Nuova del 13/5/2005 – pag. 3

L'obiettivo dichiarato è quello di individuare progetti di rilevanza strategica e “delineare un quadro prioritario di opportunità in termini di investimenti nazionali ed europei” per sostenere la loro realizzazione, attraverso “competenza tecnica e consenso istituzionale” (Presentazione del Piano Strategico, p. 11). La *governance* prevede un Comitato di Pilotaggio e Tavoli di ascolto tematici territoriali sulla base di macro-aree in cui inizialmente è suddiviso il territorio dell'intervento:

1. Area metropolitana torinese
 - a. Torino
 - b. Gronda Nord
 - c. Gronda Ovest
 - d. Collina Morenica
2. Comunità Montana Bassa Val di Susa e Val Cenischia
3. Comunità Montana Val Ceronda Castemone
4. Comunità Montana Val Sangone
5. Comunità Montana Alta Val di Susa

A questi si aggiunge in seguito, fra le polemiche e le accuse di “voler partecipare alla spartizione della torta”, l'area dell'Adduzione Est con i relativi comuni, che pure si trovano già sulla tratta Torino-Milano, per un totale di ben 71 amministrazioni comunali interessate, di cui meno di $\frac{1}{3}$ (23) rappresentative della zona sicuramente interessata dall'infrastruttura ma ad essa contraria, la Bassa Val Susa. Il che riaccende le polemiche su presunti tentativi di anestetizzare il dissenso [Algostino 2008]. La sproporzione che meno gradita dalla Bassa Valle è però quella in seno al Comitato di Pilotaggio, dove essa possiede solo $\frac{1}{4}$ dei rappresentanti relativi agli enti locali (3 su 11), e che è articolato come segue:

– Enti locali del territorio interessato	11
– Città di Torino	1
– Gronda Nord	1
– Gronda Ovest	1
– Collina Morenica	1
– Adduzione Est	1
– Bassa Val di Susa e Val Cenischia	3
– Val Sangone	1
– Val Ceronda e Casternone	1
– Alta Val di Susa	1
– Rappresentanti del mondo economico	3
– Unione Industriale	1
– Camera di Commercio	1
– CGIL-CISL-UIL	1
– Altri Enti	4
– Ministero Infrastrutture	1
– Osservatorio Torino-Lione	1
– Regione Piemonte	1
– Provincia di Torino	1
TOTALE RAPPRESENTANTI	17

Secondo la delibera di istituzione del Comitato, “i Sindaci di ogni area geografica definiranno con le modalità opportune il loro rappresentante all’interno del Comitato; nel caso in cui l’area geografica corrisponda ad una comunità montana è la Conferenza dei Sindaci della Comunità Montana che definisce i propri rappresentanti”. Il che da una parte istituzionalizza l’arena informale dei sindaci, e dall’altra lascia presupporre una libertà di nomina da parte dei comuni. Quanto al metodo “la Provincia di Torino intende assumere fin da subito l’orientamento del massimo coinvolgimento degli enti locali territorialmente interessati, sia nella fase ideativa, che in quella dello sviluppo e della successiva gestione attuativa del Piano Strategico, promuovendo un Comitato di Pilotaggio dell’iniziativa con una qualificata partecipazione degli enti territoriali, delle amministrazioni comunali e dei rappresentanti del mondo economico”. La Fase 1 di diagnosi e ascolto, principalmente tecnica, si svolge nei Tavoli territoriali di ascolto strutturato identificati nelle macro-aree, e ad ogni tavolo partecipano, oltre agli enti locali, Provincia, Regione, parti sociali e Osservatorio Torino-Lione. Dopo la fase di ascolto strutturato si passa in Comitato di Pilotaggio per la definizione del problema e l’elaborazione della visione (Fase 2: Visione e Progettazione), fase principalmente politica, dove si fa diretto riferimento a “concertazione”, “partnership”, “coalizione territoriale” (Presentazione, pp. 26-27). Dopodiché la negoziazione torna ai tavoli territoriali per lo sviluppo della progettazione e l’individuazione di priorità che rispettino i criteri della visione (linee strategiche, obiettivi e azioni). Le progettazioni dei vari tavoli devono infine tornare in sede di Comitato di Pilotaggio per l’adozione definitiva dello Schema di Piano Strategico.

Sia i Tavoli di lavoro che il Comitato di Pilotaggio sono affiancati ad un Gruppo di Lavoro di esperti dei vari settori interessati (pp. 6-7: pianificazione urbanistica e progettazione territoriale partecipate, programmazione economica concertata, mediazione e animazione sociale) con funzioni di “supporto e accompagnamento tecnico, verifica e coordinamento, comunicazione e informazione” (pp. 18-19), provenienti da organizzazioni partner del progetto (Censis, Ires, Cooperativa S&T, Studio di urbanistica FOA). Secondo il movimento, tuttavia, il gruppo tecnico avrebbe il solo scopo di redigere studi capaci di dimostrare gli ipotetici vantaggi economici e occupazionali del Tav per i territori attraversati, ponendolo sotto una luce più accettabile.

In definitiva tale arena attira su di sé infinite critiche da parte degli enti locali che avrebbero dovuto parteciparvi. Come già sottolineato si contesta il fatto che nella composizione dell’arena i rappresentanti della Bassa Valle, che pure è il territorio più toccato da tutte le ipotesi di tracciato, sono in minoranza rispetto a zone non toccate o solo in maniera marginale dall’ipotetica linea, e ancor di più dopo l’allargamento alla zona dell’Adduzione Est, che addirittura si trova già su un’altra tratta (Torino-Milano). A ciò ci aggiunge, anche in questo caso, la discutibile rivoluzione operata dal decreto governativo sulla rappresentanza di gennaio 2010, secondo cui la “finanziabilità del Piano strategico della Provincia dovrà rispecchiare il quadro di riferimento relativo agli ambiti territoriali e alle disponibilità collaborative degli enti territoriali interessati”. Vale a dire che hanno diritto a partecipare, e a ricevere i benefici del Piano Strategico, solo quei comuni che dichiarano esplicitamente il proprio favore nei confronti dell’opera e collaborano di conseguenza. Se sin da subito questo veniva chiamato “il tavolo delle compensazioni”, è chiaro come in seguito a tale svolta gli amministratori denunciino quello che ritengono un tentativo di comprare il consenso all’infrastruttura con compensi sull’acquiescenza travestiti da progetti di sviluppo, ricercando il consenso altrove se ne nella zona interessata tale incentivo non facesse presa. Independentemente dai giudizi degli amministratori valsusini, resta il fatto che al di là dei continui riferimenti retorici a “visioni strategiche”, “ottica di sistema”, “relazionalità territoriale cooperativa”, “sviluppo integrato” e “sussidiarietà” [Censis e Ires 2008a; 2008b], si tratta dopo tale svolta di

un'arena con scarsa considerazione delle esternalità che ricadono su quanti non partecipano, e che si concentra sugli obiettivi focalizzati dei singoli interventi di sviluppo, dando per scontato e depoliticizzando l'obiettivo diffuso, e probabilmente il vero obiettivo, della costruzione della linea.

Soprattutto, infatti, è la natura stessa dell'arena a venire contestata, dando essa per scontata la realizzazione dell'infrastruttura e prefigurando per ciò stesso un via libera, scavalcando il ruolo degli altri tavoli di confronto. L'obiettivo dichiarato è infatti quello di “accrescere la competitività del territorio attraversato dalla linea Torino-Lione”, e dunque tutto il lavoro di progettazione verte attorno al punto fermo che la linea, che rappresenta niente meno che il fattore che definisce l'area d'intervento, verrà realizzata. Oltre a ciò, comunque, va detto che l'arena gode di scarsa credibilità agli occhi di tutte le parti coinvolte anche per il semplice fatto di arrivare per ultima, dopo anni di fallimenti decisionali, quando ormai il clima era definitivamente avvelenato per tutte le controparti e già si intravedeva il ritorno al conflitto più duro.

6.2.9 *Le contro-arene informali*

Da ultimo si passano brevemente in rassegna quei luoghi dei vari fronti del movimento che intenderebbero incaricarsi di fornire un processo decisionale alternativo e, nel loro giudizio, più equilibrato ed informato. Si tratta di arene molto diverse fra loro, ma che condividono, oltre all'obiettivo di frenare il processo decisionale ufficiale, volontarietà di partecipazione e scarsa istituzionalizzazione nel senso indicato da Regonini [2005]. L'informalità diventa così la caratteristica principale di queste che si situano a metà strada fra organizzazioni e arene, con l'apertura al cambiamento e la partecipazione libera pur nel riconoscimento di varie forme di leadership e di sottogruppi trainanti [Cognetti 2009]. L'altra caratteristica unitaria è il fatto che esse derivano la loro stessa esistenza dall'opposizione al processo decisionale ufficiale, che le crea e insieme le modifica, e questo secondo Schön [1989] si ricollega all'altra caratteristica: il fatto di avere una derivazione recente nella contrapposizione alle istituzioni le rende informali. Secondo Schön il tratto distintivo di tali organizzazioni sta nel possedere norme anche elaborate e istituzionalizzate senza per questo essere governate da regole formali. Il che porterebbe da un lato ad una situazione dinamica in cui i partecipanti, la configurazione, le attività, e la missione sono soggetti al cambiamento (come si può rilevare nell'evoluzione tanto della Conferenza dei Sindaci quanto del Comitato di coordinamento in senso contrario a quanto avrebbero desiderato i comitati), dall'altro alla possibilità di svolgere funzioni multiple (interlocutore istituzionale, strumento di cooperazione sovra-comunale e arena esecutiva per la Conferenza dei Sindaci; coordinamento dell'azione collettiva e pratica di comunità per il Coordinamento dei Comitati; coordinamento, gestione dei presidi e *institution building* per il Comitato di coordinamento). L'informalità e la mancanza di regole codificate permette poi da una parte di aggregare soggetti molto diversi fra loro che attingono a posizioni politiche, storie, linguaggi, risorse e competenze differenti, senza la necessità di ricondurli obbligatoriamente ad un'identità condivisa se non dai bordi piuttosto sfocati, e insieme di rendere tali arene al controllo o a sostegno delle organizzazioni formali (primi fra tutti i partiti, e, nel caso dei comitati, gli stessi sindaci ed associazioni ambientaliste).

La prima contro-arena è rappresentata dall'unione delle associazioni ambientaliste di portata nazionale, che già avevano lavorato fianco a fianco su questo territorio contro scelte localizzative precedenti (elettrodotto e autostrada), nel Comitato Habitat, che rappresenta il nucleo attorno al quale si aggrega poi tutto il movimento, secondo un procedimento classico nei movimenti ecologisti [della Porta e Diani 1997, 129-130]. La seconda in ordine di tempo è la Conferenza dei Sindaci, che come si vedrà assume

nel corso della vicenda un ruolo quasi-istituzionale, quale interlocutore legittimato o meno dai promotori a seconda delle circostanze (in verità, a seconda che assecondasse o meno il processo decisionale). Essa, pur non essendo mai stata aperta a presenze extra-istituzionali, per un lungo periodo ha coinvolto le altre anime del movimento nelle scelte prese, cosa non più avvenuta dopo l'accettazione del dialogo da parte degli enti locali e l'inizio delle riunioni a porte chiuse. Nel prosieguo della vicenda un'accusa di deriva autoritaria da parte della conferenza viene portata anche dai Consigli Comunali, che incolpano i sindaci di utilizzare tale arena come decisore di ultima istanza per imporre ai territori le scelte discusse con i promotori, senza passare attraverso le istituzioni della democrazia rappresentativa locale. L'arena presenta un grado di istituzionalizzazione nettamente superiore rispetto agli altri momenti decisionali informali del movimento, obiettivo diffuso e volontarietà di partecipazione sulla base della contrarietà all'opera, che, nonostante l'orientamento universalista assunto anche dal versante istituzionale del movimento, comporta comunque scarsa attenzione alle esternalità, nel senso che le decisioni prese all'interno della Conferenza hanno valore solo per i comuni che in essa si riconoscono.

Per quanto riguarda il versante civico, ad un livello superiore rispetto alle assemblee dei singoli comitati si trova il Coordinamento dei comitati, che si occupa di tematiche più generali che riguardano tutta la Valle e non singoli comuni o paesi. La convocazione del Coordinamento non ha scadenza fissa, è funzione della situazione politica contingente, ed è affiancata alle Assemblee Generali, convocate in casi di problematiche impellenti quali l'organizzazione di manifestazioni ed altre azioni. Leonardi [2006, 293] nota quindi come la struttura a differenti livelli della componente popolare si caratterizzi più per la diversità dei temi trattati (locali, generali, urgenti) che non per la diversità dei ruoli assunti (semplice attivista, rappresentante, delegato, portavoce, leader), connotandosi dunque come orizzontale.

Infine si ha il Comitato di Coordinamento (o istituzionale), convocata dai sindaci o dai presidenti delle Comunità Montane, nata come assemblea a valore consultivo utilizzata dai sindaci per informare la popolazione, che tuttavia nel corso della vicenda e quantomeno nei momenti più unitari della lotta, ha finito per diventare quello che viene solitamente definito come il "laboratorio valsusino di democrazia partecipativa", in cui il parere dei comitati era di fatto vincolante. Il termine laboratorio indica un luogo, più che una procedura [Bobbio 2004a, 93], in cui i vari attori riescono a interagire sbloccando i naturali rapporti di forza [*ibidem*, 57; Ruggero 2009], abbandonando così anche il modello assembleare in favore di pratiche più direttamente deliberative [Bobbio 2006c, 22], in cui i partecipanti possano confrontarsi direttamente in condizioni accettabili di parità [della Porta 2005; De Nardis 2004; Caccia 2006]. Paragonabile dunque al livello che Arnstein [1969] definirebbe potere delegato, in cui i sindaci hanno bisogno delle risorse di mobilitazione detenute dal movimento e sono dunque pronti a concedere parte dei propri poteri decisionali, nonostante essi esercitino più che altro un ruolo differente cui si collega uno status superiore, legittimazione, attribuzioni formali e un elevato potere di proposta che gli deriva dalla capacità di predisporre formulazioni operative compatibili con i vincoli di contesto. Anche in questo caso tuttavia, come accaduto anche in Conferenza dei Sindaci, il processo decisionale istituzionale, dopo aver creato le condizioni per la nascita di tali contro-arene, retroagisce su di loro modificandone le condizioni e la struttura. Con l'apertura dei centri decisionali agli enti locali, infatti, per questi tornano spendibili risorse alternative alla mobilitazione, vale a dire alla risorsa di chi non ha risorse, e il rapporto con il movimento viene gioco forza messo progressivamente da parte con tutto il suo armamentario decisionale partecipativo, in favore di un rapporto diretto con le controparti.

6.3 Analisi del processo decisionale nel suo complesso¹¹

Dopo una breve descrizione delle singole arene, cosa si può dire del processo decisionale sulla Torino-Lione nel suo complesso, dal lato italiano della vicenda? Sutto [2007a; 2010] ritiene che esso incarni un esempio tipico di coalizione locale sviluppatista di interessi forti sul modello della *growth machine* [Logan e Molotch 1987], vale a dire una rete di accordi formali e informali fra attori pubblici e privati, riconducibili alle categorie dei rappresentanti istituzionali, degli imprenditori e degli operatori dei trasporti, interessati ad attirare investimenti economici sul territorio. La tesi di Sutto [2010, 63-65] è che nel caso della progettazione dell'alta velocità in Val di Susa si siano verificate proprio queste condizioni, vale a dire la creazione di una coalizione ristretta, pubblico-privata e politico-tecnica, formata da attori istituzionali (ai vari livelli di governo, da quello europeo a quello metropolitano del Comune di Torino, ma non a livello micro), operatori ferroviari (Fs-Trenitalia e RFI per la parte infrastrutturale) e attori economici (incarnati dal comitato promotore Transpadana espressione del mondo imprenditoriale). È all'interno di tale coalizione ristretta che, indipendentemente dagli altri soggetti eventualmente presenti in alcune fasi, si troverebbero gli attori importanti. “La sala dei comandi”, come la definisce Sutto, dove si elaborano le questioni, si definiscono i problemi e si prendono le decisioni vincolanti attraverso un procedimento rigidamente negoziale e squilibrato.

Il processo decisionale di questa *growth machine*, che si appoggia sul supporto tecnico legittimante prodotto esclusivamente da affiliati alla coalizione, si caratterizzerebbe infatti per un metodo esclusivo e concertato proprio delle arene corporative [Bobbio 2001; 1999; Morisi 2008]:

Il concetto di concertazione nel processo decisionale della Torino-Lione indica una modalità di elaborazione politica che, in opposizione a una logica di costruzione del consenso entro un gran numero di attori (partecipazione), si fonda su partenariati espliciti, dove gli attori “importanti” sono riconosciuti e dove la costruzione del consenso è limitata alla “sala dei comandi” [Sutto 2010, 64].

Ciò non significa che tale sala dei comandi non sia ampia e composita, dal momento che la coalizione resta pur sempre abbastanza eterogenea rispetto alla definizione del problema e alle giustificazioni adottate alla soluzione proposta, ma resta comunque vero il basso grado di inclusione del processo decisionale verso gli interessi deboli lungo tutto l'arco della vicenda, pur in presenza di mutamenti processuali all'interno della coalizione dominante con l'entrata degli attori in tempi differenti e il variare del loro peso reciproco a seconda della fase nel ciclo di *policy* [ivi, 65].

Dalla tab. 6.4 si può infatti verificare come il peso e il grado di coinvolgimento dei vari soggetti all'interno della coalizione dominante vari, a seconda dei ruoli o delle circostanze, lungo l'arco della presa di decisioni dall'inizio sino ad ora. Si può anche notare come gli enti locali, eccettuato il Comune di Torino, entrino a far parte della scena, senza mai superare il livello di mera consultazione, solo in una fase tarda della progettazione, dimostrando la loro sostanziale estraneità alla *growth machine* che perdurerebbe anche dopo la loro inclusione, che altro non sarebbe che cooptazione subordinata [della Porta e Piazza 2008], nelle arene decisionali ufficiali. L'unico punto fermo nella mutevolezza dei rapporti interni al gruppo dei *decision-makers* è invece il fatto che si mantiene sempre e comunque relativamente ristretto, nel senso che nello schema non compare mai la società civile, in nessuna fase comprese quelle successive all'apertura delle arene, neppure ad un livello basilare di informazione [Vittadini 2006; Caruso 2006b; Cedolin 2006; Vitiello 2006] che, come si è visto, è in realtà spesso mancato addirittura per gli amministratori locali e persino dopo la loro formale ammissione ai nodi decisionali.

¹¹ Gli strumenti analitici adottati in questo studio si rifanno alla tipologie presentate nel cap. 3.

Tab. 6.4 Momento e grado del coinvolgimento

	Informazione	Consultazione	Partecipazione	Controllo
Agenda setting	Regione		Governo nazionale CIG Comitato promotore	Unione Europea
Definizione problema		RFI LTF (Alpetunnel)	Regione	Governo nazionale CIG Comitato promotore
Raccolta dati	Governo nazionale Regione Provincia Comune Torino	Governo nazionale Regione Provincia Comune Torino	Comitato promotore	RFI LTF
Individuazione finalità, obiettivi e alternative	Enti locali		RFI LTF Regione Provincia	Governo nazionale
Progettazione preliminare		Enti locali Regione Provincia	Governo nazionale	RFI LTF
Progettazione esecutiva		Enti locali Regione Provincia	Governo nazionale	RFI LTF
Pianificazione strategica		Governo nazionale Regione Enti locali Parti sociali		Provincia

L'interpretazione di Sutto, che pure pare fotografare egregiamente l'effettiva struttura decisionale lungo tutto l'arco della vicenda, sembrerebbe però nascondere la discontinuità, solo formale ma non meno importante da un punto di vista simbolico, fra la prima fase (1990-2005) in cui il consenso locale ed esterno alla *growth machine* non viene neppure cercato, e la seconda (dal 2006 almeno sino al sostanziale fallimento anche di questa via nel 2010) nella quale l'apertura del dialogo e il consenso del territorio diventano le parole chiave del processo, pur nella continuità neppure tanto celata con il modello della fase precedente. L'enfasi sulla *growth machine* nasconderebbe in sostanza la natura processuale che avrebbe portato, attraverso la formale trasformazione di tale modello successiva all'inclusione degli enti locali a partire dal 2006, proprio alla salvaguardia della sua continuità sotto un'aura di maggiore legittimazione, basata sulla retorica del consenso che caratterizza la seconda fase della vicenda a partire dalla creazione di arene allargate agli enti locali.

Inizialmente infatti, ammantato di legittimità tecnica, il fatto stesso che esistesse una coalizione decisionale elitaria, incaricata di portare avanti la scelta in nome del bene comune, era tutt'altro che nascosto, ed anzi considerato la garanzia della necessaria responsabilità contro l'irrazionalismo delle società civile locale, si potrebbe dire "legittimamente autoritario". È solo con il procedere degli eventi che la coalizione dominante avrebbe preso atto del conflitto e del rischio di perdita di legittimità che esso portava con sé, mutando la forma del modello decisionale con l'enfasi posta sulla nuova fase di confronto aperto e trasparente ma mantenendo sostanzialmente intatta la sostanza e le decisioni prese sino a quel momento.

Nella prima fase in effetti la struttura a *growth machine* resta alquanto evidente, con una coalizione di sviluppo pubblico-privata che si estrinseca in una *policy community* chiusa di pochi gruppi gerarchici, dotati di risorse e sostanzialmente in accordo fra loro nell'impostare una strategia di crescita infrastrutturale. Questi gruppi gerarchici a loro volta non occupano una posizione di parità all'interno della coalizione, dovendo sottostare alla mediazione e al ruolo di decisore di ultima istanza assunto dal Governo nazionale, che assume una posizione preminente sia nei confronti delle altre istituzioni pubbliche (Regione e Provincia), sia degli interessi privati di cui pure sembra farsi difensore e promotore, secondo un modello molto simile a quello neocorporativo. Tale strategia di sviluppo definita dalle intese fra decisori e grandi interessi economici avrebbe come da copione comportato la reazione di valore d'uso da parte di una contro-coalizione, di tipo *issue networks* dal carattere almeno inizialmente transitorio e aperto, fra una varietà di gruppi non gerarchici, con scarse risorse e raramente in accordo fra loro, aggregati attorno al nucleo composto dai rappresentanti politici locali e dai residenti organizzati. La coalizione concorrente, secondo la visione del blocco di potere pubblico-privato dei promotori, sarebbe per ciò stesso caratterizzata da una strategia di tipo NIMBY, anti-sviluppista, conservatrice e irrazionale, in quanto fondata su *policy core beliefs* di natura differente e minoritari [Sabatier e Weible 2007, 194], e scarsamente sensibile ai vantaggi economici che ricadrebbero soprattutto su investitori esterni alla comunità.

Promotori pubblici e privati che condividono gli stessi *deep core beliefs* e *policy core beliefs*, divisi solamente su *secondary beliefs* (primo fra tutti il raccordo della linea con il nodo di Orbassano) formano insieme una coalizione in disputa con quella degli enti locali, i quali sono portatori di *policy core beliefs* di tipo differente, mentre i comitati e il resto del movimento paiono essere almeno da un certo momento in avanti portatori di *deep core beliefs* radicalmente diversi, prefigurando la necessità di un mutamento radicale del modello di sviluppo e non solo l'abbandono dell'ipotesi infrastrutturale. Quello dei promotori resta tuttavia saldamente il sistema di significato egemone nella società allargata al di fuori della disputa locale. E come si è visto la coalizione che si rifà al sistema di credenze dominante ed è soddisfatta dallo *status quo* decisionale non avrebbe alcun incentivo a concedere alcunché, compresa la stessa partecipazione, alle coalizioni minoritarie, a meno che esse non riescano a imporre le proprie credenze come maggioritarie.

Nel caso in questione non accade nulla di paragonabile, e tuttavia la coalizione minoritaria riesce comunque ad uscire dall'isolamento impostole, ricorrendo all'arma della protesta. Il conflitto anche aspro ed accompagnato dal turbamento dell'ordine pubblico rappresenta a pieno titolo un esempio di ciò che Sabatier e Weible [ivi, 205] indicano come *shock* interno al sotto-sistema di *policy*, che porta ad una situazione di stallo decisionale. In conseguenza di ciò si sarebbe instaurata quindi una diversa struttura delle opportunità politiche di coalizione, che avrebbe spinto la coalizione dominante dei promotori a concedere arene più aperte per uscire dall'*impasse* (spinta al coinvolgimento proveniente dal basso, secondo la tipologia di Bobbio [2004a, 119]). La combinazione delle due variabili principali della struttura di opportunità, vale a dire grado di consenso richiesto per la decisione e apertura del sistema politico alla partecipazione, sembrerebbe sì indicare, almeno formalmente, un allontanamento dal modello decisionale autoritario, ma non tanto in direzione di uno pluralistico, quanto verso uno che gli stessi Sabatier e Weible [2007, 200-201] indicano come corporativo. Ed effettivamente quello corporativo sembra essere il modello che meglio si adatta alla descrizione del processo decisionale attorno alla scelta pubblica Torino-Lione, e non solo perché anche a seguito del coinvolgimento si è continuata a preferire la modalità della negoziazione piuttosto che quelle del voto o della deliberazione, né solo perché gli stessi atti

delle arene allargate autodefiniscano il processo decisionale messo in atto come “concertativo” (in particolare il Quaderno 3 dell’Osservatorio, pag. 6)¹².

Prima di chiarire più nel dettaglio la scelta di definire il processo decisionale dal lato italiano come neocorporativo, occorre illustrare cosa si intende per continuità sostanziale del *policy-making* a fronte di una discontinuità formale tra prima e seconda fase, antecedente e successiva allo scoppio del conflitto più aspro nel 2005. In entrambi i periodi sarebbe infatti da registrare una dissonanza di fondo fra le procedure realmente adottate e la raffigurazione retorica che i promotori ne hanno voluto veicolare nell’opinione pubblica. Se le prime sarebbero rimaste sostanzialmente invariate, la seconda sarebbe invece mutata dal primo al secondo periodo, in quanto i criteri di legittimazione fondati sull’*expertise* tecnica ed elitaria sarebbero stati messi in dubbio dallo scoppio del conflitto, e (parzialmente) sostituiti da un nuovo tipo di legittimazione fondato sul richiamo al consenso con i territori interessati. Le due retoriche di legittimazione tuttavia, questa almeno è l’ipotesi, nasconderebbero in entrambi i periodi procedure concertative più o meno aderenti al modello della *growth machine*, semplicemente allargate, nella seconda fase, alla cooptazione degli enti locali per ragioni di consenso, secondo il modello più classico dello scambio politico.

Rifacendosi alla tipologia di Bobbio [2001] e Morisi [2008] (tab. 6.5), si potrebbe dire che nel primo periodo l’enfasi fosse posta su processi di pianificazione tecnica di tipo esclusivo, con l’accesso limitato e la scarsa trasparenza giustificati dal carattere oggettivo e neutrale degli esperti incaricati di redigere il progetto. Il riferimento è agli indiscutibili progetti di RFI per la sezione nazionale, e di LTF per quella internazionale, stilati entro l’iter previsto dalla Legge Obiettivo. Nel secondo periodo, viceversa, l’enfasi sarebbe ricaduta sul processo dialogico instaurato con l’ammissione dei comuni interessati in centri decisionali appositamente creati per dare il via ad una nuova fase (retorica ampiamente agevolata all’inizio dal passaggio dal governo di centrodestra a quello di centrosinistra, e dal bisogno di quest’ultimo di fare appello alla discontinuità con i metodi dell’esecutivo precedente), caratterizzata da accesso esteso e trasparenza informativa, che rompesse con i riferimenti simbolici precedenti, ormai delegittimati come autoritari dal conflitto che aveva fatto presa su parte dell’opinione pubblica anche al di fuori del contesto locale. Dietro queste due diverse interpretazioni legittimanti adottate nei due periodi, che si rifanno a scelte costruite sulla base di argomenti, starebbero tuttavia processi reali fondati su interessi, e caratterizzati da procedure sostanzialmente simili di scambio politico, ristretto alla coalizione dominante nella prima fase, formalmente allargato alla cooptazione subordinata degli enti locali nella seconda.

Il fatto che si tratti di rappresentazioni simboliche, tuttavia, non significa che esse non abbiano impatti reali sul processo. E non solo in termini di legittimazione, ma anche di commistione fra strumenti propri del modello realmente seguito e di quello presentato retoricamente. Ad esempio nel primo periodo sarebbero stati all’opera strumenti che Lascoumes e Le Galès [2009b] definirebbero norme e standard, caratterizzati da una legittimità mista, depoliticizzata e insieme espressione degli interessi forti, che si fonda sia su una razionalità di tipo tecnico-scientifico che contribuisce a neutralizzare la portata politica, sia su una razionalità contrattata «basata sulla loro elaborazione negoziata e sulle procedure cooperative che essi instaurano. Essi possono anche consentire l’imposizione di obiettivi [...] ed esercitare un notevole potere coercitivo» [*ibidem*, 26]. Qualcosa di molto simile a ciò di cui parlano Innes e Booher [2003, 53] quando descrivono una combinazione fra lo stile orientato all’influenza politica e quello

¹² I richiami in questo senso più evidenti e continui si hanno nei documenti propedeutici e nei verbali del Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico provinciale, cosa che tuttavia non stupisce dal momento che questa è un’arena di tipo concertativo sin dalle premesse e dagli obiettivi. Decisamente meno scontato è che anche le altre arene adottino procedure di questo tipo (oltre a farvi riferimento).

Tab. 6.5 Metodi richiamati retoricamente e metodi reali

	Metodo non deliberativo Scelta fondata su interessi	Metodo deliberativo Scelta fondata su argomenti
Metodo esclusivo Accesso limitato Bassa trasparenza	Contrattazione e scambio politico Attori chiave: politici	Pianificazione Attori chiave: esperti
Metodo inclusivo Accesso esteso Alta trasparenza	Aggregazione degli interessi Attori chiave: votanti	Metodo dialogico Attori chiave: stakeholders

guidato da criteri tecnocratici-burocratici: il primo avrebbe bisogno del secondo per ottenere legittimità, mentre il secondo otterrebbe dal primo quell'artificiale situazione di certezza al riparo dal conflitto degli interessi influenti, unica condizione nella quale può operare.

Nel primo periodo la progettazione dipenderebbe insomma dai rapporti di forza interni alla coalizione sviluppatista dominante, ma potendo al contempo fare affidamento su una legittimità universale basata sulla razionalità tecnico-scientifica [Borraz 2009, 38], che gli viene dalla rappresentazione simbolica che del processo decisionale la coalizione stessa vorrebbe dare. Questo modello «è tanto più legittimo, in apparenza, poiché si accompagna a riferimenti alla natura democratica del processo di elaborazione delle norme, e ai dati scientifici e tecnici sui quali le norme stesse si fondano» [*ibidem*, 39]. La negoziazione fonda la sua pretesa di legittimità sulla base del fatto che lo scambio poggia sul ricorso all'*expertise*, e che dunque l'accordo statuisca oggettivamente cosa è giusto, tacendo il fatto che sono gli stessi promotori a fornire i dati scientifici a supporto della soluzione da loro proposta (e ad avere un interesse diretto nella normalizzazione). Pur essendo il prodotto di un compromesso basato su criteri politici ed asimmetrie di potere, l'accordo vincolante si manifesterebbe tuttavia sotto una forma che rende visibile unicamente il presunto consenso basato su elementi tecnici oggettivi [*ibidem*, 42-59], delegittimando al contempo le prime forme di dissenso pacifico che si sviluppano nel primo periodo contro tale schema dominante.

Sulla base della legittimazione tecnica la coalizione promotrice può infatti imporre un modello di comunicazione che Bobbio [2006c] definirebbe oratorio verso la comunità locale, o al più di conversazione asimmetrica con i suoi rappresentanti istituzionali, dal momento che detiene conoscenze e capacità argomentative nettamente superiori e posizioni più risolutive, che la farebbe optare per un sottile processo di manipolazione. Ciò comporta tuttavia l'esclusione dal processo decisionale di tutti gli interessi deboli, quali le associazioni ambientaliste, le aggregazioni informali di cittadini e gli stessi governi locali, i quali si organizzano sia per modificare tale situazione di esclusione, sia per impedire che la scelta venga presa, e lo fanno principalmente attraverso la scientificizzazione di rimando delle giustificazioni adottate, per poter controbattere alle tesi dei promotori su un piano di maggiore parità.

Quando la coalizione No-Tav riesce in questo modo ad imporsi all'attenzione, si determina una situazione in cui entrambe le coalizioni paiono accusarsi vicendevolmente di pregiudizio irrazionale, ossia, nei termini di Bobbio [*ibidem*], di farsi portatori di preferenze molto forti ma per nulla consapevoli della questione. In verità pare più probabile che il processo decisionale allargato assuma in questo momento i caratteri dell'*advocacy* simmetrica, ossia dello scontro fra due letture tecniche e politiche (forti e consapevoli) radicalmente contrapposte, venutesi a creare nel corso del processo. Il fatto che anche la

coalizione promotrice di cui fanno parte i *policy-makers* legittimi assuma tale visione, che comporta la difesa strenua di una soluzione specifica [Berta e Manghi 2006; Tartaglia 2006] più che la ricerca processuale di una soluzione basata sulla sospensione del giudizio, determinerebbe, per dirla con Innes e Booher [2003] uno stile di progettazione più militante che tecnocratico, più improntato al *converting* (convertire gli avversari alla propria ideologia) che al *convincing* (convincere gli avversari della bontà della propria posizione facendo appello a dati “oggettivi”) e dunque sordo alle argomentazioni altrui, anche scientifiche, con un processo decisionale in cui si scontrano due stili militanti contrapposti: uno legittimato a decidere, l'altro escluso dalla decisione.

È a questo punto la coalizione oppositiva, dal momento che la scientificizzazione delle argomentazioni non dà i risultati sperati, adotta pienamente una tattica di tipo conflittuale. A seguito delle proteste e della loro repressione diventa chiaro alla coalizione dominante, e soprattutto al nuovo esecutivo nazionale di centrosinistra che ha sostituito quello di centrodestra quale decisore di ultima istanza all'interno di tale coalizione, che la rappresentazione retorica del periodo precedente non basta più a fornire legittimazione sociale al processo decisionale, e corre ai ripari con una nuova strategia che pone l'enfasi sul consenso, attraverso il coinvolgimento degli enti locali nei centri decisionali. Nei discorsi dei *policy-makers* si passerebbe ad un “modello consensuale” [Ecosfera 2001, 70-73], con il coinvolgimento degli enti locali privi di quelle risorse circolanti all'interno della coalizione dominante, ma utili perché in grado di restituire legittimazione alle scelte dopo lo scoppio della conflittualità, nell'idea che dal consenso raccolto sarebbe dipeso il successo della scelta. Ma in realtà il processo continuerebbe ad assumere i connotati di un “modello partenariale” [*ibidem*], che prevede la mediazione fra interessi collettivi ed economici, per quanto su basi diverse e più allargate rispetto al periodo precedente.

Mediazione che anche nella seconda fase sembrerebbe rispecchiare un modello concertativo, come quello sviluppato nella prima con la negoziazione fra interessi pubblici e privati sotto la mediazione del Governo nazionale. A partire dal 2006 si ha l'allargamento del coinvolgimento anche ai *leaders* degli interessi locali più deboli, nella figura dei loro rappresentanti istituzionali legittimi, ma non nel senso di una democrazia associativa [Baccaro 2004], bensì in un classico esempio di scambio politico nella speranza di ottenere l'ordine arricchendo il processo con risorse di consenso più diffuse [Pizzomo 1977]. Le arene italiane sembrerebbero dunque un tentativo di imporre un *decision-making* di stampo neocorporativo dal lato dell'*output* [Lehmbruch 1981], ossia come forma di addomesticazione del dissenso¹³ [Algotino 2008], senza che fossero contemporaneamente presenti le necessarie condizioni di *input* previste dal modello neocorporativo classico¹⁴ [Schmitter 1981]. Rappresenterebbero infatti un tentativo di ottenere il consenso in cambio dell'integrazione delle *leaderships* (enti locali), mentre non sussisterebbero né un'adeguata centralizzazione del potere di rappresentanza, né una sua concentrazione. Sul primo punto infatti i comitati civici paiono ben poco propensi a delegare ai ruoli della democrazia rappresentativa il compito di decisori unici del destino del territorio, e di conseguenza i vertici (i sindaci) non sarebbero in grado di imporre scelte vincolati alla base (in questo caso elettorale), e di pretendere da questa il rispetto dei patti stipulati dal vertice e la rinuncia alle ostilità, dal momento che la stessa legittimità del ruolo di rappresentanza viene rimessa in discussione.

¹³ Non necessariamente in senso negativo, ma come strumento per riportare il conflitto nel suo alveo. Per una visione più positiva nei confronti del processo decisionale valesino quale forma dialogica cfr. Podestà [2009].

¹⁴ Dal punto di vista dell'integrazione degli enti locali, mentre sarebbero pienamente rispettate le condizioni di attribuzione di status semi-pubblico ad organizzazioni private [Fubini, Ravazzi e Sutto 2007], identificate nel ruolo assunto dal comitato promotore Transpadana [cfr. anche: Tebaldi 2001b; 2004].

Anche dal punto di vista della concentrazione della rappresentanza i problemi non sarebbero trascurabili dal punto di vista dell'applicazione efficace di un modello decisionale neocorporativo, dal momento che il fronte della rappresentanza non risulta univoco e si registrano spaccature all'interno del fronte dei rappresentanti (sindaci) su base prima territoriale (Bassa Val Susa più o meno intransigente contro le altre zone maggiormente condiscendenti) e in seguito politica (comuni di centrosinistra su posizioni No-Tav contro comuni di centrodestra passati ad una linea di accettazione). Il che comporta una sorta di concorrenza fra i territori nel candidarsi quali interlocutori credibili agli occhi del Governo nazionale, quasi indipendentemente dal fatto che in fondo si tratti di una scelta localizzativa, di una scelta cioè che in teoria dovrebbe avere ben chiari i territori e dunque gli interlocutori interessati. L'accusa più ricorrente dei comuni della Bassa Val Susa è infatti quella di avere non solo ovviato, ma addirittura sfruttato tale contrapposizione nel tentativo di isolare i territori più recalcitranti all'accordo, diluendo la loro opposizione in arene sempre più allargate a territori maggiormente disponibili per quanto solo tangenzialmente o ipoteticamente interessati dalla linea, potendo peraltro, in questo modo, ostentare di fronte all'opinione pubblica e alle istituzioni europee un consenso sempre più ampio¹⁵.

Non che debbano necessariamente essere rispettate tali regole di centralizzazione e concentrazione perché strumenti decisionali di questo tipo possano funzionare [Schmitter e Grote 1997, 189]. Queste sarebbero solo condizioni a supporto della vera condizione strettamente necessaria, per quanto non sufficiente, vale a dire l'offerta da parte del Governo di un maggior peso politico in termini di riconoscimento istituzionale e di coinvolgimento nelle scelte [Regini 2000]. Ed è proprio tale condizione che sarebbe mancata nel caso delle arene italiane sulla Torino-Lione, che nelle accuse degli oppositori sarebbero più espressione di un tentativo tutto simbolico di comprare il consenso del territorio attraverso un'inclusione di facciata degli enti locali, più che di una reale intenzione di attribuire a questi ultimi un peso decisionale sostanziale. Ed effettivamente essi paiono più cooptati e incorporati per motivi legati al consenso che non realmente coinvolti [della Porta e Piazza 2008], nella speranza che in cambio di un riconoscimento istituzionale altrimenti negato si facessero portatori di una politica di moderazione delle spinte conflittuali della base [Katzenstein, cit. in Trigilia 2002, 127].

Se si ripercorre lo svolgersi della vicenda, in effetti, non solo le arene paiono disegnate dai loro promotori secondo il modello dello scambio politico, ma anche gli stessi enti locali cooptati sono sembrati propensi per lunghi periodi ad accettare una logica di questo tipo, dal momento che essa pareva presentarsi come l'unica alternativa alla debolezza del loro peso politico sulla questione, e al completo isolamento che avrebbe significato la fine di ogni speranza di poter intervenire seppur magari in modo marginale sull'esito del processo. O almeno di poterci provare, il che in termini politici ha la sua importanza per ruoli che dipendono dal consenso dell'elettorato locale, anche in mancanza di risultati concreti. Non basta però, da parte dei rappresentanti, la volontà a partecipare. Può subentrare, infatti, nel caso in cui l'azione di protesta si faccia meno preoccupante per promotori e *policy-makers*, una sorta di inclusione subordinata, svuotando di significato la partecipazione dei rappresentanti di territori che non fanno più paura dal punto di vista di una minaccia credibile di bloccare il processo. In tali casi, come osservava Panitch [1981], in mancanza di un effettivo contributo dei rappresentanti sociali alla formazione delle decisioni politiche, i vertici sono alla fine sottoposti a forti pressioni da parte dei propri membri per abbandonare le strutture di concertazione, cosa si è regolarmente verificata, specie per quanto riguarda

¹⁵ Continuando nel paragone con l'ambito di applicazione più classico del modello neocorporativo, ciò ricorda quei patti sociali che, invece del consueto aspetto trilaterale fra Governo, sindacati confederali e Confindustria, tirano dentro una molteplicità di associazioni di categoria per tentare di legittimare con un consenso ampio l'assenza tra i firmatari della Cgil, maggiore organizzazione di rappresentanza dei lavoratori.

l'Osservatorio, con le reiterate accuse del movimento ai sindaci di essersi lasciati comprare con l'abbaglio del coinvolgimento.

In mancanza di una reale volontà governativa a rendere in qualche modo vincolante il parere degli enti locali, è abbastanza comprensibile come, anche nel caso in cui il rapporto di rappresentanza fosse stato fortemente centralizzato, la base possa non seguire eventuali appelli alla moderazione provenienti dai sindaci, e come a loro volta questi, a lungo andare, possano rifiutarsi di continuare a giocare un gioco che ritengono falsato nelle sue premesse. Come effettivamente, pur fra mille dissidi interni e dopo anni di atteggiamento concertativo, è accaduto a partire dal 2009 nel fronte dei sindaci. Giusti [2003] descrive una visione conservatrice e *top-down* del coinvolgimento, orientata principalmente ad una costruzione negativa del consenso, adottata per mantenere lo *status quo* e allo stesso tempo per accrescere la legittimazione delle scelte. Una visione di questo tipo si concretizza secondo Giusti nella consultazione riguardo a politiche già formulate in precedenza, e che non consente alcuna loro modifica, se non marginale. E ciò assomiglia molto a quanto accaduto con i primi progetti di RFI e LTF, mai seriamente rimessi in discussione da un confronto, in gran parte mai avvenuto, che avrebbe dovuto riscrivere da zero la progettazione con gli esperti nominati dal territorio.

Il punto focale è che in realtà si sarebbe trattato sì di concertazione, ma di “concertazione dimezzata” [Gallimbeni, Piani e Zeppetella 1999], perché ciò che accomuna tutto l'arco della vicenda decisionale è che in verità i promotori non hanno mai seriamente pensato di concedere alcunché agli oppositori, né di rivedere le proprie preferenze, e di conseguenza qualsiasi forma di coinvolgimento sarebbe risultata falsata per poi terminare, ogni qual volta, con un fallimento del dialogo, un'imposizione governativa e una reazione locale all'imposizione. La spinta della base popolare organizzata verso i propri rappresentanti istituzionali ad abbandonare i tavoli della trattativa, e l'azione collettiva in proprio frutto della sua scarsa predisposizione a delegare a questi rappresentanti, che ora si approfondiranno, paiono infatti avere le loro radici proprio nella sensazione di venire “presi in giro” per tutto l'arco del processo decisionale.

6.4 I giudizi degli attori sul processo decisionale

6.4.1 Autoritarismo a fini particolaristici: il ribaltamento delle argomentazioni dei promotori

Il filo rosso che lega tutte le argomentazioni degli oppositori è il ribaltamento delle accuse loro rivolte, debitamente spedite al mittente. Se i No-Tav sono accusati di essere egoisti, irrazionali, ideologici, arroccati sulle proprie posizioni basate sull'ignoranza, violenti e chiusi ad ogni dialogo, essi trovano viceversa che tali definizioni siano perfettamente calzanti per descrivere le loro controparti. Nei discorsi degli oppositori, fra i quali si distinguono ancora una volta i comitati civici, l'egoismo non starebbe allora nel rifiutare un'infrastruttura sul proprio territorio, ma all'opposto nell'imporre al territorio tale infrastruttura per ottenere quelli che gli oppositori ritengono gli interessi economici e politici personali di costruttori, imprenditori e partiti, a scapito dell'interesse generale. Irrazionale non sarebbe chi teme, sulla base peraltro di studi scientifici, per le situazioni di rischio che l'infrastruttura porta con sé, ma chi invece minimizza il rischio nascondendo o manipolando i dati tecnici a proprio favore. L'approccio biecamente ideologico non sarebbe quello del cosiddetto “ambientalismo che sa dire solo no”, bensì quello di continua a riproporre le stesse argomentazioni retoriche senza tollerare che venga minimamente messa in discussione l'irremovibile ideologia tecnocratica, che fa il paio con quella della crescita economica ad ogni costo e che non si lascia scalfire neppure dalle evidenze tecnico-scientifiche, ossia dalle sue stesse armi. La chiusura nei confronti del dialogo, poi, non verrebbe affatto dagli oppositori, che vice-

versa avrebbero costantemente denunciato la totale mancanza di contraddittorio e messo in atto svariati tentativi dal basso per ottenere risposte alle proprie domande e presentare le proprie posizioni, ma da chi non ammette che popolazioni irrazionali interferiscano con le scelte che toccano di diritto all'*expertise* scientifica e all'autorità politica. La violenza, infine, non sarebbe da ricercare fra chi protesta per "garantirsi un futuro", ma in chi reprime tale protesta legittima, trovando inconcepibile che qualcuno possa interferire con gli interessi particolaristici e le prerogative consolidate dei *policy-makers*.

In sostanza, quello che sostengono i No-Tav è che, nonostante la costante attenzione rivolta alla spiegazione sistematica del perché sarebbe giusto opporsi alla Torino-Lione, in realtà non dovrebbe essere la protesta a trovarsi nella posizione di doversi giustificare, bensì il processo decisionale ufficiale, che dietro l'appello all'interesse generale nasconderebbe la difesa di tornaconti particolaristici attraverso procedure affatto neutrali e un potente apparato repressivo.

Un insieme di poche persone, hanno utilizzato mezzi dello stato per piegare al loro volere popolazioni non allineate con i loro progetti, e con i loro personali tornaconti ricchi di interessi. (comitati, 29/11/2005, volantino)

Uno degli intenti principali delle argomentazioni pare dunque quello di porre in risalto la differente impostazione di fondo fra chi chiede di discutere in maniera approfondita la questione, e di avere l'opportunità di spiegare la propria posizione (gli oppositori), e chi invece rifiuta ogni contraddittorio (i promotori e gli attori favorevoli) perché, secondo il giudizio dei No-Tav, saprebbe di avere torto e di sostenere posizioni indifendibili in un'arena pubblica aperta e democratica.

La stragrande maggioranza di una comunità di residenti non vuole costruire il tunnel e sta cercando di spiegarlo a tutti in modo legale, civile, simpatico, sincero, scientifico e nonviolento. (comitati, 05/02/2006, comunicato)

Quello che non siamo ancora riusciti a far capire (ma probabilmente non è colpa nostra perché sappiamo che non c'è nessuno più sordo di chi non vuol sentire) è che l'opera è SBAGLIATA IN SÈ, INTRINSECAMENTE SBAGLIATA, OGGETTIVAMENTE SBAGLIATA (comitati, 14/02/2006, comunicato)

La critica del movimento si indirizza quindi, prima e primariamente, proprio sul modello decisionale proposto, che gli oppositori considerano da una parte antidemocratico, e dall'altra antiscientifico, sull'uno e sull'altro fronte basato su modelli autoritari e non dialogici, operante attraverso preconcetti che non vengono messi alla prova della discussione ma imposti con la forza o, cosa che ritengono ancora peggiore, con l'inganno delle arene allargate. I comitati in particolare spingerebbero invece verso un modello realmente partecipato, dove sia legittimo diagnosticare insieme cosa rappresenta il problema, invece di accusare di terrorismo e reprimere chi non si allinea all'ideologia egemonica, chiusa e data per scontata. Almeno nelle loro parole, è solo in mancanza di questo riconoscimento, e proprio a causa di questo mancato riconoscimento, che i comitati si vedono costretti alla protesta.

Non hanno dubbi: quando sembrano porre domande hanno già pronte le risposte, quando avanzano ipotesi conoscono già la soluzione, quando sono in difficoltà ostentano sicurezza. Quando si sentono forti lavorano in silenzio, al massimo ci chiedono di collaborare con la lusinga di "concertare" insieme: suggeriscono il confronto ma hanno in mente l'inganno. Quando sono deboli gridano, si agitano, scalpitano, minacciano e indicano nemici in ogni angolo. E scoprono covi terroristici con una tempestività che ogni volta ci lascia stupefatti. [...] nonostante ci accusino nella migliore delle ipotesi di essere usati da chi coltiva sogni terroristici, noi sappiamo distinguere i sogni dagli incubi, e abbiamo imparato che il terrorismo e i disegni eversivi si sconfiggono con la partecipazione e non con il silenzio. (comitati, 15/02/2007, comunicato)

L'ironia dei comitati si rivolge anche alle argomentazioni portate avanti dalla Regione, che da strenua sostenitrice dell'approccio *top-down* alla progettazione sarebbe pronta, secondo il loro giudizio, a fare appello a giustificazioni legate alla partecipazione più ampia possibile di tutti i territori interessati solo in maniera strumentale, quando ciò si riveli favorevole ai suoi obiettivi. Il riferimento è ai frequenti appelli operati dalla Regione affinché partissero arene di coinvolgimento, che potessero rimettere in di-

scussione i progetti di RFI relativi al collegamento della Torino-Lione con le altre tratte. Tali invocazioni poco avrebbero a che fare, secondo i comitati, con un improvviso afflato partecipativo della giunta piemontese, e molto più con un tentativo di rimescolare le carte di una progettazione che non andava nella direzione da essa auspicata, dopo i ripetuti tentativi regionali di introdurre variazioni al progetto che prevedessero il passaggio della linea dal nodo di Orbassano e quindi da Torino, concessione sulla quale le Ferrovie non sono mai sembrate intenzionate a cedere preferendo il passaggio da Chivasso. Gli attacchi più duri alla strategia della Regione di utilizzare strumentalmente a proprio vantaggio giustificazioni legate alla democraticità delle scelte, vengono con la richiesta fatta al Governo nel 2007 di allargare la Conferenza dei Servizi a rappresentanti dei comuni della Val Sangone, sulla base di un'ipotesi di tracciato che, passando per questa zona, avrebbe dovuto necessariamente innestarsi sul nodo di Orbassano (oltre che, nelle ipotesi, aggirare la fermezza degli amministratori della Val Susa attraverso l'immissione di attori più disponibili nelle procedure di conteggio della maggioranza per la presa di decisioni). Inizia così la lunga contesa sulla rappresentanza territoriale nelle arene ufficiali, altro punto che gli attori della Val Susa portano ad esempio dell'intento manipolativo del processo decisionale, anche dopo la svolta "inclusiva".

Il Governo deve convocare a breve una riunione del tavolo politico di Palazzo Chigi per inserire formalmente gli amministratori della Val Sangone in tutti i soggetti che in questo momento si stanno occupando della Torino-Lione. Credo sia fondamentale che i territori coinvolti vengano inclusi a pieno titolo nei diversi soggetti all'opera in questi mesi, in modo che tutti possano avere la stessa possibilità di partecipare alle scelte che riguardano il loro territorio, nei diversi ambiti in queste si vanno delineando. (assessore regionale ai Trasporti, intervento alla seduta del 26/02/2007 della Conferenza dei Servizi)

Toni non così altrettanto duri di quelli dei comitati, ma comunque simili, vengono usati a propositi del *policy-making* anche dall'area associativa legata alla sezione locale di Legambiente, sempre pronta a denunciare l'autoritarismo del processo soprattutto per quanto riguarda la presunta scarsa scientificità dei dati a supporto delle decisioni, oltre che la loro scarsa trasparenza.

Tutti si aspettavano qualcosa di dettagliato, chiaro, dopo anni di preparazione in cui il percorso ed i documenti sono stati "secretati" dai proponenti. Così non è stato. (Legambiente Val Susa, 12/04/2002, comunicato)

Legambiente Val Susa si lancia anche nel pronosticare, ben prima che la situazione lasciasse intravedere un possibile esito negli scontri, il fatto che la mancanza di considerazione delle istanze dei territori potesse degenerare in problemi di ordine pubblico. L'associazione ipotizza dunque in tempi non sospetti una possibile diretta correlazione fra lo scoppio della protesta e l'autoritarismo del processo decisionale, che avrebbe lasciate inascoltate le rivendicazioni, considerate giuste, della popolazione locale.

Ragionata opposizione dei territori interessati. Sottovalutazione dei problemi di ordine pubblico. Sino alla fine del 2003 l'opposizione dei cittadini dei territori interessati è stata ragionata, indirizzata istituzionalmente, e si è espressa con mani festazioni, dibattiti, spettacoli teatrali, conferenze, nascita di siti internet, libri, articoli, cd musicali, opere cinematografiche ecc. Tutto ciò è avvenuto perché amministrazioni, associazioni, comitati costituiti legalmente e spontanei, normali cittadini, hanno sempre creduto di poter essere ascoltati, poter progettare il proprio futuro sul proprio territorio discutendo in modo democratico e cercando di poter far sentire le proprie ragioni. Già con i fatti avvenuti a Scanzano Jonico a fine di novembre 2003 si è cominciato però ad intuire a livello popolare che probabilmente non aver portato la nostra vicenda ad un livello mediatico nazionale è stata una lacuna, che presto in molti vorrebbero colmare. Questo successivo passo che qualcuno vorrebbe per far conoscere il nostro punto di vista non sarebbe complicato in realtà da realizzare. La stessa conformazione della valle permetterebbe di rendere visibile la protesta in breve tempo e con pochi sforzi. Di questo fatto pare che pochi, nelle sedi competenti, se ne rendano conto, così come pochi sembrano capire che mantenere l'ordine e la calma in una situazione di installazione eventuale di cantieri sarebbe davvero complicato per chiunque. Chi ha evidenziato il problema finora è stato oggetto di anatemi, invece avrebbe dovuto essere ascoltato, e si sarebbe dovuto cercare di capire i motivi della protesta. Per mesi gli amministratori hanno partecipato ad incontri inconcludenti con FS, perfino i rappresentanti della Regione alla fine hanno dovuto ammettere di essere stati presi in giro quando lo scalo merci di Orbassano, nonostante le assicurazioni di FS non è stato progettualmente collegato alla linea. Nessun rappresentante di FS, RFI,

Trenitalia, Regione, Provincia, Comune di Torino, Lobby dei Proponenti, Transpadana, ha avuto il coraggio negli ultimi 3 anni di partecipare ad un dibattito pubblico in valle, oppure di presentare il progetto proposto. Questo fatto chiarisce la tensione esistente e la difficoltà dei proponenti. Eppure continuano tutti a dire che c'è la necessità di coinvolgere i cittadini. (Legambiente Val Susa, 07/01/2004, lettera a Regione e Governo nazionale)

Stessa analisi, all'indomani dei primi scontri del 2005, viene fatta anche dal partito dei Verdi. Che tuttavia, in un clima di campagna elettorale in vista delle consultazioni politiche del 2006, identifica le storture del processo decisionale con le scelte del centrodestra, operazione rifiutata invece dal movimento che rileva come, al di là delle differenze formali, la sostanza dell'autoritarismo nella progettazione della Torino-Lione rappresenti una costante lungo tutto l'arco della vicenda, quale che fosse la maggioranza di volta in volta in carica.

Il Governo ha un atteggiamento ipocrita e pericoloso, se da una parte invoca il dialogo, dall'altra alimenta lo scontro. È indecente che la Cdl voglia fare campagna elettorale sulla pelle dei valsusini. Da parte della Cdl fioccano dichiarazioni irresponsabili che criminalizzano un'intera comunità che manifesta la propria contrarietà non alla linea ferroviaria, ma al tunnel, uno scempio ambientale di enormi proporzioni. Si devono ascoltare le ragioni di queste persone e trovare un punto d'incontro. La politica incendiaria del Governo, sordo alle ragioni di una vasta comunità, sta esasperando gli animi, proprio mentre sarebbe indispensabile riprendere il dialogo. La Cdl metta da parte gli interessi elettorali e cerchi di aprire realmente e concretamente al dialogo. (Verdi, 9/12/2005, comunicato)

Per quanto riguarda i sindaci e i Consigli Comunali, le critiche si concentrano in particolar modo sul modello decisionale che li esclude da scelte su cui ritengono di dover avere un ruolo di primo piano, dal momento che toccano la salute e l'ambiente nei territori da loro amministrati. Tali critiche, inserite in un quadro di argomentazioni tecniche di tipo giuridico, sono forti sin dal primo momento, ma raggiungono un nuovo livello di virulenza con l'emanazione della Legge Obiettivo e l'inserimento della Torino-Lione fra le opere ad essa sottoposte, che ridimensiona non più solo di fatto, ma anche di diritto, il loro ruolo decisionale.

PREMESSO CHE: [...] - il D.Lgs. 190/02, anche contrastando i criteri europei, elimina di fatto la possibilità per le istituzioni locali di esercitare le funzioni di tutela e di garanzia dei cittadini e del territorio, esautorandole del loro potere decisionale, e stravolge le competenze assegnate ai diversi ruoli nell'ambito della Conferenza dei Servizi; - gli Enti Locali della Val di Susa e della Gronda Nord ribadiscono la loro volontà di essere, insieme alle popolazioni, attori e decisori dello sviluppo del loro territorio; CONSIDERATO CHE: - la CMBVS ha fatto ricorso alla Commissione Europea contro la Legge Obiettivo denunciando la sottrazione da parte del Governo del diritto per gli E.E.LL a co-decidere su importanti temi (infrastrutture) che riguardano il territorio di loro competenza, che la U.E. ha conseguentemente avviato - dandone notizia alla CMBVS - la procedura di verifica d'infrazione alle norme comunitarie nei confronti del Governo Italiano; [...] (Conferenza dei Sindaci, 20/01/2003, considerazioni degli enti locali sui lavori del tavolo regionale tecnico-politico)

DELIBERA [...] - di sollecitare da parte del Parlamento Italiano l'abrogazione della cosiddetta "Legge Obiettivo", ritenendola lesiva per le Autonomie Locali, e di richiedere contestualmente il varo di una nuova legge in linea con le normative europee, con l'individuazione di strumenti di partecipazione dei livelli istituzionali locali nei percorsi decisionali intorno all'opportunità di scelta e realizzazione delle opere pubbliche dette "Grandi Opere" (delibera del Consiglio Comunale di Bruzolo del 29/09/2005)

Rispetto al mancato coinvolgimento, le critiche degli amministratori sono ancora più veementi in riferimento alle prime arene che formalmente li vedevano partecipanti nella prima fase della vicenda, cioè negli anni '90 e fino agli scontri del 2005, che ritengono, senza mezzi termini, una presa in giro.

Il comitato di coordinamento tra Enti richiesto dalla comunità montana, costituito dalla regione nel 1995, avrebbe dovuto occuparsi del nuovo collegamento ad AV, permettendo la concertazione tra Enti locali e Regione Piemonte; la Regione stessa avrebbe dovuto coordinare i lavori. Il presente documento, preparato dal comitato tecnico della comunità montana, fu presentato al comitato di coordinamento subito dopo la sua costituzione. Esso rappresenta la sintesi delle osservazioni tecniche sul progetto della linea da parte di tecnici qualificati, avallata da tutte le amministrazioni valsusine. Il documento proponeva uno studio indipendente realizzato in collaborazione con il Politecnico di Torino. Il documento non ha ottenuto nessuna risposta e il comitato di coordinamento si è riunito solamente 3 volte senza ottenere nessun risultato apprezzabile, ciò a causa della mancanza di interlocutori validi da parte della regione. (Conferenza dei Sindaci, 12/01/2006, comunicato)

Al di là alla questione dell'inclusività del processo decisionale, le amministrazioni locali sfruttano le proprie risorse in termini di conoscenza specialistica in ambito giuridico per smontare le argomentazioni dei proponenti riguardo alla regolarità e democraticità dell'iter progettuale, mettendo in luce supposte violazioni alle normative regionale, nazionali ed europee, oltre che differenze sostanziali nelle garanzie da una parte e dall'altra del confine per la stessa infrastruttura.

Questo progetto di linea internazionale vive due realtà normative non tollerabili e che intendiamo porre con forza anche all'attenzione dell'Unione Europea. Tra l'altro in data 12/02/04, è pervenuta una formale comunicazione della Commissione Europea, in risposta ad una nostra richiesta, dove viene ribadito "nessuna ipotesi di violazione alla direttiva 85/337/CEE ha potuto essere identificata riguardo al progetto di linea ferroviaria Torino Lione, in relazione al quale nessuna autorizzazione alla realizzazione dell'opera risulta essere stata concessa. Tale opera risulta ancora nella fase dello studio di "fattibilità". Questo documento fa giustizia delle tante, troppe affermazioni sul fatto che l'Unione Europea ha già deciso, ha già finanziato, ecc. In Francia si è sempre riconosciuto una fascia di salvaguardia di almeno 150 metri da lato binario (SNCF-Prefecture Rhone-alpes "Nouvelle Liason v/93 fascicolo 6"), in Italia RFI non prevede alcuna fascia di salvaguardia. Stessa linea, due Stati europei non possono considerare questo enorme problema in modo diverso e l'U.E. deve essere garante di una uniformità di garanzie per il Cittadino francese e quello italiano, entrambi cittadini europei. (Conferenza dei Sindaci, 26/02/2004, Osservazioni tecniche al progetto preliminare e relativo SIA)

6.4.2 Coinvolgimento nelle strutture istituzionali e giudizio nei confronti delle arene formali

Le prime richieste popolari di un processo decisionale più trasparente e partecipato vengono rivolte dai comitati anche agli stessi comuni di appartenenza, come primo passo per poter avanzare proposte credibili partecipazione ai livelli più alti.

L'unica via percorribile è quella di condurre la battaglia con una costante opposizione nel merito, condividendo e sostenendo la partecipazione democratica della popolazione anche nelle attività e nelle situazioni non propriamente istituzionali. I punti che seguono possano essere, per i futuri amministratori, una ferma e concreta indicazione di come affrontare, sin da subito, un percorso realmente condivisibile con la popolazione. 1. Formazione di una commissione speciale sul TAV, di composizione mista e con ruoli ben definiti, che coinvolga in modo partecipativo dei rappresentanti del Comitato spontaneo contro il TAV/TAC. A questo proposito occorrerebbe redigere ed approvare un apposito regolamento, possibilmente in collaborazione tra il Comune ed i gruppi sensibili alle varie questioni, sulle commissioni (rapporto istituzioni-cittadino). [...] Qualora vi fossero decisioni particolarmente critiche da affrontare (per es. prima di eventuali assemblee nelle varie sedi istituzionali Provinciali/Regionali/di Comunità Montana), richiediamo la puntuale attivazione dei canali informativi presenti sul territorio comunale, attraverso il Comitato sp. Contro il TAV/TAC o ancor meglio attraverso un'informazione capillare dei cittadini. E' indispensabile recapitare a tutte le famiglie, a cadenza trimestrale un foglio informativo con la cronologia degli eventi a livello di Comune, Comunità Montana, Regione e Governo (oltre ad apposite locandine apposte alle varie bacheche) [...] 8. Assunzione di un compito di assistenza ed informazione, anche attraverso l'apertura di un apposito sportello presso gli uffici comunali (Comitato spontaneo contro il TAV/TAC Almese, 25/04/2005, lettera al Consiglio Comunale)

La stessa inclusione nelle arene formali a partire dalla Commissione Rivalta del 2005 non sarebbe stata possibile, a detta dei sindaci, senza l'impegno profuso dalla componente popolare del movimento allo scopo di prendere parte attiva alla definizione delle scelte che la riguardano. Un concetto anomalo espresso da soggetti istituzionali quali i Comuni: la protesta anche al di fuori della legalità (occupazione di terreni, presidi), quale presupposto partecipativo indispensabile al riconoscimento nel processo decisionale ufficiale da parte di altre istituzioni di ordine superiore altrimenti sorde ad istanze democratiche.

L'azione intensa e costante dei Sindaci e degli amministratori locali, una nuova attenzione da parte delle Istituzioni Superiori e delle forze politiche ma soprattutto la straordinaria mobilitazione della GENTE DELLA VALLE DI SUSA E DELLA ZONA OVEST DI TORINO con la forte e massiccia presenza nelle manifestazioni e sui presidi di Borgone, Bruzolo e Venas ha consentito di raggiungere questo momentaneo ma significativo risultato. GRAZIE A TUTTI.
PER L'ASSEMBLEA DEI SINDACI PROF. ANTONIO FERRENTINO (Conferenza dei Sindaci, 25/08/2005, comunicato)

6.4.3 *Il primo impatto fallimentare con la concertazione: la Commissione Rivalta*

All'avvio delle arene allargate non si può certo dire che sia mancata inizialmente (e a dire la verità a lungo, molto più a lungo di quanto i comitati fossero disposti a tollerare) la disponibilità al dialogo da parte degli amministratori locali. Infondo è ciò che avevano sempre chiesto, sin dall'inizio della vicenda, e che sinora non gli era stato concesso. Ancora nell'estate del 2005, a pochi mesi quindi dai duri scontri di fine anno in cui i sindaci sono stati in prima fila, l'avvio della Commissione Rivalta viene accolto con entusiasmo come speranza di un cambiamento di rotta nel processo decisionale dai rappresentanti locali, come si evince anche dai toni nuovamente distesi utilizzati dai primi cittadini nelle comunicazioni ufficiali agli organi di grado superiore impegnati nella promozione della linea (pur fissando sin da subito dei paletti irrinunciabili alla deposizione delle armi, quali il blocco dei sondaggi previsti sino al termine delle consultazioni).

la Conferenza dei Sindaci della Valle di Susa e dell'area ovest di Torino, interessati dal progetto ferroviario ad AV/AC Torino Lione, esprime una valutazione positiva sul confronto realizzato nel Consiglio Provinciale tematico del 22 luglio 2005 ed auspica la riproposizione di tale metodo anche in altre sedi istituzionali e non.

La Conferenza dei Sindaci ritiene importante ed accetta il percorso che si è individuato nel documento approvato dal Consiglio Provinciale che propone, pur partendo da posizioni diverse, di approfondire il confronto incentrato sul documento che i Sindaci avevano condiviso a febbraio 2004 (le famose "7 criticità").

L'Assemblea dei Sindaci si dichiara disponibile, da subito, a lavorare per definire la Commissione Tecnica e il cronoprogramma dei lavori evidenziando che tutto questo avvenga in un clima di assoluta serenità e quindi si confida sulla condivisione che vadano sospese tutte le attività sul territorio interessato dalla Torino Lione fino alla conclusione dei lavori della Commissione e delle conseguenti decisioni del Tavolo Istituzionale. (Conferenza dei Sindaci, 13/07/2005, lettera al Presidente del Consiglio Provinciale)

Una volta entrati all'interno dei meccanismi decisionali, tuttavia, i sindaci si trovano di fronte a far parte di un gioco che da subito denunciano essere un raggirio nei loro confronti, un modo per comprare il loro consenso con attraverso il "contentino" di una presunta co-decisione e le promesse di compensazioni economiche. L'avvio della Commissione Rivalta, che ancora si situa a pieno titolo nella prima fase della vicenda, prima degli scontri di fine 2005 e l'avvio di tavoli in teoria ben diversi dall'anno successivo, vede sin da subito un ridimensionamento delle speranze degli amministratori locali, e con esse della loro disponibilità a lasciarsi cooptare nel processo. L'arena cui partecipano non avrebbe infatti che un ruolo di approfondimento in vista della pre-Conferenza dei Servizi (e dunque del primo passo verso la realizzazione dell'infrastruttura), senza la possibilità di entrare più di tanto nel merito della questione e senza che vengano riconosciute le rivendicazioni degli amministratori locali ad avere un'adeguata analisi tecnico-scientifica *ante-operam*, prima dell'avvio dei lavori, dal momento che questi sono prescritti al livello centrale dalla Legge Obiettivo e dunque di fatto intangibili. Da segnalare inoltre che in sede di commissione i rappresentanti degli enti favorevoli all'opera, quali Comune e Provincia di Torino, spingono apertamente a che le rivendicazioni per una rimessa in discussione di questioni sollevate dagli amministratori della Valle Susa siano respinte senza ripensamenti, potendo richiamarsi in questo alla normativa della Legge Obiettivo. Argomentazione quest'ultima che invece non avevano invece utilizzato in precedenza, quando si trattava di rimettere in discussione il tema a loro caro, e non previsto dal progetto originario, relativo alla commessione della linea con il nodo di Torino. I comuni ravvisano dunque un atteggiamento ambivalente da parte di Regione, Provincia e Comune di Torino nei confronti delle procedure decisionali, piegandole ai propri scopi e facendo appello alla condivisione delle scelte più larga possibile fintantoché è nel loro interesse modificare il progetto, salvo poi sollecitare l'applicazione tempestiva di normative rigidamente top-down allorché altri soggetti pongono in essere le proprie rimostranze, pur continuando ad utilizzare giustificazioni legate alla partecipazione, a questo punto più formale e retorica che sostanziale.

Il prof. Scavia, (tecnico in rappresentanza di comuni e Comunità Montane) dopo aver richiamato la posizione dei Sindaci della Val Susa, secondo i quali il cunicolo rappresenta l'avvio dell'opera, evidenzia che, coerentemente con la metodologia di lavoro individuata nel primo documento licenziato dalla Commissione Ministeriale, lo scavo del cunicolo esplorativo dovrebbe essere preceduto da una dettagliata ricognizione dello stato ambientale, idraulico, ecc., acquisendo tutti i dati già disponibili (sono citati in proposito quelli di AEM).

L'ing. Marengo (tecnico in rappresentanza della Provincia di Torino), in risposta alla premessa fatta dal prof. Scavia, puntualizza che il cunicolo è autorizzato dal Ministero nell'ambito della Legge Obiettivo, quindi la Commissione non può entrare nel merito delle scelte fatte nelle sedi competenti.

L'ing. Debernardi (tecnico in rappresentanza di comuni e Comunità Montane) afferma che la Commissione non può che prendere atto delle decisioni assunte a livello ministeriale, sollecita tuttavia a precisare, nell'ambito della documentazione conclusiva che verrà prodotta, che queste sono state intempestive e inopportune e che sarebbe ancora auspicabile qualche riflessione [...].

Il prof. Barbieri (tecnico in rappresentanza del Comune di Torino) segnala che la Commissione deve prendere atto di ciò che è già stato deciso a livello regionale, statale ed europeo, senza entrare nel merito di tali scelte e quindi astenendosi dalle precisazioni suggerite dall'ing. Debernardi.

L'ing. Manto (Regione Piemonte) ricorda che la Regione Piemonte, sebbene la procedura indicata in legge Obiettivo per l'autorizzazione dei cunicoli esplorativi non preveda la concertazione con gli Enti Locali, ma solamente l'acquisizione dell'intesa della regione interessata, ha deciso autonomamente di attivare sul progetto del cunicolo di Venaus una procedura concertata analoga ad una VIA, coinvolgendo tutti i soggetti interessati. Mantenendo fede a tale impostazione, ci sono quindi tutti gli spazi per apportare migliorie e affinamenti al progetto autorizzato in sede ministeriale. (Commissione tecnica Rivalta, verbale della seduta del 12/10/2005)

L'ultimo riferimento evidenzia invece un atteggiamento da parte della Regione Piemonte formalmente più aperto rispetto a quelli di Comune e Provincia di Torino, rispetto al fatto che le istanze della Val Susa possano in qualche modo variare quelle che sono le risultanze espresse a livello ministeriale per il cunicolo di Venaus, così come era già accaduto del resto anche per i progetti nazionale ed internazionale. Questo pur rimanendo all'interno dell'iter previsto dalla Legge Obiettivo, attraverso un coinvolgimento degli enti locali, del tutto volontario da parte della Regione, in vista della formulazione del parere da parte regionale. Sulla questione, tuttavia, gli amministratori locali si erano già espressi. In data 28/06/2005 il Consiglio Comunale di Venaus ha ritenuto, con propria deliberazione n. 9/2005, di esprimersi pubblicamente in merito al progetto, ritenendo che «pur trattandosi di opera assolutamente invasiva e di rilevante impatto sul territorio, non è stata oggetto di normali procedure per la valutazione dell'impatto ambientale» e che «la legge obiettivo n. 443 del 21/12/2001 esautora, di fatto, gli Enti Locali anche dalla mera consultazione, negando loro ogni possibilità di intervento, se non attraverso l'espressione di un parere indiretto espresso dalle regioni e che tale parere, nel caso specifico risulta assolutamente non condivisibile».

Secondo gli enti locale non è sufficiente neppure la parziale apertura da parte della Regione, perché ad essere antidemocratico sarebbe tutto il processo decisionale sin dall'inizio, che andrebbe cancellato e riproposto in una versione che contempli l'intervento delle amministrazioni locali su un piano di piena legittimità, senza che questo debba essere concepito come una magnanima concessione regionale. A questo punto la Commissione Rivalta rischia di diventare un vero dialogo fra sordi, visto che proprio nello stesso momento i promotori, invece di entrare nel merito delle questioni tecniche poste all'attenzione dagli esperti incaricati da sindaci e Comunità Montana (quello che in teoria dovrebbe poi essere il mandato di tale arena), lamentano problemi a livello politico-decisionale relativi al passato, come la mancata concertazione con gli interessati sino a quel momento registrata, a loro modo di vedere, non da un modello autoritario di policy-making da loro messo in atto, che risponderebbe infatti alla normativa in vigore, quanto piuttosto dalla chiusura pregiudiziale portata avanti proprio dagli enti locali. Enti locali che a tale critica insorgono, ricordando la propria esclusione dai centri decisionali e rispondendo al mittente le accuse di chiusura ideologica, invitando piuttosto a discutere finalmente le questioni di tipo tecnico che dovrebbero giustificare o affossare le pretese di necessità dell'infrastruttura. Rice-

vendo, peraltro, risposte piuttosto fredde in proposito. Di fatto, le accuse che le controparti si scambiano sono le stesse.

L' Ing. Comastri (LTF S.a.s.) [...] Sottolinea che LTF ha sempre operato nel pieno rispetto del quadro legislativo vigente, soffrendo dell' assoluta mancanza di concertazione a livello comunale: nell' esame nello sviluppo dei problemi non si è infatti mai avuto un riscontro costruttivo con i sindaci. (LTF, intervento nella seduta del 18/10/2005 della Commissione tecnica Rivalta)

L' Ing. Gallarà (LTF) conferma che l' interlocuzione con i Comuni è molto difficile. Per esempio il Piano di Monitoraggio Ante Operam del cunicolo esplorativo è stato ampiamente illustrato alla Valle, senza tuttavia avere un riscontro. LTF è una società con un mandato ben preciso e ha l' obbligo di procedere con la progettazione nel rispetto delle scadenze dettate dalle decisioni ministeriali.

L' Ing. Marengo (Provincia di Torino) ricorda che, sebbene spesso la posizione dei Comuni sia di natura meramente ideologica, esiste tuttavia in certi casi la disponibilità ad affrontare problemi puntuali: tale disponibilità va indubbiamente sfruttata.

L' Ing. Debernardi (Com. Montane EE.LL.) ricorda che il sistema degli Enti Locali ha già prodotto una notevole mole di valutazioni tecniche, che tuttavia non ha mai avuto riscontro al di là del recepimento da parte della Regione. Quindi, anche il territorio ha delle difficoltà nell' interlocuzione con i soggetti decisori.

Il Prof. Chiochia (Com. Montane EE.LL.) propone che la Commissione, al termine del proprio lavoro, elabori un parere complessivo e articolato e che questo venga illustrato ai Sindaci.

Il Presidente arch. Rivalta ricorda che la Commissione è meramente tecnica e non ha, nella sua missione, il dialogo con i Comuni. (Commissione tecnica Rivalta, verbale della seduta del 20/10/2005)

Paradossalmente, nonostante l' accusa di mancanza di approfondimento a livello scientifico, si lamenta comunque un tentativo di trasformare in dettagli tecnici quelle che sono vere e proprie decisioni politiche che gli esperti che rappresentano gli enti locali in Commissione non hanno certo il mandato di sottoscrivere in autonomia, senza un via libera nelle sedi appropriate della democrazia rappresentativa a livello locale. In sostanza si ritiene che la Commissione sia doppiamente illegittima in quanto, invece di affrontare le questioni tecniche per le quali è stata costituita, prenderebbe decisioni politiche facendole però passare per dettagli tecnici, aggirando così il controllo democratico per facilitare un veloce approdo ad un via libera ai lavori. Il tentativo di depoliticizzare le questioni attraverso il ricorso ad argomentazioni di tipo meramente tecnico viene tuttavia più volte rifiutato dagli esperti della Comunità Montana, che si rifiutano di prendere decisioni in assenza di discussioni nei Consigli Comunali. I quali a loro volta, sinora, rifiutano spesso di fare altrettanto sino a quando le questioni più importanti non vengano prima dibattute nelle assemblee popolari locali, rifiutando non solo di by-passare la politica attraverso la tecnica, ma anche risocializzando in questo modo questioni che sarebbero formalmente di piena competenza politica.

Preliminarmente i consulenti della Comunità Montana dichiarano che non è possibile affrontare il tema all' ordine del giorno in assenza di mandato degli Enti; si vedono pertanto obbligati ad abbandonare la seduta. Tale posizione è chiarita in modo più esplicito in un comunicato che viene depositato agli atti della Commissione (esperti degli enti locali, intervento nella seduta del 18/10/2005 della Commissione tecnica Rivalta)

Gli esperti di comuni e Comunità Montana sottolineano peraltro che sarebbero i primi a desiderare un discussione di tipo meramente tecnico, data la natura della Commissione, ma che sia paradossale tale appello da parte dei promotori, dal momento che questi si rifiutano regolarmente di fornire i dati su cui si dovrebbe discutere.

L' Ing. Debernardi (Com. Montane EE.LL.) concorda nel ricordare il carattere meramente tecnico della Commissione. Tuttavia tale approccio nelle sedute passate non sempre è stato percorribile in quanto non sono stati forniti dati puntuali e circostanziati in risposta a mere questioni tecniche: per esempio nella scorsa seduta non è stato possibile parlare del modello di esercizio in quanto RFI di fatto non ha fornito indicazioni. (tecnici degli enti locali, intervento nella seduta del 25/10/2005 della Commissione tecnica Rivalta)

Altra lamentela da parte dei rappresentanti degli enti locali riguarda il fatto che le discussioni vertano tutte, di fatto, sul COME realizzare l' opera, escludendo la possibilità di approfondire in maniera tecnica

il SE l'infrastruttura vada costruita o meno. Sottolineano inoltre il paradosso di discutere di sondaggi geologici senza sapere se e dove dovrà passare il tracciato, e in assenza della documentazione normativa a riguardo (come nel caso di quella che i comitati hanno ironicamente definito la "delibera CIPE fantasma"), cosa che gli amministratori imputano al fatto che la Commissione altro non sia che uno specchio per le allodole per propagandare il coinvolgimento del territorio agli oppositori e all'Unione Europea, senza che in realtà questa realmente i problemi

L'Ing. Debernardi (Comuni e Comunità Montane), pur condividendo nel merito il documento ARPA, pone una questione di metodo evidenziando che, preliminarmente a questi aspetti, occorrerebbe affrontare il tema del tracciato anche alla luce dei contenuti della delibera CIPE del 3 agosto 2005, non ancora pervenuta agli atti della Commissione. (tecnici degli enti locali, intervento nella seduta del 08/09/2005 della Commissione tecnica Rivalta)

L'Ing. Debernardi chiede anche alla Commissione di rinviare ogni decisione fino alla pubblicazione della deliberazione CIPE. (tecnici degli enti locali, intervento nella seduta del 20/10/2005 della Commissione tecnica Rivalta)

Nonostante tutto ciò i sindaci non intendono perdere la prima reale occasione offerta loro di essere parte attiva nel processo decisionale, e rimangono, pure tra le prime critiche provenienti dai comitati, più che convinti della necessità della continuazione dei lavori, nei quali i loro rappresentanti hanno sempre comunque mantenuto un atteggiamento assai cooperativo. A questo motivo è da ascrivere la pressione da loro esercitata sulla Provincia e soprattutto sulla Regione affinché si facciano garanti di richiedere al Governo nazionale di ritornare sui propri passi, dopo che lo strappo del Ministero aveva già una prima volta in settembre posto fine alla Commissione.

Tutti i partecipanti ribadiscono la volontà degli Enti Locali che rappresentano (Regione, Provincia, Città di Torino, Comunità Montane e Comuni) di proseguire nel lavoro di supporto tecnico all'istruttoria sul progetto della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, conformemente al Programma dei Lavori già concordato, e dichiarano quindi la propria disponibilità a partecipare ad ulteriori incontri. All'unanimità, si concorda di inoltrare richiesta alla Regione Piemonte affinché, con proprio atto, formalizzi un nuovo assetto istituzionale per la Commissione e conferisca un nuovo mandato basato sul Programma Lavori già condiviso e approvato. (Commissione tecnica Rivalta, verbale della seduta del 29/09/2005)

Sarà solo con il fallimento anche di quest'ultimo tavolo di confronto visto come una pura e semplice farsa da parte dei promotori e in particolar modo del Governo centrale (strappo del ministro Lunardi, partenza dei sondaggi contro ogni accordo precedente) che i sindaci abbandoneranno tale disponibilità, della quale, nel loro sentire, si è già ampiamente abusato.

Non è vero che i sindaci della Val di Susa rifiutano da un anno il confronto come ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi. È stato lui a far ritirare i tecnici del suo Ministero che partecipavano ai lavori della commissione tecnica composta da rappresentanti del ministero delle Infrastrutture, della Regione Piemonte, della Provincia e del comune di Torino e dei sindaci della Val di Susa. L'accordo per l'istituzione di una commissione tecnica è stato raggiunto il 6 agosto scorso. La commissione, che aveva il compito di esaminare le criticità del progetto, si è riunita tre volte. Ma a fine settembre il ministro ha fatto ritirare i tecnici del suo Dicastero semplicemente perché avevamo chiesto di procrastinare la data di inizio di effettuazione dei sondaggi sui terreni sino al termine delle consultazioni. In 10 anni di giunta Ghigo sono state fatte decine di riunioni dove però alle nostre istanze non sono mai state date risposte: siamo sempre stati sentiti e mai ascoltati. I sindaci chiedono un confronto vero e non di facciata. (sindaco di Venaus, 08/12/2005, comunicato)

All'annuncio della chiusura della Commissione Rivalta i sindaci criticano governo Berlusconi e ministro Lunardi che, sostengono, non vorrebbero scendere a patti con i processi democratici, che hanno dei costi in termini di tempo e di discussione ma che fanno di una scelta una scelta democratica.

Se si conferma la volontà del governo di rompere, non posso che ritenerlo un atto di protervia assoluto. Non ci si rende conto che il processo di democrazia necessita di passaggi che non possono essere saltati. (Ferentino, 28/09/2005, comunicato)

Pensiero peraltro condiviso anche dalla Presidentessa della Regione Bresso, che attacca la decisione del Governo non tanto perché si configuri come un atto autoritario, quanto perché, in termini pragmatici, tale scelta allontanerebbe il raggiungimento del fine.

Certo è che il governo ha deciso di soffiare sul fuoco proprio quando il lavoro della commissione stava dando i suoi frutti. Non mi sembra che questa iniziativa si possa considerare un atto di lungimiranza politica. Un atto unilaterale che non aiuta affatto la situazione complessiva (Bresso, 29/09/2005, intervista a la Repubblica)

Nel fronte istituzionale del centrosinistra piemontese favorevole alla realizzazione dell'opera c'è anche tuttavia chi saluta con favore la decisione del Governo di porre fine a quella che considera essere stata un'inutile concessione alle egoistiche ed irrazionali richieste del territorio, che allontanava la realizzazione dell'interesse generale. Per il sindaco di Torino Chiamparino, la continua richiesta di dialogo da parte degli enti locali avrebbe avuto, se attuata, costi enormi, che nella sua opinione avrebbero non motivazioni democratiche, ma solo l'intento di procrastinare il momento di scelte urgenti e necessarie, in questo caso i sondaggi geognostici del 2005 in vista della costruzione dell'infrastruttura: «bisogna costruire un nuovo lessico pubblico positivo. È necessario che si smetta con la logica del -non nel mio giardino-. Un conto sono i costi della democrazia, un conto quelli del localismo e del populismo»¹⁶.

I sindaci rigettano ovviamente tali accuse, e ritengono grave che la democraticità delle scelte pubbliche venga ancora una volta piegata al celere raggiungimento di quello che considerano l'interesse privato di pochi. Sostengono inoltre che chi ha messo in atto lo strappo di voler iniziare i lavori senza il necessario consenso democratico sarà anche ritenuto responsabile delle inevitabili proteste che una simile decisione avrebbe necessariamente portato con sé. Lo stesso presidente della Comunità Montana della Bassa Valle Ferrentino ha parole dure per la rottura della mediazione da parte del Governo, riconoscendo direttamente nella mancanza di attenzione al dialogo e nell'autoritarismo decisionale del Governo nazionale una funzione di causalità nei confronti della più dura reazione della valle: «dal giorno dello scioglimento della commissione hanno causato un'impennata di tensione in valle»¹⁷.

In realtà però non basta neppure la sospensione dell'arena di discussione, tuttavia, per far rifiutare ai sindaci la via del dialogo: infatti, sino alla fine del 2005, i comuni rifiuteranno di sedersi nuovamente al tavolo del confronto solo a seguito della militarizzazione dei loro territori.

I Comuni di Bruzolo, S. Didero, Mompantero, Bussoleno, Giaglione e Chiusa hanno scritto a Regione Provincia e C. che non intendono partecipare a riunioni di nessun tipo sul TAV finché non verranno tolti i militari e le trivelle da Mompantero, sbloccata Venaus restituendo il dovuto rispetto e dignità alla Valle ed ai suoi abitanti. Per questo si sollecita l'intervento proprio di Regione e Provincia presso le competenti autorità. Stando così le cose mancano le condizioni minime per riaprire qualsiasi tipo di dialogo, cosa già di difficile in un clima "normale". (Conferenza dei Sindaci, 22/11/2005, comunicato)

Anche sul versante dei comitati, comunque, almeno fino a un certo punto non si è vista contrapposizione con strutture di concertazione istituzionalizzate: se ne prendono le distanze, se ne riconoscono i limiti, si ironizza sulla loro utilità, ma nonostante tutto si considera una vittoria quantomeno a livello simbolico l'inserimento delle istanze diverse da quelle dei promotori all'interno di arene di discussione ufficiali, come nel caso della commissione Rivalta nel 2005.

Sia chiaro che noi non attribuiamo alla Commissione in questi giorni in via di definizione nessun possibilità taumaturgica: chi di noi crede ha già manifestato – e in modo esemplare – la propria fede. Tuttavia attribuiamo tutti un importante valore simbolico alla conquista di uno spazio di discussione dove la netta maggioranza di designati è dichiaratamente favorevole all'opera, ma accetta finalmente anche di discutere "se" e "a quale costo" possa essere realizzata. (Coordinamento dei Comitati, 09/08/2005, lettera ai sindaci)

¹⁶ la Repubblica del 23/06/2005

¹⁷ la Repubblica del 05/10/2005

Come rilevano anche della Porta e Piazza [2008], persino attori portatori di logiche che sostanzialmente non riconoscono legittimità alle attuali strutture politico-istituzionali, quali i centri sociali, dimostrano pur nella loro ferma opposizione una presa di posizione abbastanza netta nei confronti della possibile apertura di tavoli di discussione: a determinate condizioni, questi sarebbero per loro la via d'uscita dalla situazione autoritaria imposta "dalle menzogne della capitalistica lobby del Tav, unica beneficiaria di questa mostruosità figlia di una logica di mercato sostenuta da specialisti tecnocratici che passa sopra la precarizzazione delle vite della popolazione locale nel nome del profitto di pochi, sostenuta dai principali mass-media e dai piccoli vassalli politici" (31/05/2003, comunicato). Tale disponibilità sarà oggetto di schema peraltro da parte del mondo dei centri sociali più radicali non direttamente coinvolti nella lotta, ma dimostra come anche nel caso di attori antagonisti per definizione non si rifiuti l'apertura del dialogo con i promotori, ma sarebbe anzi proprio la chiusura del dialogo da parte di questi ultimi, "asserviti agli interessi dei grandi capitali", ad essere additata come causa della protesta. Fenomeno peraltro che si riscontra spesso un po' in tutte le sperimentazioni anche più partecipative, quello di attribuire ai centri sociali chiusure ideologiche che sarebbero invece proprie di chi mira ad escluderli in quanto portatori di logiche antisistemiche, e quindi considerati difficili da gestire nella loro diversità [De Micheli, Lastrico e Tebaldi 2010].

I trentamila hanno ribadito che l'unico tavolo di trattativa plausibile con i signori del Tav è quel tavolo che mette sulla bilancia l'opzione zero e cioè nessun Tav, differenziare i traffici tra tutti i valichi ferroviari e potenziamento dell'attuale linea possono essere buone basi di partenza per una trattativa; anche perché nessuno in valle di Susa preferisce morire da inquinamento da Tir piuttosto che da amianto ed è per questo che siamo contrari a qualunque altro traforo in Valle. (csa Takuma, 04/06/2005, comunicato)

È solo in seguito (anche se assai precocemente) che si sviluppa nei comitati un atteggiamento molto meno cooperativo, secondo il quale qualsiasi compromissione con le arene istituite dai promotori significherebbe cadere nella trappola di questi ultimi, venendo manipolati dalla loro propaganda e facendo passare subdolamente la discussione, "se di discussione si può parlare", dal "se Tav" al "come Tav", escludendo l'opzione zero. Ma ripercorrendo diacronicamente l'atteggiamento nei confronti delle arene formali, si può vedere chiaramente che questo slittamento verso l'opposizione intransigente ad ogni discussione non deriverebbe da atteggiamenti posizionali, preconconcetti ed ideologizzati posseduti dagli attori locali in quanto come una caratteristica intrinseca, ma sarebbe all'opposto una reazione a quelli che i comitati ritengono essere gli atteggiamenti posizionali, preconconcetti ed ideologizzati dei promotori, che dopo aver negato per anni qualsiasi messa in discussione della questione contro le incessanti richieste di dialogo degli oppositori, quando si sono trovati costretti a concedere spazi di dibattito lo hanno fatto in modo del tutto strumentale e falso. E ciò, sostengono i comitati, sarebbe avvenuto non per caso, ma in maniera appositamente prestabilita e messa in pratica sin da subito, come si evince dalla seguente citazione che si riferisce alla seconda riunione della Commissione, nella quale i comitati ravvisano già tutta una serie di quelle che considerano storture.

Ci piacerebbe tanto sapere: a) da quando una commissione chiamata a decidere qualcosa si riunisce in maniera "ristretta" con solo una parte della commissione stessa; b) quando questa commissione tecnica è stata definita conferenza dei servizi; c) esiste ed è consultabile la verbalizzazione di questi incontri? (Coordinamento dei comitati, 06/09/2005, lettera alle istituzioni)

MA A COSA SERVE (VERAMENTE) la Commissione Tecnica? A dividere il movimento no TAV, mettendo sindaci e attivisti gli uni contro gli altri. A trasformarli da alleati a litiganti, mentre, tra i due, il ministero gode. [...] Ultima chicca: a discutere del nostro bene, nella commissione tecnica, ci sono persone inquisite, beccate da intercettazioni telefoniche a mercanteggiare sugli appalti del tunnel di Venaus, e tutti con una tessera di partito in tasca! [...] ALTRETTANTO INUTILE UNA COMMISSIONE MINISTERIALE PSEUDO-TECNICA E MOLTO POLITICA, CHE VOGLIA USARE I SONDAGGI PER FAR SALTARE L'UNIONE DEL MOVIMENTO,

UNICA GARANZIA DI RESISTENZA E DI VITTORIA. TUTTI UNITI CONTRO IL TAV. TUTTI UNITI CONTRO I SONDAGGI. NON C'È ALCUNA MEDIAZIONE POSSIBILE SUL TAV: NO TAV PUNTO E BASTA. Il movimento NO TAV = NO SONDAGGI. (Coordinamento dei comitati, 23/09/2005, comunicato)

Queste commissioni (compresa la commissione Rivalta, o meglio Commissione DS che, da sostenitori del TAV, hanno orchestrato l'intera operazione) non fanno che mascherare dietro una cortina fumogena di finto dialogo l'intenzione di procedere "avanti tutta" senza mettere in discussione la necessità di realizzare l'opera. Considereremmo accettabile una Commissione, solo se questa potesse rimettere in discussione l'opportunità dell'intera opera. (Coordinamento dei comitati, 14/11/2005, comunicato)

L'esperienza fallimentare della Commissione Rivalta è quella che più di tutte crea nel versante popolare del movimento la frustrazione e la sensazione di essere stati presi in giro, che alimenta opposizione più intransigente e restia a guardare di buon occhio la partecipazione (che a questo punto viene vista come compromissione) dei sindaci anche a nuove commissioni.

Al di là delle questioni legali (ci sono tutti gli estremi per un'impugnazione) è scandalosa la questione politica, perché emergerebbe che i lavori della Commissione Rivalta sono stati del tutto inutili in presenza di un accordo Governo-Regione sull'approvazione del progetto preliminare e sulle modifiche da introdurre nella fase del progetto definitivo che non erano e non sono state mai a conoscenza degli enti locali e degli esperti della Val di Susa. (Coordinamento dei comitati, 19/03/2006, comunicato)

6.4.4 *L'avvio delle arene allargate del 2006*

È in questo clima, successivo non solo al fallimento della Commissione Rivalta, ma anche alla repressione della protesta nei presidi, che viene accolta la costituzione delle nuove arene, scaturite proprio dalla necessità di uscire dalla situazione di stallo. Sin dal primo incontro Tavolo Tecnico del 29 giugno 2006, e in previsione dell'avvio dell'Osservatorio, i comitati esprimono ai sindaci favore ma anche disillusioni sulla nuova apertura da parte del processo decisionale. Favore perché la vedono comunque come una svolta dopo il muro contro muro e i tentativi di imposizione con la forza dell'anno e del Governo precedente, ma con una prudenza che intende frenare l'entusiasmo ritenuto eccessivo degli amministratori locali e soprattutto della Comunità Montana Bassa Valle Susa di Ferrentino. Il disincanto è ben rappresentato nel commento dei comitati del 09/11/2006 alla nota introduttiva di Virano al Tavolo Politico, in cui il commissario straordinario aveva delineato il futuro del processo decisionale in tutte le arene (Tavolo Politico, Osservatorio, Via, Conferenza dei Servizi, Piano Strategico). Tale commento rappresenta un esempio del più volte citato rigore analitico dei comitati No-Tav, applicato questa volta non ai dettagli tecnici o trasportistici, o alla normativa nazionale ed europea, bensì alle parole usate da Virano nel suo discorso, che viene smontato parte per parte dalle contro-deduzioni dei comitati. Tale commento rappresenta di per sé stesso un ampio spaccato sulla posizione e l'inquadramento cognitivo dei principali attori della protesta verso il processo decisionale in atto, e in particolare nei confronti delle varie arene di discussione messe in essere dal nuovo Governo di centrosinistra, a pochi mesi dalla loro costituzione. Si farà così ampio riferimento a tale documento, e dopo aver ricostruito a quali sezioni del discorso del commissario straordinario si riferisca ogni commento dei comitati civici, si riporteranno nel testo e si porranno a confronto su due colonne: a sinistra le parole di Virano, a destra il commento dei comitati.

Da tali commenti traspare soprattutto la scarsissima fiducia che questi ultimi hanno non solo verso le nuove arene del processo decisionale, ma nelle stesse istituzioni democratiche, dopo aver scontato quello che ora considerano essere stato un eccesso ingiustificato di fiducia negli anni precedenti. L'esperienza passata pare contare molto, e i comitati, diversamente dai sindaci, non credono più alle promesse dei promotori, cogliendo ogni segnale di apertura come un raggirio.

VIRANO	COMITATI
<p>Il tempo previsto di redazione del SIA (aprile-maggio 2007) potrebbe costituire il naturale riferimento temporale anche per i contemporanei lavori di approfondimento dell'Osservatorio, in modo da cumulare, in parallelo, tutto il fondamentale stock di conoscenze, valutazioni e proposte da sottoporre a sintesi politica in primavera.</p>	<p>Non sono ancora partiti, non hanno ancora definito le regole di lavoro, ma hanno già deciso quando pubblicano la relazione finale che essendo poi approvata "a maggioranza" probabilmente è già stata scritta e giace in un cassetto in attesa di essere tirata fuori. Ma i valsusini, brutti, cattivi, anarcoinsurrezionalisti queste cose le sanno, hanno imparato a capirle negli anni precedenti, abbiamo fatto esperienza e tesoro di tutte le fregature che ci hanno tirato e adesso diciamo: BASTA. Prendetevi per i fondelli tra di voi, se vi diverte.</p>

La disillusione si spinge a far ritenere che la costituzione delle nuove arene sia da considerarsi non una possibile soluzione, bensì un nuovo problema, un nuovo ed inutile sperpero di fondi pubblici per il processo decisionale da sommare a quello per la costruzione dell'opera, che comunque si pensa non potrà venir messa in discussione dalle nuove arene.

VIRANO	COMITATI
<p>Straordinarietà organizzative e procedurali La "Questione Torino-Lione" è caratterizzata da molteplici profili di straordinarietà, dai problemi alle soluzioni messe in campo per risolverli: tra queste la compresenza di numerosi soggetti che, a vario titolo e con ruoli diversi, si occupano del tema:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi; - la Commissione Intergovernativa italo-francese; - la Conferenza dei Servizi; - l'Osservatorio Tecnico - il Commissario Straordinario. 	<p>Siamo speciali. Siamo strani. Siamo un grosso problema planetario e quindi richiediamo vaselina planetaria. Tutta questa gente che si occupa di noi invece di lasciarci in pace costa alla collettività un ciulo di soldi. Ma chi se ne frega, tanto paga sempre pantalone!</p>
<p>Quest'attività potrebbe fornire essenziali elementi conoscitivi e propositivi per il Piano Strategico d'area vasta, previsto dal Ministero delle Infrastrutture anche con un primo significativo stanziamento posto in capo alla Provincia di Torino. La costruzione di un tale impianto strategico, scientificamente motivato e socialmente condiviso, potrebbe orientare correttamente l'impiego di quelle risorse che, intese invece solo come compensazioni per monetizzare i danni, troverebbe la motivata opposizione delle comunità locali.</p>	<p>Siccome il Ministero ha stanziato i fondi, mica vogliamo perderli! E poiché i valsusini sono duri e puri e le compensazioni non le vogliono (verissimo) li prendo io e così vi faccio anche un favore.</p>

Sperpero che ancora una volta nell'ottica dei comitati andrebbe a tutto vantaggio dell'interesse di pochi contro quello generale, piegando anche le garanzie decisionali agli interessi di parte. I comitati trovano ad esempio di cattivo auspicio che sin dalla prima riunione del Tavolo Politico il commissario straordinario Virano preveda la realizzazione, per lo studio di impatto infrastrutturale cumulativo, non lo Studi di Impatto Ambientale (SIA) previsto dalla legge, ma uno studio più informale che non sovraccarichi il processo decisionale (argomentazione comunemente utilizzata anche per il mantenimento di molte procedure semplificate previste dalla Legge Obiettivo anche dopo lo stralcio della Torino-Lione da essa), che si suppone affidato ad esperti compiacenti.

VIRANO	COMITATI
<p>6. Gli impatti cumulativi e gli scenari di sviluppo Tra le motivate inquietudini che il territorio ha, da sempre, posto ce n'è una molto seria che riguarda il "carico infrastrutturale complessivo" con la somma di criticità</p>	<p>Trovo io l'amico che, a pagamento, sa scrivere la cosa giusta, nel modo giusto e fare il progetto che affidato all'amico fidato dell'amico fidato del partito...</p>

che si addensano in un'area relativamente ristretta: ciò rende indispensabile una valutazione degli impatti cumulativi.

Non sarebbe ragionevole né giusto caricare il redigendo "SIA" di questa funzione valutativa generale, soprattutto se la si vorrà considerare non solo in ottica cautelativa (per prevenire i danni da accumulo del carico insediativo delle reti), ma soprattutto in chiave propositiva, immaginando le possibili strategie di intervento volte a correggere carenze irrisolte, immaginando progetti integrati di valorizzazione e sviluppo del territorio. In questo senso lo Studio degli Impatti Cumulativi potrebbe esser promosso e coordinato dal Commissario nell'Osservatorio, impegnando sul tema un Istituto di assoluta eccellenza internazionale.

Alla costituzione dei tavoli di confronto, salutata con sollievo dagli enti locali, sembra invece ancora troppo vivido per il resto del movimento il ricordo delle esperienze precedenti, che pure avrebbero dovuto fornire un'occasione di incontro e che viceversa si sono risolte negli scontri di qualche mese prima. Regna dunque la diffidenza nel fatto che le aperture al dialogo e la nascita del nuovo governo di centro-sinistra possano portare a reali cambiamenti, dal momento che questo governo, come il precedente, adotterebbe lo stesso indiscutibile *meta-frame* produttivista e tecnocratico.

Certo è difficile immaginare che al tavolo di palazzo Chigi la capacità di persuasione dei sindaci che illustravano al governo le loro (le nostre) ragioni abbiano prodotto una grave crisi di coscienza nei rappresentanti del governo: tutti sanno bene che chi vuole procedere con la realizzazione del TAV, faccia parte di questo governo o di quello che lo ha preceduto, non chiede di essere convinto e non vuole essere convinto: è già convinto, e al massimo può prender tempo se vengono a mancare le condizioni... (Comitato No-Tav Torino, 05/07/06, comunicato)

Certo, i comitati riconoscono un miglioramento rispetto al metodo autoritario del precedente governo, e soprattutto apprezzano lo stralcio dell'opera dalla Legge Obiettivo. Tuttavia, tengono a mettere in chiaro due cose, prima di tutto nei confronti dei sindaci: anzitutto che per il movimento non esistono governi amici, e che le dichiarazioni di disponibilità al dialogo non sono prese per buone per il semplice fatto di essere pronunciate dal centrosinistra, ma sono attese al varco della prova dei fatti; e secondariamente che, in barba all'appellativo Nimby, la lotta ha fatto un salto di qualità nella risalita in generalità, ormai trascende i limiti della valle e della singola opera Torino-Lione, e continuerebbe comunque allo scopo di ottenere la cancellazione della Legge Obiettivo stessa. In questo senso è da leggersi anche la partecipazione di una nutrita delegazione valsusina alla manifestazione del 14/10/06 a Roma contro le grandi opere e per la cancellazione della Legge Obiettivo, che pure non dovrebbe avere più alcun effetto sulla Torino-Lione. La battaglia si sposta quindi dall'opposizione locale alla linea indesiderata alla battaglia per un processo decisionale considerato più equo e partecipato in materia di lavori pubblici, e ad una diversa politica dei trasporti. Il filo che congiunge la manifestazione del 7 gennaio a Chambéry con quella del 14 ottobre a Roma è l'aver tessuto ormai una robusta rete di contatti organizzativi, che ambisce a diventare una struttura di mutuo soccorso sul piano nazionale prima, e internazionale poi. Ed è a questi livelli che si rivolgono dunque anche le azioni dirette alla modifica del *policy-making*, con una predilezione ancora una volta per la proposta prima che per la protesta, pronosticando soluzioni e non solo diagnosticando problemi, e comunque, pur nel disincanto, non chiudendo affatto pregiudizialmente la porta alla concertazione, nella speranza che questa volta vada meglio rispetto al passato.

Nella discussione è emerso che, al di là del diverso metodo adottato da questo governo (fatto certamente apprezzabile se rapportato ai blitz militari e alle prove di forza del governo precedente) la questione rimane la stessa: "no tav" come unica alternativa possibile a "si tav" ma anche a "come tav" [...] Il confronto di Bussoleno ha chiarito

bene quale realismo sia oggi diffuso tra chi si è speso nei mesi scorsi per impedire l'apertura di un cantiere: capacità di cogliere i segnali di disponibilità ma anche attenzione nel mantenere una giusta dose di diffidenza; capacità di riconoscere i risultati positivi quali ad esempio lo stralcio della Torino-Lione dalla legge obiettivo, ma nessuna rinuncia nel rivendicare la cancellazione della stessa legge obiettivo; e soprattutto volontà di misurare nei fatti le disponibilità dichiarate. Nel frattempo nessuno perde di vista l'obiettivo: no tav. [...] Dare un segnale forte che la Valle di Susa non perde di vista il suo obiettivo è una elementare esigenza di verità in risposta al tam-tam di chi la dipinge sull'orlo di un possibile cedimento di fronte alle "ragionevoli" e garbate richieste del nuovo governo e al suo metodo concertativo. La risposta è ancora una volta un "NO TAV", ma non basta. È anche un "SI" a una nuova politica del trasporto merci che passi attraverso una riduzione del traffico, a cominciare da quello su gomma. Ed è quindi un "NO TIR". (Comitato No-Tav Torino, 5/7/06, comunicato)

I comitati dimostrano non solo di non dire un no preconcepito ai tavoli di discussione, ma anche di pronunciarsi non sulla base della mera disillusione, ma come al solito solo dopo essersi documentati. Avanzano infatti critiche alla presentazione che i media fanno delle nuove arene di discussione, dimostrando di averne capito e analizzato a fondo le procedure e il mandato, e avanzando propositi su come queste dovrebbero funzionare e quali temi dovrebbero analizzare, anche in questo caso trascendendo il singolo caso locale per adoperarsi alla risoluzione del più ampio problema del traffico merci attraverso le Alpi.

Grande è invece la diffidenza nei confronti dell'osservatorio tecnico. Questo organismo (è bene chiarirlo) è solamente stato insediato ma non si è ancora mai riunito; i media lo presentano invece come uno strumento ormai operativo, ma è il solito gioco delle parti che punta a suggerire che i lavori sul TAV sono in una fase avanzata, i cantieri sono praticamente aperti e non resta che rassegnarsi... Per ora l'osservatorio esiste nei fatti solo sulla carta: se mai inizierà i suoi lavori, non sarà certamente una sede decisionale ma registrerà le diverse posizioni sulla base di dati tecnici e le riferirà al tavolo politico; dovrà affrontare la questione nel suo complesso e non isolando singoli aspetti l'uno dall'altro; dovrà partire da un'analisi dei flussi di traffico reali sull'arco alpino nel suo complesso e in base a questa analisi l'opzione zero non dovrà neppure dare per scontata la necessità di un potenziamento della linea storica; dovrà affrontare la questione del contingentamento dei TIR e impostare al tempo stesso correttamente il problema del trasferimento su rotaia; in poche parole: uno strumento tecnico che non lavori a compartimenti stagni, che non guardi solo al tunnel di base ma alla politica dei trasporti attraverso le alpi nel suo complesso. (Comitato No-Tav Torino, 5/7/06, comunicato)

Dunque, ancora una volta, non sembra affatto di ravvisare una chiusura pregiudiziale, ma semmai un'iniziale parziale apertura condizionata, a quello che pur nella frustrazione viene percepito come il primo luogo di possibile vera discussione, anche se esperienze precedenti fanno protendere verso il pessimismo.

Se in democrazia il metodo è sostanza, così si salvaguarda l'una e l'altra. Ma saremmo arrivati a un esito del genere senza la mobilitazione dei cittadini, senza l'intervento degli ambientalisti e dei Verdi, senza l'adesione sempre più larga di un'opinione pubblica colpita dalle manganellate della polizia insieme ai manifestanti attendati nei presidi? È stato necessario che un'intera vallata scendesse in strada, armata di fiaccolle e striscioni, per aprire finalmente un "tavolo" di confronto che in realtà avrebbe dovuto essere aperto fin dall'inizio. Non tanto per trattare sulle possibili compensazioni, economiche o ambientali, ma soprattutto per verificare l'utilità e la fattibilità dell'opera, il rapporto tra costi e benefici, l'impatto sulla salute della popolazione locale. (comitati, 12/12/2005, lettera a la Repubblica)

[...] il prosieguo – in sede di osservatorio - del confronto, pur fortemente voluto dagli Amministratori e accettato dalla maggioranza dei Cittadini nella speranza di avere finalmente (e dopo a quasi vent'anni di propaganda a senso unico) un luogo dove arrivare ad una accettabile mediazione sui numeri raffiguranti le reali necessità di traffico attraverso l'intero arco alpino, la valle di Susa, la rete stradale e ferroviaria, le alternative via mare e così via. (Comitato No-Tav Torino, 5/7/06, comunicato)

Verrà istituito un osservatorio, ma qualsiasi cosa venga osservata si andrà avanti comunque? È un modo per dire "Vi ascoltiamo ma non ci interessa nulla di quello che direte"? Si stanno prendendo gioco di noi? (comitati, 11/12/2005, comunicato)

Già all'indomani dell'accordo sulla costituzione di un Tavolo Politico, durante una partecipata assemblea del Coordinamento dei comitati, la componente popolare aveva chiarito la sua posizione: fissazione di punti fermi irrinunciabili, scarsa fiducia, paura di venire raggirati, ma comunque convinto ap-

poggio alla partecipazione degli amministratori nelle nuove sedi di confronto, definite addirittura irrinunciabili.

L'Assemblea ha discusso principalmente in merito all'apertura del così detto tavolo di Palazzo Chigi. La popolazione e i comitati hanno espresso tutte le perplessità del caso in riferimento a un confronto che pare essere stato accettato dal governo all'indomani delle giornate del Novembre e Dicembre scorso in cui il territorio ha dimostrato forza, determinazione e concretezza nell'opporsi a un'opera ingiusta, dannosa e non voluta. I forti dubbi che hanno attraversato l'Assemblea si riferiscono al fatto che da tutte le parti c'è l'impressione che il Governo stia tentando di allentare la tensione sociale che attraversa la Valle e che sta trovando forte solidarietà in tutta l'Italia soltanto per superare il periodo olimpico e le elezioni di primavera, senza però mettere in discussione la realizzazione dell'opera. Nonostante queste perplessità l'Assemblea ha preso atto che tale momento di confronto non può essere rifiutato, soprattutto dalle istituzioni locali e ha preso atto che il rifiuto della delegazione Valsusina a sottoscrivere il documento proposto dal Governo va sulla giusta strada della rivendicazione di pari dignità tra le parti in causa nell'ambito di questa fase di discussione. L'Assemblea ha ritenuto di definire alcuni punti fermi che costituiscono pregiudiziali all'avvio della discussione con il Governo e che sono la minima garanzia del rispetto della dignità del territorio e della sua popolazione. (Coordinamento dei Comitati, 21/12/2005, comunicato)

Il primo banco di prova per testare la disponibilità dei valsusini al dialogo è il Tavolo Politico, che nasce per primo allo scopo di poter poi stabilire le regole del gioco delle altre commissioni. In realtà, quella disponibilità condizionata mostrata dai comitati civici sembra venir meno ancor prima di iniziare, ossia precedentemente alla prima riunione della prima arena in ordine cronologico. Alla promessa fatta dal Governo il 12 dicembre 2005 di istituire un Tavolo Politico, infatti, non ha fatto seguito per diversi mesi alcuna azione concreta in tal senso, tanto che la prima seduta di questo organo si è avuta solo il 29/06/2006. tutto ciò viene vissuto dai comitati come il primo e inconfutabile segno tangibile che le loro paure fossero reali, che i promotori non avessero alcun interesse a coinvolgere il territorio nella presa di decisioni e che le promesse seguite agli scontri altro non fossero che l'ennesima presa in giro. Per questa ragione e per diverse altre, ancora molto prima dell'inizio dei lavori comincia quindi a circolare la richiesta ai sindaci, da parte dei comitati, di rifiutarsi di stare al gioco manipolativo messo in piedi dai promotori (Coordinamento dei Comitati, 02/03/2006, lettera ai sindaci):

Il Coordinamento dei Comitati, riunitosi a Condove in data 2 marzo 2006 con la partecipazione di 27 comitati NO-TAV della Val di Susa e della Gronda Ovest, ha deciso all'unanimità la posizione nei confronti del cosiddetto "Tavolo di palazzo Chigi", richiamando il documento scaturito dall'assemblea pubblica di Bussoleno del 21 dicembre 2005.

Nel documento del 21 dicembre 2005 (come da allegato), l'assemblea aveva definito come **"pregiudiziali ed irrinunciabili"** i seguenti punti:

- Messa in discussione dei presupposti su cui si basa la decisione di realizzare la TAV/TAC Torino-Lione e definizione di un punto di partenza del confronto che corrisponda all'opzione zero.
- Il tavolo di confronto non deve vedere la presenza di persone che siano nella condizione di "conflitto di interessi" o che siano inquisite.
- Assunzione di impegni formali e sostanziali per il trasferimento immediato del traffico dalla gomma alla rotaia (contingentamento, politiche di incentivazione/disincentivazione).
- Abbandono immediato dei siti e sospensione altrettanto immediata di qualunque attività connessa alla linea TAV/TAC Torino-Lione (compresa l'attività di sondaggio).
- Smilitarizzazione immediata, definitiva e permanente della Valle di Susa (non si riconosce come garanzia il fatto che le frazioni di Mompantero siano state smilitarizzate una volta terminati i lavori)

Sottolineando come a tutt'oggi

- non sia mai stata data risposta dalle amministrazioni locali ai punti sopra elencati
- tali punti rimangano comunque **"irrinunciabili e pregiudiziali"** per l'avvio di qualunque discussione
- siano trascorsi due mesi nel più assoluto immobilismo e senza alcun passo avanti a livello politico a fronte di una pretesa urgenza nella costituzione del tavolo tecnico
- sia assolutamente assente qualunque ambito ufficiale di confronto sui ruoli, i modi, i vincoli e le finalità di eventuali tavoli tecnico/politici

e manchino pertanto i presupposti, le regole e le garanzie per la costituzione di qualsivoglia tavolo di confronto, il Coordinamento dei Comitati *richiede formalmente di non partecipare ad alcun titolo al tavolo tecnico per fondamentali ragioni di metodo e di contenuto:*

- *DI METODO* per la mancata costituzione del tavolo politico che dovrebbe stabilire le regole, le garanzie e l'ambito d'azione di un eventuale tavolo tecnico
- *DI CONTENUTO* per la mancata accettazione e dell'opzione zero come alternativa in discussione.

Sempre nello stesso periodo, cominciano a farsi notare anche le prime crepe nel rapporto fra l'anima istituzionale e quella popolare del movimento No-Tav, proprio per il loro diverso atteggiamento nei confronti del processo decisionale, sul comportamento da tenere all'interno delle arene ufficiali come al di fuori di esse, nel rendere partecipe la popolazione sugli sviluppi delle negoziazioni avvenute al loro interno.

ATTENZIONE alle regole dei TAVOLI POLITICI

Luna Nuova di oggi intervista Antonio Ferrentino a proposito di cosa chiederanno i Sindaci all'Osservatorio di Palazzo Chigi. Tutte richieste ottime e condivisibili. Mi sorge però un dubbio a proposito del metodo. I Sindaci si riuniranno in assemblea oggi (martedì 27) per decidere chi farà parte della delegazione che andrà a Roma, e cosa dovrà andare a dire. La delegazione poi dovrà tornare a riferire in Val di Susa, perché l'approvazione deve essere collegiale e non di qualche delegato. Perfetto. Ma solo per la prima volta! perché per le successive riunioni, dice Ferrentino: "Una volta stabilite le deleghe e le regole di funzionamento non ci sarà più bisogno di riferire ogni volta". Non credo che questo sia un metodo che esalta la partecipazione popolare. Credo che la "delegazione" non solo dovrebbe riferire agli altri sindaci, ma ogni volta dovrebbe essere convocato un comitato istituzionale o un'assemblea popolare perché le decisioni vengano prese anche dai comitati, dalla gente. Non è questa la "democrazia partecipata"? Eppure Ferrentino pare tenere in grande considerazione la partecipazione. Su "La Stampa" sostiene infatti che la Val di Susa può servire da modello per la costituzione della "grande sinistra" europea, perché il "movimento dei sindaci No Tav e dei comitati ha sperimentato dal basso forme concrete di partecipazione popolare alle scelte politiche". Forse oltre che esportare in Europa la democrazia partecipata, bisognerebbe ricordarsi di viverla quotidianamente in Valle. (comitati, 27/06/2006, comunicato)

A causa della subita militarizzazione dei propri territori, comunque, anche una parte degli amministratori resta inizialmente, al fianco dei comitati, fortemente scettica nei confronti dell'apertura al dialogo da parte del governo con la proposta del 10 dicembre 2005 seguita agli scontri, pur accettandola di buon grado.

Constatato: a) che tale verbale NON è stato sottoscritto da nessuno dei rappresentanti della Valle di Susa e che quindi risulta del tutto improprio il disposto che "...le parti hanno convenuto..." b) che non vengono esplicitate al punto "1" le competenze relative al "Tavolo di Palazzo Chigi" del quale si propone l'istituzionalizzazione. c) che il proposto rilancio e potenziamento (punto "2") del nuovo "Osservatorio" presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per quanto è dato da intendere nasce quale riproposizione e doppiante del "Tavolo Tecnico" istituito dalla Regione Piemonte ed affossato proprio dai Ministeri proponenti l'Osservatorio stesso. d) che è del tutto inaccettabile quanto previsto al punto "3" (riconoscimento e rispetto del sito già identificato e consegna del cantiere alla società LTF e) che risulta troppo riduttivo e strumentale avviare ora una "straordinaria procedura di VIA" (punto "4") limitatamente alla galleria di prospezione di Venaus, quando, proprio per le norme previste dalla cosiddetta "Legge Obiettivo" da tale procedura è esclusa l'intera opera. Questo anche in violazione delle direttive comunitarie. Di conseguenza si valuta negativamente anche quanto previsto al punto "5" - rimarcato comunque che l'obiettivo condivisibile di tale riunione è "di riportare ad una situazione di legalità e di normalità il territorio (della Valle di Susa)", e considerando: a) che i Valsusini, gente laboriosa e pacifica, hanno da sempre dato prova di grande senso di responsabilità e di fiducia nella democrazia e nelle istituzioni. b) che i rapporti fra le istituzioni devono avvenire in un clima di massima serenità, pari dignità e rispetto reciproco. c) che, a nostro parere, l'obiettivo di cui sopra si raggiungerà realisticamente solo con il rientro totale delle forze dell'ordine impegnate nelle operazioni di cantierizzazione forzata ed il contestuale ritiro dei macchinari dai siti occupati. - evidenziata peraltro la disponibilità del Comune di Bruzolo, una volta soddisfatte le richieste di cui al punto precedente, di partecipare propositivamente a tavoli tecnico/politici il cui obiettivo sia di discutere a tutto campo e senza schemi precostituiti di trasporti, di priorità, di nuove e/o soluzioni alternative, e quindi di costi che la fiscalità nazionale (e di riflesso anche quella locale) è in grado di sostenere, nonché di sostenibilità ambientali, di scelte partecipate, ecc. - ritenendo corretto che i rappresentanti dei Comuni della Valle di Susa partecipino agli eventuali nuovi incontri del "Tavolo di Palazzo Chigi" e comunque esclusivamente quali "portavoce" delle richieste e delle aspettative della Valle di Susa senza però sottoscrivere accordi che non abbiano avuto prima il pieno consenso o che siano in disaccordo con le richieste e le aspettative di cui sopra, si richiede altresì che un rappresentante del Comune di Bruzolo sia componente della delegazione al tavolo medesimo. (delibera del Consiglio Comunale di Bruzolo del 20/12/2005)

Accettazione che gli amministratori vedono come mezzo per uscire dalla situazione di imposizione, sperando di poter finalmente dire la propria, tanto da sollecitare l'istituzione dei tavoli promessi temendo che essi alla fine non vengano concessi.

Egregio On.le, a seguito delle complesse vicende legate al progetto in oggetto, la S.V. aveva convocato un importante tavolo istituzionale a Palazzo Chigi il giorno 10/12/05. Nell'occasione avevamo tutti compreso che, a breve, sarebbero stati istituzionalizzati il "Tavolo di Palazzo Chigi", organismo politico e l'Osservatorio, organismo tecnico-scientifico, per avviare un confronto per gli approfondimenti resisi necessari su un problema così complesso ed articolato. Dobbiamo constatare che alla data odierna non vi è stato più alcun contatto con i rappresentanti istituzionali locali del territorio interessati dal progetto ferroviario Torino-Lione. La Conferenza dei Sindaci mi ha delegato a segnalare alle SS.LL. la situazione di assoluto silenzio istituzionale calato sulla vicenda. In attesa di un sicuro riscontro porgo, a nome mio personale e dell'intera Conferenza dei Sindaci interessati dal progetto, i migliori auguri di buon lavoro. Cordiali saluti. Il Presidente A. FERRENTINO (Conferenza dei Sindaci, 26/01/2006, lettera alla Presidenza del Consiglio)

Sono sette mesi che abbiamo chiesto, anche pietendo, la convocazione di questo tavolo e adesso nessuno si deve permettere di dire che vogliamo solo prendere tempo. (Conferenza dei Sindaci, 24/06/2006, comunicato)

Nel complesso i primi cittadini dimostrano grande fiducia nei confronti delle arene concesse, valutate come un successo dell'opposizione valsusina, ribadendo tuttavia che la disponibilità al dialogo non nasce certo ora, ma è al contrario sempre stata una loro caratteristica sin dall'inizio della vicenda, mentre lo stesso non si può dire del versante dei promotori.

Credo che in una situazione complessa come quella che si è creata in particolar modo in questi ultimi 2 anni, i Sindaci e gli Amministratori della Valle abbiano saputo tenere un atteggiamento responsabile e coerente: non ci siamo mai sottratti al confronto (anche duro) abbiamo partecipato in modo costruttivo alle varie sedi di consultazione dove eravamo invitati. Abbiamo abbandonato i tavoli di discussione solo ed esclusivamente quando si sono rivelati essere delle situazioni non chiare e trasparenti. Anche nei momenti più duri abbiamo sempre chiesto luoghi di confronto seri e qualificati e, una volta ottenuti i tavoli li abbiamo onorati con la nostra presenza seria e partecipativa. Il lungo lavoro di approfondimento sul tema ci ha sempre fatto trattare gli argomenti in modo consapevole e convinto, convinti delle nostre argomentazioni. Abbiamo ottenuto anche qualche successo innegabile come l'esclusione dell'opera dalla legge obbiettivo, l'azzeramento o cancellazione del progetto LTF, lo stop alla conferenza dei servizi, l'istituzione del "Tavolo di Palazzo Chigi" e dell'Osservatorio Tecnico. Tutte cose che non vanno solo a vantaggio delle Comunità locali, ma che hanno messo in evidenza argomentazioni serie a tutto vantaggio della collettività più ampia. Per quel che concerne il lavoro dell'Osservatorio tecnico, non possiamo che averne fiducia, per la prima volta in una sede ufficiale, vengono sottoscritte tesi che da quindici anni sono le nostre: la non saturazione della linea attuale, le potenzialità della linea stessa, il calo della richiesta di traffico, il fallimento nei fatti dell'autostrada ferroviaria Orbassano-Aiton e soprattutto la consapevolezza che i camion sulle strade sono destinati ad aumentare indipendentemente dalle infrastrutture ferroviarie che possano venire ipotizzate. Su questi dati acquisiti dobbiamo basare i nostri atteggiamenti per il futuro. Chiediamo però ai nostri interlocutori la medesima nostra serietà: se dovessimo scoprire che mentre l'Osservatorio svolge i suoi lavori, qualche Ministero lavora fattivamente a dei progetti con dei tracciati nuovi, sicuramente abbandoneremmo tutti i tavoli lasciando la responsabilità della rottura a chi non è stato ai patti finora condivisi. Questo deve essere chiaro, non saremo la foglia di fico dietro la quale nascondere delle vergogne, saremo sempre sinceri, onesti e trasparenti e chiediamo che lo stesso atteggiamento venga tenuto nei nostri confronti. (sindaco di Vaie, 01/12/2007, relazione al convegno "Vediamoci Chiaro")

Tomando al versante popolare, mano a mano che i lavori proseguono la pur disillusa disponibilità si scontra presto con la realtà di un processo decisionale che i comitati considerano manipolativo. Una certa fiducia rimane invece, almeno momentaneamente, solo per alcuni comitati dei comuni più vicini a Torino.

Nonostante la diffidenza comprensibile nei confronti dell'Osservatorio, è comunque necessario riconoscerne l'importanza perché rimane un punto di mediazione e di dialogo. (Comitato No-Tav Torino, 13/06/2006, discussione interna)

Gli altri comitati, ed in particolare quelli della Val Susa, pongono invece il problema della percepita parzialità delle arene di confronto, a partire dalle personalità che le presiedono, che sia nel caso di Rivalta che in quello di Virano si sono sempre espresse esplicitamente a favore della nuova linea.

È lo strano e “misterioso” destino delle commissioni sulla nuova linea Torino-Lione quello di avere alla loro guida persone di provata fede all’opera. (comitati, 08/08/2006)

Si riconosce inoltre una continuità nelle varie arene allargate nell’essere partecipate solo formalmente, ovvero nel prevedere la presenza dei sindaci o dei loro tecnici, ma non nella sostanza. Soprattutto si critica il fatto che i rappresentanti locali sono chiamati a partecipare entro uno schema decisionale con regole non definite consensualmente da tutti i partecipanti, ma calate dall’alto e dal centro, immutabili, a cui le istanze locali devono adeguarsi.

Sulle regole decisionali che tanto stavano a cuore ai nostri sindaci, per non farsi/farci fregare neanche una parola. Le decide il commissario di governo (Virano) e basta. Come per la Commissione Rivalta! (comitati, 09/11/2006, commento alla nota introduttiva di Virano al Tavolo Politico)

Oltre alle regole, si fa presto largo l’idea che quelle che all’avvio dei tavoli erano paure si stiano trasformando in realtà, e che quelli che dovrebbero essere momenti di dialogo si trasformino invece spesso in un pro-formato per dire “siete stati coinvolti”. I meccanismi interni che si sviluppano nel corso dei lavori sembrano infatti confermare ai comitati quelle che erano state le loro più fosche previsioni: i sindaci non sono d’accordo con le decisioni prese, ma i lavori paiono andare avanti come nulla fosse, anche contro l’evidenza tecnica portata dagli esperti designati dai Comuni.

I tecnici designati dagli Amministratori dei Comuni interessati alle varie ipotesi di tracciato della linea TAV Torino Lione hanno evidenziato le difficoltà via via crescenti del loro lavoro:

- L’implicito boicottaggio del Ministero delle Infrastrutture (che dopo la prima riunione non ha più inviato i propri rappresentanti).
- La tattica elusiva dei rappresentanti delle ferrovie.
- Il faticoso tentativo di confronto nel merito dei problemi con i rappresentanti del Ministero dei Trasporti.
- L’evanescenza dei funzionari delegati dal Ministero dell’Ambiente.
- E l’avvicinarsi del primo momento di sintesi (quello sulla possibile condivisione dei numeri dei treni che oggi percorrono la ferrovia esistente e la potenzialità della medesima in assenza di interventi di potenziamento radicale) col rischio di non riuscire a pervenire ad una condivisione almeno dei dati di partenza (senza la quale sarebbe probabilmente inutile -se non controproducente- proseguire il confronto). (tecnici designati dai Comuni, 13/02/2007(controlla con qualche seduta), intervento all’Osservatorio)

Dopo numerose riunioni dedicate a quantificare la capacità della ferrovia storica l’Osservatorio dovrebbe ora pubblicare, sul primo dei “quaderni” preannunciati dal presidente Virano, i dati tecnici risultanti. Ma i numeri in questione dimostrano che la linea potrebbe sopportare circa il triplo dei treni odierni, ed allora ecco che i pro-TAV chiedono di inserire premesse politiche del tipo “Il corridoio 5 deve comunque passare dalla Valle di Susa ...”. Siamo alle solite. I sindaci reagiscono [...] Pare ormai sempre più probabile che si arrivi alla stesura di 2 (!) versioni del quaderno di “sintesi condivisa”(!) della prima fase dei lavori. Pare che sia sempre più manifesta una sorta di “sudditanza psicologica” di RFI rispetto a LTF mentre gli esponenti del Ministero dei Trasporti si limiterebbero a certificare svogliatamente le verità di coloro che dovrebbero controllare! (Coordinamento dei comitati, 12/02/2007, comunicato)

Ciò che rafforza maggiormente la rabbia del territorio contro un possibile coinvolgimento dei propri rappresentanti a puro scopo manipolativo, è proprio la sensazione che tutte le previsioni sono state rispettate: la progettazione va avanti come nulla fosse indifferente alle rimostranze degli enti locali, ma ora i promotori possono propagandare l’idea di procedere attraverso la partecipazione ed il coinvolgimento, come spesso viene rimproverato al presidente dell’Osservatorio Virano. O che addirittura venga loro rivolta l’accusa di non accettare il dialogo, dopo che per anni lo hanno richiesto.

L’esperienza dell’Osservatorio ci sta mettendo al passo con l’Europa rispetto al modo di intendere il coinvolgimento delle popolazioni locali nella realizzazione delle infrastrutture. Grazie all’Osservatorio seppur in ritardo, l’Italia è collocata tra i Paesi, come Francia e Svizzera, in cui le decisioni sono partecipate. (Presidente dell’Osservatorio, 01/12/2007, intervento al convegno “Vediamoci Chiaro”)

I comitati si schierano quindi apertamente contro le nuove arene allargate, tengono a precisare che non esistono governi amici e che da centrodestra a centrosinistra la strategia sarebbe solo passata dalla

repressione alla presa in giro dei tavoli di coinvolgimento. Nasce l'idea che destra e sinistra non siano differenti [Caruso 2008a], che esista un Partito Unico Trasversale degli Affari intenzionato a portare a termine l'opera, e che le sottili differenze stanno soltanto nelle strategie decisionali da affiancare quella che ritengono una costante, vale a dire la propaganda pro-Tav non supportata da dati tecnico-scientifici, operata direttamente o attraverso supposti media compiacenti. O ancora attraverso i mezzi finanziari e comunicativi degli altri nodi di quella che viene definita la rete della lobby pro-tav, un "ampio cartello politico-affaristico", come i comitati ricordano essa viene definita dalla stessa magistratura nel corso dei vari procedimenti in atto sulle infiltrazioni mafiose e la turbativa degli appalti per i lavori della Torino-Lione¹⁸.

La sfida lanciata dai Valsusini al governo Berlusconi prosegue, senza abbassare la guardia, rispetto al governo Prodi. [...] Sapevamo che via Berlusconi le cose non sarebbero cambiate di molto. Il PUTA (Partito Unico Trasversale degli Affari) non molla ancora l'osso. Il coro SI TAV è proprio trasversale [...] Il popolo NO TAV, più vigilante di prima, riassume la svolta politica e sintetizza così: dal manganello alla vaselina!. Infatti il partito unico trasversale degli affari sa di non poter rischiare un altro confronto a muso duro con il movimento. Così inizia la telenovela dei tavoli e delle conferenze. Cercano di invischiarci in una finta trattativa disposta anche ad esaminare l'opzione zero (scartare cioè la grande opera e potenziare la linea attuale, sottoutilizzata). Mordono il freno avvalendosi delle compiacenti e numerose cronache pro TAV de La Repubblica e de La Stampa e intanto fissano i palletti del cronoprogramma, cioè di quella procedura ordinaria che porterebbe dritto dritto, con la concertazione, a giustificare l'inizio della grande opera... È una tattica subdola, di lavoro ai fianchi, per usare un linguaggio pugilistico. Giornalisti, industriali, banchieri, politici voltagabbana di ogni specie provano a isolarci, a ricattare gli amministratori più deboli con le compensazioni, a brandire l'opportunità di un referendum, che convochi alla consultazione anche chi non sarà penalizzato di rettificare dal tracciato alta velocità. Cercano di blandirci e insieme di spaccarci, provano a metterci contro la pragmatica e dialogante Val Sangone, valle confinante, dipingendoci come aggressivi e retrogradi. Ma il popolo NO TAV non demorde e non si farà abbindolare. (comitati, 4/10/2006, editoriale Sarà dura!)

6.4.5 *La questione più spinosa: l'Osservatorio*

Fra le sedi di confronto è tuttavia soprattutto l'Osservatorio ad attirare su di sé la gran parte dello scontento, in quanto si ravvisa in esso quella che poteva essere un'occasione per poter essere finalmente ascoltati su un piano di piena parità anche per quanto attiene alle motivazioni tecnico-scientifiche alla base del rifiuto della Val Susa all'opera, e che invece i comitati ritengono uno "specchietto per le allodole" per sopire la contestazione, o peggio un "cavallo di Troia" per far partire i lavori con l'avvallo involontario degli enti locali.

L'assemblea popolare contro l'Alta Velocità, riunitasi a Villar Dora in data 29 marzo 2006, ha deciso la posizione nei confronti dell'Osservatorio Nazionale sull'Alta Velocità presieduta dal Virano [...] Sottolineando come a tutt'oggi:

- L'istituzione del tavolo tecnico detto Osservatorio Nazionale sull'Alta Velocità presieduto da Virano non risponda, ad ora, in alcuna maniera ai punti sopra citati, in particolare al primo;
- La proposta di trasparenza dei lavori dell'Osservatorio (sede nel centro di Susa recuperando strutture abbandonate, invito di scolari alle audizioni, sito internet aggiornato) non contiene elementi di sostanza ma esclusivamente di propaganda a favore dell'opera con spese, tra l'altro, che chiediamo vengano indirizzate verso reali bisogni sociali;
- tali punti rimangano comunque "irrinunciabili e pregiudiziali" per l'avvio di qualunque discussione.

Mancando, pertanto, i presupposti, le regole e le garanzie per la costituzione di qualsivoglia tavolo di confronto l'assemblea popolare contro l'Alta Velocità richiede:

- Di non partecipare ad alcun titolo al tavolo tecnico per fondamentali ragioni di metodo e di contenuto:
- DI METODO per la mancata costituzione del tavolo politico che dovrebbe stabilire le regole, le garanzie e l'ambito d'azione di un eventuale tavolo tecnico
- DI CONTENUTO per la mancata accettazione dell'opzione zero come alternativa in discussione
- Ribadisce la propria contrarietà a qualsiasi tipo di attività riconducibile al progetto "Tav Torino-Lione", si tratti di sondaggi, cantierizzazioni o quant'altro;

¹⁸ la Repubblica del 4/5/2005

- Si oppone a qualsiasi attività “propagandistica” sul territorio, in particolare, rifiuta il progetto di “Osservatorio Tecnico” insediato in una ex caserma di Susa, e propone una iniziativa quando il progetto dell’osservatorio dovesse essere delineato;
- Contesta l’ennesimo spreco di denaro pubblico, in quanto i compensi ed i rimborsi spesa, preventivati per la nuova commissione, paiono spropositati, ingiustificati ed offensivi nei confronti di un intero territorio che, da oltre quindici anni, ha prodotto studi, documenti ed osservazioni, di altissimo profilo tecnico, a titolo assolutamente gratuito. (Coordinamento dei Comitati, 29/03/2006, comunicato)

Il primo punto che i comitati contestano è la stessa nomina di Virano a presidente dell’Osservatorio, per i presunti motivi legati al conflitto d’interessi già ricordato. Contestazione che cresce quando a tale incarico viene cumulata la nomina a Commissario Straordinario per il Tav, che gli permette di sedere, oltre che nell’Osservatorio, anche al Tavolo Politico, con ruoli assai differenti (comitati, 09/11/2006, commento alla nota introduttiva di Virano al Tavolo Politico).

VIRANO	COMITATI
L’odierna riunione del “Tavolo Istituzionale” segue quella del 29 giugno, la prima dopo le elezioni e l’insediamento del nuovo Governo. Successivamente è stata istituita la figura del Commissario Straordinario, che presiede anche l’Osservatorio, per rafforzare e unificare l’interlocuzione con il territorio, nominando nel ruolo il sottoscritto che, in tale veste, propone la presente nota articolata in sette punti.	Il commissario straordinario (cioè Mario Virano) che per missione deve darsi da fare per “fare” la Torino-Lyon è anche il “presidente” dell’Osservatorio che dovrebbe essere, invece, una figura “ <i>super partes</i> ” che coordina un gruppo di lavoro che ha come priorità quella di verificare se l’opera è necessaria e quindi se l’opera deve o non deve essere fatta e come deve essere fatta (nel secondo caso). Un lampante caso di incompatibilità intrinseca per i due ruoli. Non solo, ma il doppio ruolo renderà ingovernabile il personaggio (che tende già oggi a strabordare) infatti cambiando la giacchetta (sono il commissario straordinario oppure sono il presidente dell’osservatorio) avrà il diritto di fare, dire e partecipare come vuole mischiando, ad arte, i due ruoli per confondere le acque e l’interlocutore.

Non si tratta di un semplice puntiglio formalistico, i comitati ritengono che Virano, oltre a non rappresentare garanzie *super-partes*, costituisca con la sua doppia carica un volano per far sì che all’interno dell’Osservatorio si prendano decisioni definitive in direzione della realizzazione dell’opera, piuttosto che di analisi tecnici propedeutica, stravolgendone il mandato.

In questi giorni, poi, e precisamente il 5 febbraio, L’Autorità Garante delle Concorrenza e del Mercato ha formulato la risposta al quesito proposto alla medesima da Giovanni Vighetti (primo firmatario) e da altri 90 cittadini circa la compatibilità delle funzioni di Presidente dell’Osservatorio sulla Torino-Lyon e di Commissario Straordinario di Governo per la realizzazione della stessa opera: la risposta è molto interessante e conferma quello che da sempre sosteniamo perché il Garante non rileva conflitto d’interessi tra il ruolo di Commissario Straordinario del Governo per la realizzazione dell’asse ferroviario Torino-Lyon e quello di Presidente dell’Osservatorio perché questa è una funzione esercitata in virtù della carica di governo ricoperta. Se ne può ricavare, quindi, che il ruolo di Presidente dell’Osservatorio non è quello di decidere SE FARE l’opera ma di rimuovere gli ostacoli alla sua realizzazione ed è funzionale al compito di Commissario Straordinario. Una sorta di formalizzazione e dell’impossibilità, per l’arch. Virano, di svolgere il più delicato dei suoi ruoli al di sopra delle parti. (comitati, 13/02/2007, comunicato)

Si riconoscono poi a Virano responsabilità personali nell’aver portato avanti un’arena deviata allo scopo di raggirare i sindaci, verso i quali comincia a insinuarsi sempre più pesantemente il sospetto di essere caduti nella trappola di un processo decisionale fintamente allargato, come d’altronde i comitati ritengono fosse già accaduto anni addietro per la costruzione dell’autostrada, nella quale lo stesso Virano aveva avuto un analogo ruolo di mediatore spuntando infine l’assenso degli amministratori.

VIRANO	COMITATI
Questa deve essere anche la scelta strategica di tutti i soggetti a qualunque titolo operanti sul tema Torino-Lione, eliminando ogni equivoco sul fatto che si possa bypassare il ruolo dei sindaci o anche solo dare l’impressione di volerlo fare.	Avvertimento a tutti i soggetti a qualunque titolo operanti sul tema Torino-Lione : smettetela di snobbare Ferrentino & sindaci, dovete sempre coinvolgerli e farli sentire più che importanti, sennò questi si arrabbiano e tutto il mio faticoso lavoro di vasdinatura va a puttane. (comitati, 09/11/2006, commento alla nota introduttiva di Virano al Tavolo Politico)

Per quanto riguarda poi l'Osservatorio nello specifico, su di esso si concentrano la grandissima parte delle osservazioni e delle critiche da parte dei vari attori della Valle Susa presenti all'interno e all'esterno di esso, dal momento che si tratta di fatto dell'arena di riferimento principale di tutto il processo decisionale, almeno a partire dal 2007. Le critiche sono, come si è visto, dirompenti sin da subito, e riguardano a tutto tondo ogni aspetto procedurale, rappresentativo, tecnico, dei fini e dei mezzi, e così via. Si riscontrano tra l'altro proprio in questo tavolo le reazioni più dure da parte degli attori che solitamente avevano cercato di evitare lo scontro aperto, vale a dire i tecnici incaricati dai comuni della Valle. Non che non fossero mancate dagli esperti le critiche anche aspre su come il processo decisionale, sin dal Tavolo di coordinamento regionale del 1996, veniva portato avanti dai promotori pubblici e privati. Colpevoli, secondo la loro opinione, da una parte di non adottare un *modus operandi* di tipo scientifico nel *decision-making*, nonostante si facessero paradossalmente paladini di un paradigma tecnocratico per non scendere a discussioni con i territori interessati, e dall'altra, all'inverso, di far passare come soluzioni meramente tecniche quelle che erano vere e proprie decisioni politiche su cui gli esperti non potevano avere mandato. Tuttavia, con l'Osservatorio, anche le reazioni da parte dei rappresentanti tecnici fanno un salto di qualità piuttosto deciso in direzione dello scontro, proprio a causa, a loro modo di vedere, di come il processo si è svolto secondo binari che seguivano le direttive di tipo meramente politico, sorde immodificabili al di là delle evidenze tecniche faticosamente raccolte dalla Valle prima, e condivise dagli stessi esperti incaricati dai promotori all'interno dell'Osservatorio stesso poi. Nelle loro parole: una presa in giro.

I sottoscritti tecnici dell'Osservatorio "Valle di Susa" presso la Presidenza del Consiglio, incaricati dalla Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia e dei Comuni della Gronda Nord di Torino, rilevato che secondo recenti notizie di stampa il Ministero dei Trasporti si appresta a presentare, come analizzata e condivisa dagli Enti Locali, una nuova alternativa di tracciato, comprendente il tunnel di base con uscita a Chiomonte/Gravere, l'adeguamento della linea storica in Bassa Valle, ed il raccordo verso il nodo di Torino attraverso la Val Sangone; evidenziano che tale alternativa non è mai stata esaminata dall'Osservatorio stesso, che si è invece concentrato, secondo il mandato ricevuto, sugli aspetti relativi alla capacità della linea storica (Tema 1) ed alle prospettive di crescita del traffico in funzione delle diverse politiche possibili per il trasporto transalpino e le corrispondenti fasi di intervento (Tema 2); richiamano l'attenzione sul fatto che i rilevanti approfondimenti sviluppati su questi temi non hanno sempre ricevuto la necessaria attenzione da parte dei tecnici ministeriali, spesso assenti dagli incontri; stigmatizzano ogni approccio basato sul tentativo di sostituire le lunghe e faticose analisi necessarie a motivare, progettare e valutare un intervento da 16 miliardi di euro, attraverso improvvisati *coup de théâtre*; dichiarano sin d'ora la propria indisponibilità a sviluppare e verificare alternative di tracciato prima che le problematiche evidenziate dai lavori dell'Osservatorio circa i primi due temi trovino adeguata risposta da parte governativa, a partire dalla riunione del tavolo politico del 13/6, e successiva validazione da parte degli Enti Locali interessati. (tecnici di Bassa Valle Susa e Gronda Nord, 11/06/2007, intervento alla riunione n. 27 dell'Osservatorio)

Le critiche più pesanti, tuttavia, arrivano ancora una volta dai comitati, che accusano il Presidente e tutti i promotori dell'Osservatorio di aver non solo trasformato il tavolo tecnico in una fase progettuale in vista dell'inizio dei lavori tali e quali a come erano stati concepiti precedentemente all'avvio delle consultazioni, ma anche di aver manipolato e piegato a questo scopo i dati tecnico-scientifici. Ad esempio attraverso la riproposizione di vecchi studi, considerati parziali in tutti i sensi, e l'accantonamento sistematico delle risultanze diverse portate al dibattito dagli esperti No-Tav, oltre alla stesura di conclusioni in contrasto con le posizioni condivise raggiunte in sede di lavori, nel caso in cui queste fossero in contrasto con l'imperativo categorico, tutto politico e mai messo in discussione, della costruzione dell'opera (comitati, 09/11/2006, commento alla nota introduttiva di Virano al Tavolo Politico).

VIRANO	COMITATI
<p>L'agenda non potrà che essere e rimanere aperta agli interrogativi posti dal territorio: tuttavia emergono da subito tre priorità da affrontare in parallelo:</p> <p>a) l'aggiornamento delle motivazioni generali e delle esigenze prestazionali specifiche della linea ferroviaria nella tratta Torino-Lione:</p>	<p>Nota bene: <i>l'aggiornamento delle motivazioni generali e non la valutazione se sussiste l'esigenza di fare una nuova linea</i> questo balza agli occhi di chiunque speriamo se ne accorgano anche quelli che hanno tanto voluto questo Osservatorio. La necessità della linea non viene più messa in discussione. E' un dogma e i dogmi non si discutono.</p>
<p>- acquisendo e valutando i nuovi studi sui dati di traffico in corso di predisposizione da parte della Commissione Europea (a seguito delle intese tra il Presidente del Consiglio e la Coordinatrice del Corridoio V) con gli eventuali approfondimenti ulteriori che dovessero rendersi necessari;</p>	<p>anche qui, tanto per capirci, si prendono per buoni i dati della De Palacio, mica quelli di Ponti o di De Bernardi! E, bada ben, bada ben, bada ben, gli studi non ci sono ancora ma noi partiamo subito e finiamo il 30 aprile.</p>
<p>- procedendo ad un ciclo di audizioni degli operatori e dei soggetti sociali portatori di interessi, problemi ed esigenze.</p>	<p>Imprenditori, mafia, partiti ecc. mica i valsusini! Loro non portano interessi, loro vogliono vivere in pace. Sono dei NIMBY inguaribili.</p>
<p>b) L'esame preliminare del "nodo di Torino", con le caratteristiche (funzionali e localizzative) della piattaforma logistica dell'area metropolitana e della sua connessione ottimale con la rete, comprendendo le questioni dello "scalo di Orbassano" e dell'asse di "corso Marche" nonché di eventuali alternative.</p> <p>A seconda delle soluzioni del "nodo di Torino" può variare il contenuto negoziale proponibile alla Valle di Susa.</p>	<p>Il contenuto negoziale presuppone la trattativa e la trattativa si fa per il SI TAV mascherato da un primo SE TAV, ma qui siamo già saltati alla fase del COME TAV.</p>
<p>c) L'approfondimento preliminare delle caratteristiche essenziali delle possibili alternative di tracciato, per poter fornire elementi guida alle équipes di lavoro del SIA che dovranno comparare le varie opzioni.</p>	<p>Tutta roba già confezionata e pronta nei cassetti.</p>
<p>Per il supporto tecnico-scientifico dell'Osservatorio il Commissario Straordinario attiverà quei contributi disciplinari che si converrà collegialmente di individuare, attingendo prioritariamente al sistema universitario del Piemonte, alla luce della stipulanda "Convenzione-quadro" con il Politecnico di Torino, l'Università degli Studi di Torino e l'Università del Piemonte Orientale. La sigla dell'intesa, alla presenza degli enti territoriali, avverrà il 16 novembre con i tre rettori e prevede, oltre all'attivazione "a chiamata" delle "expertises" scientifiche, anche un ruolo dei presidi (di tutte le facoltà, a rotazione) quali garanti della corretta conduzione metodologica dei confronti tecnici, nonché l'avvio di un gruppo di borse di studio riservate agli studenti del territorio e per tesi di laurea sui problemi più sensibili: nel breve periodo è un segno di attenzione al territorio, a medio termine è un investimento per poter contare su una leva di competenti che vengono dal territorio e ne conoscono non solo i problemi ma anche le sensibilità.</p>	<p>Il Commissario Straordinario, quindi decide lui da solo i personaggi da chiamare. Basta con i De Bernardi, i Chiocchia, gli Scavia, i Cancelli, i Bettini i Tomalino, i Gays e tutti gli altri NO TAV, adesso i tecnici li reclutiamo noi! A suon di quattrini vedrete che troveremo, cercandoli bene e facendogli il controllo del DNA, schiere di professori, ingegneri, economisti, medici, trasportisti, maghi e ciarlatani, preti e suore, vescovi e monsignori che certificheranno, diranno, scriveranno, dimostreranno che l'amianto fa bene ai polmoni, il rumore migliora la qualità della vita, l'acqua minerale in bottiglia per bagnare l'orto fa meglio che l'acqua di sorgente, i cantieri sono meglio di un parco giochi per i bimbi, con un campo di calcio e un salone polivalente si compra un consiglio comunale e se non lo si compra beh vedremo poi di ricattarli su tutto il resto. Vai, Virano, vai, noi siamo e saremo sempre lì ad aspettarti a Venaus o dovunque vorrai piantare un chiodo. Se possibile (e noi crediamo che sarà sempre possibile) con i sindaci ma in ogni caso ci troverai, ti aspettiamo e ti aspetteremo sempre, ma con le ruspe e i celerini vieni anche tu. Così ti fai un'idea precisa.</p>

È questo un tema caro anche alle le associazioni ambientaliste, che ancora una volta mettono in risalto come le arene formali, comprese quelle a questo preciso scopo appositamente create come l'Osservatorio, non abbiano mai seriamente affrontato le tematiche tecniche sulla base delle quali la necessità dell'infrastruttura dovrebbe essere stata discussa.

La gente della Val di Susa non è gente fuori dal mondo: da venti anni si oppone a questa linea, e continuerà ad opporsi perché è una valle che vive da sempre la realtà dei trasporti e dei collegamenti, e quindi, su questo tema, è impossibile ingannarla. E l'unico confronto possibile, che è quello di discutere dei dati reali di traffico, non è mai stato fatto, neppure dall'Osservatorio. (Pro Natura, 13/01/2010, comunicato)

6.4.6 La Conferenza dei Servizi e la questione dell'uscita dalla Legge Obiettivo

Anche per questa arena, come d'altronde ogni volta che ne è stata concessa una, si ha una valutazione iniziale più che positiva da parte dei sindaci della Valle, ed in particolar modo del Presidente della Comunità Montana Ferrentino, anche per la disponibilità che sembra regnare da parte dei promotori all'interno di questa nuova conferenza. In questo caso l'entusiasmo è ancora maggiore, in quanto i sindaci sono inizialmente convinti che ciò sancisca il definitivo passaggio dall'iter prescritto dalla Legge Obiettivo a quello previsto dalla procedura ordinaria.

Ieri in prefettura a Torino si è tenuta la prima riunione della Conferenza dei Servizi, sulla Torino-Lione, convocata per sancire l'abbandono delle procedure straordinarie (Legge Obiettivo) e l'utilizzo della procedura ordinaria. È un cambiamento importante, culturale prima che strutturale. Il fronte coeso delle Amministrazioni Locali ha espresso la propria posizione unanime riportata nel documento condiviso dalla Conferenza dei Sindaci del 28/07/06. [...] Il giudizio personale sulla Conferenza è pienamente positivo. Si tratta di una diversa procedura che responsabilizza molto gli Enti Locali. Il Presidente della Conferenza ha ribadito più volte che, con procedura ordinaria, senza il consenso del territorio non si fa alcuna opera pubblica. I progetti preliminari di LTF (approvati dal CIPE a settembre 2003) e quello di RFI (approvato il 15/03/06) diventano contributi progettuali e verranno messi a disposizione di tutti i comuni (in formato informatico) e delle due Comunità Montane e del Comune di Venaria in forma cartacea entro il 28/08/06. Oggi penso a quanto si era dovuto pensare, con la Legge Obiettivo, per avere in Comunità Montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia una copia dei progetti che è stata intensamente utilizzata da Comuni, Tecnici, Comitati e Cittadini per consultazioni e preparazione di osservazioni. [...] Per la prima volta è stato affermato che con la VIA ordinaria si valuteranno tutte le proposte in campo compreso ovviamente il solo utilizzo delle infrastrutture esistenti. Lo stesso Arch. Fontana, Presidente della Conferenza dei Servizi, ha affermato che i lavori della C.d.S. proseguiranno per valutare tutte le posizioni e si concluderà con un SI o un NO all'opera. È la prima volta che un incontro del genere non finisce con l'affermazione "La Torino-Lione si farà, possiamo decidere come". Ritengo che, grazie a tutti, abbiamo intrapreso un nuovo percorso difficile ma che restituisce al sistema degli Enti Locali un ruolo centrale sulle scelte che insistono sul proprio territorio. (Presidente della Comunità Montana Bassa Valle Susa, 02/08/2006, resoconto al movimento sulla Conferenza dei Servizi)

L'entusiasmo non sembra ingiustificato, dal momento che anche l'ente territoriale più favorevole all'opera, ossia la Regione, ammette durante il primo incontro il cambiamento di rotta, arrivando ad avanzare anche l'ipotesi di un diretto legame fra lo scoppio delle proteste e il processo decisionale esclusivo e top-down seguito fino a quel momento.

Un buon passo avanti: si comincia a lavorare e l'insediamento della conferenza dei servizi rappresenta il primo atto formale della procedura ordinaria in cui abbiamo chiesto, e ottenuto, come Regione Piemonte, di collocare la Torino-Lione. Il processo ricomincia oggi, non è vero che la procedura ordinaria allunga i tempi, perché è stata proprio la formula della legge obiettivo a bloccare l'iter da oltre un anno, creando i presupposti per le proteste in Valle di Susa. Con la nuova procedura è stata sbloccata la paralisi e si può ripartire consentendo a tutti di esprimere le proprie valutazioni (assessore ai trasporti della Regione Piemonte, intervento alla seduta della Conferenza dei Servizi del 01/08/2006)

I toni utilizzati dal presidente della Comunità Montana nel riferire al movimento sullo svolgimento della Conferenza dei Servizi, comunque, sembrano assai più positivi rispetto a quelli utilizzati nel corso della Conferenza stessa sin dalla prima riunione, durante la quale, gli amministratori tengono a mettere le mani avanti riguardo alla cancellazione di tutta la progettazione svolta sino a quel momento secondo l'iter previsto dalla Legge Obiettivo, al pieno rispetto della procedura ordinaria inaugurata da tale arena e alla natura di quest'ultima, contro eventuali ritorni a forzature considerate "autoritarie" nel processo decisionale, questa volta da parte del CIPE.

[...] stralciare il procedimento autorizzativo dell'opera ferroviaria Torino-Lione dalla L. 443/01 e di sottoporre la stessa alla procedura ordinaria prevista dall'art. 81 del DPR 24/07/77 n° 616, come modificato dal DPR 18/04/94

n° 383. [...] Esaminando a fondo quanto previsto dall'art. 81 DPR 24/07/77 n° 616, così come modificato dal DPR 18/04/94 n° 383, pensiamo legittimamente che la Conferenza debba essere intesa esclusivamente come una conferenza consultiva. Riteniamo che l'esclusione della sottoposizione della Torino-Lione dalla legge obiettivo dovrebbe portare come conseguenza che tutto l'iter sino ad oggi svolto, a partire dal 21/12/01, data di promulgazione della L. 443 e di contestuale emissione della delibera CIPE, dovrebbe essere annullato in modo automatico e retroattivo. Infatti la delibera del CIPE recita "vista la L. 443/01...", e così anche la delibera CIPE 15/03/06 relativa alla tratta nazionale della Torino-Lione. Nella stesso modo dovrebbe essere ritenuta decaduta l'autorizzazione del Ministro Lunardi, ai sensi dell'art. 3, comma 9, DPR 190/02, attuativo della L. 443/01, in relazione al cunicolo di Venaus. Analogamente non dovrebbe considerarsi validamente effettuata la valutazione di impatto ambientale sull'opera. Queste posizioni sono logiche ed automatiche, fatte salve eventuali forzature del CIPE sulla salvaguardia delle procedure sino ad ora seguite, ritenendo che la procedura ordinaria andrebbe ad essere applicata al prosieguo dell'iter progettuale. Interpretazioni del CIPE che non sarebbero né condivisibili, né accettabili e in tal caso ci vedremmo costretti a iniziare un contenzioso legale. (Presidente della Comunità Montana Bassa Valle Susa, intervento alla seduta della Conferenza dei Servizi del 01/08/2006)

Se gli amministratori sull'onda dell'entusiasmo accolgono di buon occhio l'avvento della Conferenza dei Servizi, sin da subito a livello di movimento si registra una notevole critica riguardo all'incertezza su cosa rappresenti tale arena al di fuori della Legge Obiettivo, se un reale avvio della concertazione o all'opposto la prima fase in direzione della realizzazione dell'opera. I comitati ripropongono dunque ai sindaci la richiesta di abbandonare almeno tale arena, quantomeno fino a quando la questione delle procedure ordinarie o straordinarie non sia chiarita in sede di Tavolo Politico.

L'assemblea popolare del movimento NO TAV si è riunita a Bussoleno la sera del 12 settembre 2006:

- per capire cosa sta succedendo;
- per valutare cosa significa la conferenza dei servizi;
- per non cadere nelle trappole romane delle conferenze, degli osservatori, DEIPROGETTI e dei cantieri;
- per capire se la Torino Lyon è realmente fuori dalla legge obiettivo e se è fuori solo la valutazione di impatto ambientale.

Questo è il testo contenuto nel DPEF approvato alla Camera a riguardo del TAV Torino-Lyon. Non una parola in più e non una in meno. Nel capitolo: Infrastrutture, mobilità e spesa pubblica in conto capitale ci sono queste due righe striminzite: "Uno specifico intervento correttivo riguarda anche il ricorso alla via ordinaria per la valutazione dell'impatto ambientale del TAV in Val di Susa". Questo non è far uscire il progetto dalla legge obiettivo. Questo riguarda solamente la valutazione di impatto ambientale dell'opera. Voglio solo ricordare che la legge obiettivo è drammatica sulle dinamiche di cantiere, sugli espropri, su tutta una serie di procedure semplificate, ma non solo. Questo testo, unito al fatto che il funzionario responsabile del progetto è sempre l'arch. Fontana (grande propugnatore dell'opera), è un pessimo auspicio per la conferenza dei servizi convocata per il primo agosto. Anche se la posizione espressa da Ferrentino, che verrà discussa dalla conferenza dei sindaci domani, è chiara e netta: "azzerare tutte le procedure e i progetti fin qui adottati e ripartire da zero" credo rimanga solo una pia illusione-proposta del territorio. Tutti gli altri partecipanti alla conferenza dei servizi proporranno al massimo di rifare la valutazione di impatto ambientale. (comitati, 28/07/2006, comunicato)

Di più, se la Torino-Lyon è ancora nella legge obiettivo e se la Conferenza dei Servizi convocata per fine settembre si troverà a dare il proprio parere (La Conferenza serve proprio per quello) su di un progetto chiaramente intitolato INFRASTRUTTURE FERROVIARIE STRATEGICHE DEFINITE DALLA LEGGE OBIETTIVO N. 443/01, non sarà che siamo ancora nella legge obiettivo? (e che magari quel che verrà detto nella Conferenza dei Servizi sarà un passo in più verso l'approvazione di questo progetto e non verso la procedura ordinaria?) (comitati, 01/09/2006, discussione interna)

Confermando la nostra totale opposizione alla realizzazione del progetto TAV, ci chiediamo per quale motivo le istituzioni partecipino a tal Conferenza dei Servizi senza un confronto con le popolazioni interessate e senza che prima venga convocato il tanto sbandierato Tavolo Politico (che a memoria dovrebbe essere il presupposto per iniziare qualsiasi dialogo). (comitati, 07/09/2006, comunicato)

Anche i sindaci coinvolti comunque, dopo qualche tempo iniziano a lamentare scarsa chiarezza su quali siano i fini di tale arena di discussione, visto che ancora non si capisce quali effetti l'uscita del progetto dall'iter previsto dalla Legge Obiettivo possa avere sul prosieguo del processo decisionale.

Nella stessa occasione Antonio Ferrentino (cui è da anni riconosciuta la funzione di coordinatore di tutti i Comuni coinvolti, non solo quelli della bassa Valle di Susa), ha sottolineato l'illegittimità della Convocazione della Conferenza dei Servizi sulla base del progetto di fatto azzerato con la fuoriuscita dalla legge obiettivo che costringerebbe anche i sindaci sul cui territorio non insistono iter progettuali a confrontarsi su vaghe ipotesi di tracciato senza la

benché minima possibilità di formulare osservazioni. Ed ha denunciato il discutibile escamotage del Ministero delle Infrastrutture che ha trasformato in “preparatorie” le sedute di Conferenza dei Servizi successive al ricorso dei Sindaci, mantenendone tuttavia la numerazione progressiva come a volersi preconstituire l’alibi dell’adempimento burocratico concluso; (quale che sia l’esito del confronto in sede di Osservatorio, vanificandone di fatto la funzione sia attraverso la mancata partecipazione di cui si è detto, sia attraverso la prevedibile forzatura della conclusione della procedura di VIA e della successiva approvazione a maggioranza in sede di Presidenza del Consiglio dei Ministri, come già avvenuto per il M.O.S.E.). (Presidente CMBVS, intervento alla Conferenza dei Servizi del 13/02/2007)

Più in generale anche i sindaci rilevano come esistano ambiguità nella metodologia decisionale, non essendo chiaro il ruolo reciproco delle varie arene messe in piedi contemporaneamente e il loro situarsi all’interno di una procedura ordinaria al di fuori della Legge Obiettivo per alcuni versanti, ancora all’interno di questa per altri.

1. indisponibilità a manifestare valutazioni e pareri su ipotesi di tracciati prima della conclusione dei lavori dell’Osservatorio tecnico, di cui viene ribadito il ruolo indispensabile per giungere alla dimostrazione oggettiva dell’utilità della linea TAV/TAC; 2. volontà di richiedere formalmente, nelle sedi e nei tavoli preparatori a cui sono chiamati a partecipare, tempi congrui necessari ad una valutazione seria ed approfondita di ogni singola proposta tecnica relativa all’opera, in particolare per quanto attiene alla Valutazione di Impatto Ambientale; 3. necessità di richiedere il rispetto delle procedure ordinarie all’interno della Conferenza dei Servizi, al fine di procedere con la dovuta chiarezza metodologica, senza confusione di ruoli e con coerenza istituzionale e logica onde evitare contraddizioni tra i tempi dell’Osservatorio tecnico e la Conferenza stessa (sindaci, 11/04/2007, intervento al Comitato di Coordinamento)

Cosa che non era sfuggita neppure ai sempre attenti comitati, che come al solito portano a supporto delle loro tesi, in questo caso sull’illegittimità del processo decisionale oltre che sulla sua scarsa trasparenza, i dati tecnici, in questo caso giuridici: i riferimenti normativi, le varie interrogazioni parlamentari e le numerose cause giudiziarie in materia.

a) stanno facendo una conferenza dei servizi (ma le conferenze dei servizi si fanno su progetti definitivi) e dopo che la comunità montana (ed altre istituzioni di livello più alto) avevano palesato l’intenzione di ricorrere al Tar per l’illegittimità della conferenza convocata quando ancora non si sapeva quale tracciato scegliere, le riunioni sono diventate “Riunioni preparatorie” e con questa scusa vi sono stati ammessi anche sindaci che nulla hanno a che fare col progetto “definitivo”; b) il progetto “definitivo” (con varie imprecisioni e mancate aderenze alla normativa come precisato nella stessa lettera accompagnatoria) è stato ritirato da RFI in seguito ad un ricorso al Tar discusso pochi mesi fa; c) se la valutazione d’impatto ambientale è stata completata ad aprile, cosa è stato recapitato ad inizio anno ai sindaci della valle e spacciato per “Sintesi non tecnica”? [...] e) che fine hanno fatto i risultati dei lavori dell’osservatorio Virano? il mandato di Virano scade a giugno, mi sembra che sia stata conclusa (tra assenza dei rappresentanti del ministero infrastrutture, verbali falsati e così via) la trattazione solo del primo punto con accordo sulla potenzialità della linea (circa 3 volte i treni attuali); avremo l’onore di vedere i risultati pubblicati o aspettano che scada il mandato così sarà pubblicato quel che gli pare senza possibilità di inchiodare alle loro responsabilità eventuali ciurlatori nel manico? (comitati, 15/05/2007, comunicato)

In particolare viene attaccata la flessibilità con vengono utilizzate le procedure del processo decisionale (sentite dunque ancora, nonostante tutto, come garanzie) utilizzandole, secondo i comitati, per servire agli interessi dei promotori. Il confronto istituzionale viene ormai percepito come irrimediabilmente falsato, attribuendone una buona parte di colpa, come sempre, a Virano e agli interessi che difenderebbe. In questo contesto anche l’uscita dalla Legge Obiettivo viene percepita sostanzialmente come un’opera propagandistica senza reali effetti sul piano procedurale.

VIRANO	COMITATI
Circa gli aspetti procedurali è del tutto evidente che un atto eccezionale come “l’uscita dalla legge Obiettivo”, non può non determinare delle anomalie: sarebbe però irragionevole interpretare le criticità in senso formalistico invocando l’azzeramento del progresso ed il rifacimento ex novo delle elaborazioni svolte.	“Sia chiaro, ragazzi, usciamo dalla legge obiettivo, ma solo per finta, non siamo mica matti a ripartire da zero? I tempi si allungano troppo. I francesi si incazzano. I soldi per i nuovi progetti, no, quelli non sono un problema, ma sono i tempi che mancano!” Ecco il furbetto di borgo Po che viene a galla, ma attenti leggete sotto e scoprirete che l’architetto più che un architetto diventa un mago...

<p>Appare indispensabile convenire sull'opportunità, nel rispetto delle leggi, ma con un'interpretazione intelligentemente duttile delle norme, di salvaguardare tutto il patrimonio conoscitivo e documentale prodotto, integrandolo di quegli elementi che la "legge Obiettivo" consentiva legittimamente di eludere e che invece oggi il mutato quadro legislativo assunto impone di considerare.</p>	<p>Ecco il mago. Se gli va in porto questo "incantesimo" tutto italiano, tipicamente italiano: <i>si, c'è la legge, ma "interpretiamola" come fa comodo a noi; mica alla lettera; in modo elastico "intelligente" si, in sostanza come fa comodo a noi...</i>; allora si che si è guadagnato tutto lo stipendio che gli danno perché riuscirà a buggerarci tutti, ma soprattutto riuscirà a buggerare i sindaci che saranno quelli che senza volerlo, ripeto senza volerlo e a loro insaputa si troveranno nella spiacevole parte dei "boia" della valle e verranno poi lasciati soli a giustificarsi con la gente.</p>
<p>Ciò vale per molti aspetti, ma il più rilevante è senza dubbio quello dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) che non solo è indispensabile per padroneggiare i problemi di inserimento nel territorio, ma è anche condizione per poter correttamente considerare "definitivo" un progetto che era tale ai sensi della "legge Obiettivo" ma non lo può essere ai sensi della "Merloni" se privo di elaborati così significativi.</p> <p>La decisione di LTF (d'intesa con RFI) di attivare subito le procedure di affidamento del SIA attraverso gara europea, va apprezzata, condivisa e sostenuta, in specie alla luce delle aperture di contenuto e di metodo emerse in sede di Conferenza dei Servizi per impulso del suo Presidente.</p>	<p>Il SIA se lo fa ancora una volta LTF, pagando anche la quota di RFI che non ha un soldo, come vuole lei. Evitando accuratamente di prendere in considerazione come vedremo più sotto il problema della valutazione dell'impatto ambientale dell'opera SOMMATO a tutto quello che c'è già sul territorio.</p>
<p>- le specifiche del SIA sono oggetto di informazione preventiva e socializzazione presso le istituzioni locali al fine di dividerne spirito e contenuti;</p> <p>- l'ambito del SIA supera quello delle competenze "aziendali" (LTF/RFI) e si estende all'intero tracciato "Torino-Confinè";</p>	<p>Infatti gli enti locali sono stati informati quando il bando di gara era ormai stato pubblicato con il solito stile del: COSÌ È SE VI PARE...</p> <p>E qui con la scusa che a RFI mancano i soldi cominciamo a debordare dalla legge e facciamo un solo SIA anche se i progetti sono due (in altre parole facciamo una cosetta tanto per farla)</p>
<p>l'oggetto del SIA riguarda non solo il progetto presentato in Conferenza dei Servizi (LTF/RFI) ma anche tre altre ipotesi di lavoro:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. l'opzione zero 2. il potenziamento in asse 3. l'alternativa di tracciato che unisce Valle Susa e Val Sangone; 	<p>L'opzione zero la legge la prevede comunque nella VIA. Intanto il bando di concorso, in merito a queste ipotesi di lavoro, ne prevede quattro, e dice espressamente che esse devono essere elaborate INDICATIVAMENTE e non ESAUSTIVAMENTE, in altre parole scriveteci quattro balle e poi lavorate sul progetto che vi abbiamo dato (infatti sono finalizzate a completare la valutazione quel progetto mica ad altro!) continuiamo a prendere in giro la gente con i soldi pubblici.</p>
<p>Nel corso dei lavori di redazione del SIA saranno calendarizzati periodici momenti di incontro per aggiornamenti sullo stato di avanzamento e per una condivisione in corso d'opera delle problematiche oggetto di studio, ricercandone modalità compatibili.</p>	<p>Se questo non è il COME TAV ditemi cos'è il COME TAV. Tutto questo, come dice il paragrafo successivo, sempre a Roma così i sindaci che non hanno soldi non ci vanno e non rompono le balle.</p>
<p>La Conferenza dei Servizi potrebbe essere la sede ottimale per la regia di questo complesso processo di approfondimento partecipato.</p>	<p>Nel bando di concorso di LTF c'è scritto che sarà la conferenza dei servizi il soggetto a cui si farà capo per queste cose, non che potrebbe essere e teniamo presente che il bando è stato pubblicato sulla gazzetta ufficiale europea l'8 agosto 2006 ben prima che venissero inviati agli enti locali i progetti "DEFINITIVI".</p>

La sensazione dei comitati è che nulla sia cambiato da quando la Torino-Lione è passata alla procedura ordinaria, a partire dal progetto che rimane quello redatto da LTF nella prima fase, che tutto continui come prima e la progettazione proceda indifferente alla normativa che impone di considerare prioritariamente l'opzione zero. A pochi mesi dall'avvio dei lavori, lo scontento raggiunge dunque un livello assai prossimo a quello che nel 2005 aveva portato agli scontri.

Si fa sempre più finto il confronto istituzionale:

- Il Governo Prodi-bis mette la Torino-Lione tra le sue 12 priorità;
- il Commissario UE Barrot esige che l'Italia depositi il progetto per la tratta internazionale entro Giugno, se vuole accedere al contributo europeo (piccole cifre: meno di 7 miliardi di Euro da suddividere fra 30 opere);
- la pseudo-Conferenza dei Servizi continua a riunirsi, incurante della propria illegittimità, come minimo per far avanzare l'orologio delle "procedure" verso momenti decisionali forzati (fine Aprile, Settembre).

Che cosa resta da discutere nell'Osservatorio Tecnico?

Il "COME" costruire l'infrastruttura; non il "SE" serve realizzarla: gli innumerevoli e sempre più pesanti *di ktat*, divenuti ora nazionali ed internazionali, umiliano ogni giorno di più la dignità del reale confronto tecnico sulle po-

tenzialità della ferrovia esistente e sulle previsioni della futura domanda di trasporto. Come se non bastasse, anche dall'interno dell'Osservatorio 3 personaggi DS, i rappresentanti tecnici di Comune di Torino, Provincia e Regione, spingono energicamente per troncane la discussione sui dati di traffico (il tema della necessità e dell'utilità dell'opera) e passare oltre.

Che cosa resta dell'ascolto delle popolazioni locali?

I fautori della Torino-Lione, a tutti i livelli istituzionali dalla Provincia fino alla UE, non risultano dunque realmente disponibili a discutere SE fare il nuovo tunnel di base internazionale: dicono che si fa e basta. Tra l'altro l'unico PROGETTO di tratta internazionale redatto è tuttora (a 4 mesi dalla scadenza indicata da Barrot) quello di LTF [quello che in teoria avrebbe dovuto essere cancellato con l'uscita dalla Legge Obiettivo]. Al di là di mille congetture confusionarie su varianti di tracciato, su questa parte siamo esattamente alle posizioni di Dicembre 2005.

Che prospettiva resta per i prossimi mesi?

Se la disponibilità delle istituzioni all'ascolto è solo formale, ma nella sostanza non c'è, il confronto in tutte le sedi è chiaramente finto. Se intanto il Partito Trasversale degli Affari continua a preconstituire più o meno palesemente soluzioni obbligate, i cittadini se ne accorgono e si sentono raggirati. Tutto ciò rischia irresponsabilmente, ma inesorabilmente, di riportare il calendario della contrapposizione a fine 2005. (Coordinamento dei Comitati, 4/3/07, comunicato)

6.4.7 Il dialogo è falso: "ritorniamo sulle barricate"

Tutto ciò porta i comitati a ripensare la propria strategia di accondiscendenza nei confronti del dialogo all'interno delle arene allargate da parte dei sindaci: visto "il torbido" riscontrato nelle procedure decisionali, non avrebbe senso secondo loro continuare a farsi prendere in giro, mentre comincia a farsi largo a partire dal 2007 l'idea che, non per propria scelta ma come conseguenza delle azioni dei promotori, sia meglio tirarsi fuori dal gioco manipolativo cui sarebbero sottoposti gli enti locali, e ritornare a protestare.

[...] limiti sopravvenuti (ed evidentemente indotti) ad una strategia che può aver ancora senso perseguire solo se si riesce a denunciare tutto quanto di torbido sta avvenendo dentro e fuori le mura dell'Osservatorio. (comitati, 13/02/2007, comunicato)

Questo mentre sindaci ed amministratori, pur riscontrando i pesanti limiti delle arene allargate e cominciando in alcuni casi addirittura a richiederne l'abbandono, non rinnegano la loro scelta di essersi resi ancora una volta disponibili a sedersi al tavolo del confronto.

Sappiamo tutti che l'Osservatorio è nato per allentare una tensione politica e sociale che non sarebbe più stata a lungo sostenibile in un paese democratico. All'epoca abbiamo sentito il dovere di provare a dare uno sbocco politico alle barricate. Sappiamo che molti di noi hanno anche inizialmente sperato che l'Osservatorio fosse il posto giusto per dare credibilità e risonanza a quel NO scientificamente documentato e mai pregiudiziale, che per tanti anni abbiamo però espresso nell'indifferenza generale di tutti, dai media ai vari Governi che nel tempo si sono susseguiti. Sappiamo anche che altri, fra noi, hanno subito guardato con diffidenza ad un Osservatorio considerandolo uno strumento per contrabbandare la "condivisione" del territorio, non già sul metodo di lavoro e sul percorso intrapreso, ma proprio sull'opera in sé. Strumento non di confronto, ma di vera "concertazione". (Conferenza dei Sindaci, 04/12/2007, comunicato)

È solo a questo punto che, anche a fronte di posizioni più possibiliste da parte di alcuni sindaci, si fanno nuovamente strada rivendicazioni e recriminazioni più propriamente "dal basso". Rivendicazioni che mirano a mobilitare nuovamente la protesta, in qualche modo dormiente dell'ultimo periodo, anche attorno al fatto che la partecipazione alle arene di discussione, oltre ad essersi rivelata fasulla, niente più che uno specchio per le allodole per i sindaci, proprio solo ed unicamente ai sindaci è stata rivolta, senza includere la società civile. Dimenticando dunque, secondo i comitati, che chi maggiormente si oppone all'opera sono i cittadini, e che se si è arrivati ad ottenere una qualche forma di dialogo lo si dovrebbe soprattutto alla forza della mobilitazione popolare nelle proteste degli anni precedenti. Con l'instaurazione dei tavoli di confronto la popolazione è stata viceversa messa da parte, e comincia a serpeggiare l'idea che se si vuole invece riconquistare voce in capitolo, viste la presa in giro del governo e

la debolezza e inaffidabilità alla causa dei sindaci, lo si debba fare in prima persona attraverso un ritorno alla protesta.

Le istituzioni, come si evince da tutti i comunicati dei politici negli ultimi tempi, cercano ormai solo l'accordo con i sindaci e dimenticano la "gente", dimenticano il popolo del Seghino, della fiaccolata, della Susa-Bussoleno, dimenticano il popolo che ha riconquistato Venaus con la sua sola determinazione e forza di resistenza e di volontà di difendere la propria dignità di cittadini liberi. Teniamo duro tutti insieme. FERMARLO. È POSSIBILE E TOCCA A TUTTI NOI BLOCCARLO. Troviamoci tutti a Bussoleno NO TAV SENZA SE E SENZA MA. (comitati, 02/06/2007, comunicato)

Il fatto che ciò coincida cronologicamente con il ritorno di strumenti repressivi, quali le denunce, non fa che alimentare tale clima di aperto rifiuto di qualsiasi ipotesi di dialogo con chi, a modo di vedere dei comitati, è il primo a non volere il dialogo. Si può facilmente riscontrare in questo periodo un passaggio, nei documenti, da una dimensione prognostica ad una motivazionale, nel senso però più della protesta che della democrazia partecipativa. Si fanno anche sempre più diretti gli attacchi contro il presunto tradimento dei sindaci, colpevoli di non aver ancora preso coscienza di essere manovrati.

Questa bieca manovra da parte di l'orsignori è palesemente scorretta e viene alla vigilia di decisioni fondamentali in merito al discorso TAV. Ma, come sempre, avranno l'effetto contrario e provocheranno ancora più incazzatura (passate il termine) nei cittadini. L'attenzione cade sulla scelta dei tempi che fanno pensare all'attuazione della stessa strategia adottata, ad esempio per il presidio di S. Pietro, fatta di denunce e minacce; ma l'attenzione cade soprattutto sui destinatari, due dei quali sono parte di quel MPPV (Movimento di Partecipazione Popolare Valsusina) che si pone come scopo l'effettiva partecipazione democratica della popolazione alla gestione della cosa pubblica. Evidentemente MPPV fa paura, dà fastidio, soprattutto a chi, una volta eletto, ritiene di poter cambiare idea come le bandiere cambiano direzione al variare del vento, senza dover rispondere di questo a nessuno. E non sono pochi. Non sono certo questi metodi che fermeranno una lotta popolare pacifica ma determinata. Se pensano di fermare la nostra lotta con questi metodi si sbagliano di grosso: non ci sono riusciti con i manganelli non ci riusciranno con gli "Osservatori" accompagnati dalle denunce. Rassegnatevi: la nostra lotta continua e continuerà unita e determinata più che mai fino a quando questo scellerato progetto verrà ritirato definitivamente. (Comitato no tav Spinta dal bass, 06/06/2007, messaggio di solidarietà ai denunciati)

La delusione per l'andamento del processo decisionale, che sfocia in nuove ondate di protesta, si fa definitiva e irreversibile nel 2008, e va a coinvolgere quella che era stata la componente alleata per antonomasia dei comitati, ovvero il fronte dei sindaci. Il rapporto con i quali, a dire il vero, si era trascinato già da qualche tempo fra alti e bassi, sin dall'avvio della concertazione nel 2006, ma non si era mai sino a questo momento interrotto. Con l'accettazione da parte della maggioranza degli amministratori di entrare a far parte del Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico provinciale legato alla realizzazione dell'alta velocità prima, e poi definitivamente con la firma dell'accordo di Pra Catinat del 29/06/2008, viene a cadere ogni residua fiducia da parte dei comitati non solo verso il processo decisionale e i tavoli di coinvolgimento, ma anche verso i sindaci che se ne fanno complici. Questi ultimi accetterebbero in questo modo una logica dai comitati ritenuta corrotta, tradendo il mandato popolare e calpestando non solo le istanze di democrazia partecipativa come si erano sviluppate nel corso dei primi anni dell'opposizione al Tav nel cosiddetto "laboratorio Val Susa", ma anche gli stessi principi della democrazia rappresentativa, della democrazia in senso generale, seguendo il cattivo esempio, considerato decisionista quando non apertamente autoritario, delle controparti imprenditoriali e politiche a livello sovra-locale. In questo caso si nota un appoggio dei comitati quantomeno alle regole della democrazia rappresentativa, ed un sostegno agli 11 Consigli Comunali che nelle settimane successive all'accordo di Pra Catinat votano contro l'intesa e/o la proposta FARE, e cioè contro i loro stessi sindaci, non fosse altro che per essere stati esclusi dalle discussioni.

La chiave di volta che legittimerebbe tutto l'impianto dell'accordo è scritta nella lunga premessa ed è, purtroppo, falsa: "... il lavoro tecnico è stato accompagnato da un grande processo democratico di confronto continuo che ha coinvolto Sindaci, Consigli comunali, cittadini e opinione pubblica". In realtà in tutti questi mesi la discussione

non è nemmeno mai approdata ai Consigli comunali e di Comunità Montana, ma è praticamente sempre stata relegata nell'organismo di comodo della Conferenza dei Sindaci, blindata e riunita a porte chiuse; si è fatto ricorso a forme virtuali di partecipazione dei soli sindaci, in barba alle regole della democrazia rappresentativa, pur di tenere in vita ad ogni costo un tavolo di confronto di cui si è divenuti ostaggi. Quello del percorso non democratico della concertazione con Virano è il nervo scoperto, ed il pronunciamento dei Consigli comunali che ne sono stati esclusi diventa un passaggio cruciale, potenzialmente in grado di indebolire drammaticamente l'immagine mediatica di tutta la costruzione dalle fondamenta (comitati, 18/07/2008, comunicato)

Lo spettacolo di illusionismo dei sempre più numerosi tavoli extra-istituzionali regge fino ad un certo punto; i nodi del percorso non democratico nella concertazione Virano-Ferrentino sono ormai venuti al pettine. Proprio su questo nervo scoperto la sensibilità in valle è massima; uno dei passaggi dell'accordo di Pra Catinat che più ha generato reazioni è quello intrinsecamente falso in cui il Commissario afferma: "Tutto questo lavoro tecnico è stato accompagnato da un grande processo democratico di confronto continuo che ha coinvolto sindaci, Consigli comunali, cittadini e opinione pubblica". Siamo alla presa in giro sfacciata. A Maggio alcuni valsusini hanno predisposto una nuova petizione all'Unione Europea intitolata: Richiesta di sospensione del finanziamento di 671,8 milioni di Euro per studi e lavori nella tratta transfrontaliera della linea Torino-Lione". La tesi dimostrata è quella dell'assenza del consenso dei cittadini della Valle di Susa e dei loro rappresentanti, alla realizzazione di una nuova ferrovia. Oltre a ricordare le 32.000 firme e le numerose delibere di opposizione già inviate a Bruxelles, il testo afferma che Di Pietro e Virano hanno assicurato un'inesistente assenso degli Enti Locali poiché in tutto il periodo di funzionamento dell'Osservatorio non esistono nei Comuni atti amministrativi di approvazione formale dei documenti e dei risultati di questo organismo: l'assenza di un qualsiasi carteggio protocollato testimonia il mancato coinvolgimento; l'assenza di delibere la mancata condivisione. (comitati, 28/08/2008, lettera a Carta)

Le vicende che sulla Torino-Lione si sono susseguite negli ultimi mesi lasciano perplessi per le modalità decisionali utilizzate dalla Conferenza dei Sindaci della Val Susa e dell'area metropolitana torinese e per i contenuti delle scelte politiche. In solitudine, blindando documenti e processi decisionali, i Sindaci hanno delineato un percorso denso di rischi e contraddizioni, evitando approfonditi confronti con i Comitati territoriali, con gli stessi Consigli Comunali e ignorando alcuni punti fermi, alcune premesse fondamentali che non si possono dimenticare in quanto patrimonio comune di tutti i soggetti che in questi anni hanno studiato e approfondito l'evoluzione del progetto TAV (Comitato NO TAV Rivalta di Torino, 15/09/2008, lettera al sindaco)

A partire dalla creazione dell'ultima arena in ordine di tempo, il Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico provinciale, l'accettazione da parte della Conferenza dei Sindaci delle modalità del processo decisionale così come proposte dai promotori comincia così a creare una spaccatura anche all'interno dello stesso fronte istituzionale. Un gruppo formato inizialmente da 87 amministratori, perlopiù consiglieri comunali tagliati fuori dalle regole procedurali dettate dai sindaci, chiede di ripensare l'intero atteggiamento nei confronti del processo decisionale. Non solo la costituzione del nuovo Comitato di Pilotaggio, ma anche, in direzione opposta rispetto alla maggioranza dei primi cittadini che va verso l'accordo di Pra Catinat, l'abbandono di tutti i tavoli per il venire meno delle basilari regole di trasparenza e correttezza, a partire proprio dall'Osservatorio tecnico.

[...] per tali ragioni la maggioranza consiliare è contraria alla partecipazione alla "cabina di pilotaggio" e ritiene che debbano essere i consigli comunali ad esprimersi in ordine alla definizione di un piano strategico espressamente correlato al futuro inserimento della struttura Tav e conseguentemente sulla eventuale partecipazione al comitato di pilotaggio. Nella succitata conferenza dei sindaci del 26 marzo, ho altresì esposto la posizione del gruppo consiliare di minoranza, all'uopo appositamente sentito, che formula analoghe considerazioni sul piano della Provincia e ritiene quanto meno prematura l'adesione al comitato di pilotaggio e l'avvio dei lavori per tale piano strategico, dovendo ancora l'Osservatorio finire il suo lavoro di valutazione del "se" il Tav serve. (sindaco di S. Giorio, 22/04/2008, lettera a Luna Nuova)

Le regole del processo decisionale sono viste come falsate da un obiettivo che si nascondeva dietro l'amo subdolo del coinvolgimento, ossia la "normalizzazione" della Valle Susa, e si ritiene che i sindaci si siano resi complici di tutto questo facendosi abbagliare da ipotetiche aperture del dialogo. Si individua in Virano l'artefice di tale strategia, ma la colpa più grande è tuttavia attribuita al presidente della Comunità Montana Bassa Valle Susa Ferrentino, che passa così da capo-polo ad essere additato come la pedina che mantiene in piedi un gioco corrotto.

Un paio di obiettivi, della missione del Commissario straordinario alla Torino-Lione, che implica divisione ed indebolimento del fronte di opposizione, si possono dire ormai conseguiti quasi al cento per cento.

Uno: sottrarre la trattazione del tema TAV ai Valsusini, stemperare l'egemonia della valle sul tema TAV coinvolgendo amministratori compiacenti da altre zone e in particolare sottraendone la trattazione alle sedi della democrazia rappresentativa dei Consigli comunali (troppe le continue delibere di opposizione in 17 anni!), o addirittura partecipativa.

Due: darne la gestione in esclusiva a sempre nuovi organismi extra-istituzionali (Conferenza dei Sindaci, Tavolo Politico, Osservatorio, Cabine di regia, Comitati di pilotaggio, Centri di governance unitaria... e via inventando) dove le regole di partecipazione e di funzionamento, non scritte, abbiano sì una qualche parvenza democratica, ma in realtà siano a geometria variabile e possano essere quotidianamente adattate al bisogno del momento (per diluire, ad esempio, la presenza di amministratori ribelli in delegazioni sempre più ampie e variegate).

A molti di noi duole sinceramente dirlo, ma su questi terreni i successi del Commissario sono stati possibili grazie all'azione svolta, sul fronte della rappresentanza del territorio, da Antonio Ferentino che con Virano interpreta quel ruolo di "capitani del dialogo istituzionale" per loro più che vitale: un meccanismo reciproco di continua legittimazione della controparte che hanno costruito insieme e da cui ormai dipende il futuro personale e politico di entrambi.

Dimostrazioni evidenti di un'azione combinata per la sottrazione del tema TAV alle sedi democratiche si trovano ripercorrendo brevemente, col senno di poi, alcuni passaggi chiave di quel "dialogo" continuamente osannato da tutti i centro-destra e centro-sinistra. (comitati, 28/08/2008, lettera a Carta)

Un'accusa che ricorre spesso da parte dei comitati è quella che la creazione di nuove arene nasconda in realtà il tentativo di "annacquare" la lotta della Bassa Valle Susa aprendo i tavoli a sempre nuove aree, a comuni governati da sindaci compiacenti e attratti dall'idea di compensazioni economiche per un'opera che comunque non sarebbe passata per il proprio territorio se non in misura marginale, e che oltretutto amministrano un numero di abitanti di gran lunga inferiore se raffrontato a quelli dell'intera Bassa Valle. Dopo l'allargamento ai comuni di Val Sangone e Gronda sud del Tavolo Politico (Bassa Valle + Gronda nord = 8 rappresentanti contro i 6 delle altre aree nuove entrate) e dell'Osservatorio (dove si raggiunge addirittura una situazione di parità con 3 rappresentanti per parte) il commento dei comitati è il seguente:

Oggi i PRO-TAV della politica e dell'imprenditoria esultano: sbandierano pubblicamente l'ampliamento dei tavoli come dimostrazione della volontà di concertazione coi territori, mentre in cuor loro probabilmente gioiscono per una frammentazione della rappresentanza che potrebbe preludere ad un processo di isolamento della forte, storica opposizione istituzionale della Bassa Valle Susa. La strategia di Virano, il divide et impera, in qualche misura funziona. (comitati, 18/05/2007, comunicato)

In effetti l'allargamento delle arene sarà progressivo sin nelle ultime battute (2010), fino a ricomprendere anche comuni situati già sulla linea ad alta velocità già esistente, vale a dire la tratta Torino-Milano. Una piacevole sorpresa, non tanto per i comitati che cominciano ad essere insofferenti per le strategie concertative degli amministratori in generale, quanto per i sindaci della Bassa Valle Susa, viene comunque dai primi cittadini della Val Sangone (e ancor di più dai rispettivi Consigli Comunali), che si dimostrano ben presto assai meno disponibili di quanto Regione e Provincia sperassero.

Le Amministrazioni della Val Sangone e dell'area sud di Torino, che partecipano doverosamente ad ogni appuntamento istituzionale, non possono esimersi da una valutazione meramente politica e assolutamente negativa dell'ipotesi di tracciato che riguarda la Val Sangone stessa, vale a dire una delle quattro ipotesi oggetto di Studio di Impatto Ambientale. I risultati di detto studio, pur non consegnati formalmente alle nostre Amministrazioni, evidenzerebbero l'insostenibilità ambientale (ma non solo) di un tracciato che dall'Alta Val Sangone passerebbe all'interno della cava amianti fera di Trana, attraverserebbe più volte il torrente, prevedrebbe lo scavo e la grave compromissione della collina morenica, intercettando anche le fonti idropotabili dell'acquedotto di Sangano (che, tra l'altro, rifornisce anche la città di Torino), per poi tagliare in due con un viadotto il comune di Rivalta. Si tiene a precisare che qualsiasi progetto di nuove infrastrutture ferroviarie, oltre a dover inserirsi nella cornice di una precisa politica nazionale volta ad incentivare il trasporto su treno, deve misurarsi con un'ampia strategia di sviluppo del territorio interessato, non essendo in alcun modo accettabile la logica delle semplici compensazioni. (Sindaci della Val Sangone e della cintura sud di Torino, intervento alla riunione del 13/06/2007 del Tavolo Politico)

Comunque sia il tema della rappresentanza interna ai vari tavoli, che scoppierà in tutta la sua dirompenza nell'ultimo periodo della vicenda soprattutto per voce dei sindaci, seguirà invece le critiche del versante dei comitati durante tutto l'andamento del processo decisionale sin dalla proposta della cd "ipotesi Val Sangone". Uno degli argomenti adottati dai comitati per tentare di convincere gli amministratori a non entrare a far parte del Comitato di Pilotaggio è ad esempio che le regole della rappresentanza all'interno di quell'arena prevedono che la Bassa Valle Susa si trovi in minoranza, pur essendo l'unica area ad avere diritto a tre rappresentanti, a fronte del numero di elementi provenienti da Alta Valle, Val Sangone, Gronda nord e Gronda sud. E ancora si criticano gli "inviti *ad personam*" per ottenere un risultato di sicuro successo in occasione del Tavolo Politico del 29 luglio 2008 che dà il via all'accettazione dell'opera, nel quale i sindaci della cintura torinese favorevoli all'opera ma non toccati direttamente dal suo tracciato erano addirittura in schiacciante maggioranza su tutte le altre aree e persino sulla Bassa Valle Susa. I riferimenti in questo senso da parte dei comitati, tuttavia, risalgono ben più indietro nel tempo. Ancora una volta, inoltre, si attribuisce la colpa del fatto che ciò sia potuto accadere ad una presunta brama di potere di Ferrentino, che situandosi a capo dell'intera Conferenza dei Sindaci avrebbe assunto il potere assai più ampio di parlare a nome non solo dei sindaci nell'ambito della sua Comunità Montana, cioè a nome delle sole Bassa Valle Susa e Val Cenischia, ma di tutto il fronte amministrativo.

Il "la" iniziale lo dà un terzo protagonista eclettico, Antonio Di Pietro, che col nuovo Governo Prodi si insedia al ministero delle infrastrutture: contribuisce subito a sparigliare le carte ripescando vecchie ipotesi di tracciato della Torino-Lione che ne prevedono il parziale passaggio in Val Sangone e nella cintura sud di Torino; è il preludio al tentativo di utilizzare sbrigativamente e una più che prematura ed allargata Conferenza dei Servizi per accelerare i tempi di imposizione dell'opera. Il tentativo alla fine non riuscirà, ma evidenzia immediatamente come da lì in poi la rappresentanza dei territori sarà molto più eterogenea e vedrà sedere accanto ai Valsusini altri sindaci, pregiudizialmente compiacenti verso una nuova infrastruttura che porti compensazioni ai Comuni, soprattutto se solo marginalmente coinvolti.

Col tempo, poi, aumentano le opzioni di tracciato messe sul tappeto ed ogni volta il Tavolo Politico e quello dell'Osservatorio vengono aperti alle rappresentanze delle nuove zone ipoteticamente interessate: questa progressione è forse la chiave di volta principale del processo di espropriazione del TAV alla valle di Susa e, parallelamente, di involuzione democratica delle sedi decisionali. Non basta infatti più l'organismo della Comunità Montana a coordinare la delegazione del territorio ed a Ferrentino si presenta l'opportunità di diventare, almeno formalmente, il leader di un fronte di amministratori ben più ampio; ci vuole però un organismo a geometria variabile, da presiedere, che possa contenere aree dai confini istituzionali eterogenei. Lo strumento viene trovato nella Conferenza dei Sindaci, che in altri tempi ed altri luoghi è stata sperimentata come sede di armonizzazione della politica. [...] Intanto il processo di allestimento di una platea di potenziali consenzienti sempre più vasta prosegue inesorabile. La Cabina di pilotaggio della Provincia partorisce un primo menù di compensazioni incredibilmente ricche e varie, capaci di suscitare appetiti a largo raggio (150 progetti come solo in un piano strategico d'area vasta si possono trovare); e, coerentemente, l'offerta non è rivolta solo ai 23 Comuni della Bassa valle, ma ad un totale di ben 90. Come se la futura linea prevedesse un percorso a zig-zag per mezzo Piemonte. Al Tavolo politico di Luglio il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Letta ha scelto la delegazione della controparte con convocazioni nominative: un sindaco qua, un sindaco là, secondo convenienza; inclusi i primi cittadini di Chivasso e Brandizzo, che sono già sulla tratta TAV Torino-Milano: perché avrà lasciato fuori la Letizia Moratti? (comitati, 28/08/2008, lettera a Carta)

Tale accusa monta ancora di più in vista della partenza della fase due dei tavoli di concertazione a partire dall'autunno 2008, nella quale Tavolo Politico, Osservatorio tecnico, Conferenza dei Servizi e Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico dovrebbero agire di concerto in direzione della realizzazione dell'opera, attraverso la progettazione preliminare e insieme verso una pianificazione dello sviluppo legata alle compensazioni economiche per l'opera, che comportano l'allargamento delle arene a sempre nuovi comuni.

Martedì 23 ci sarà la prima riunione della fase 2 dell'Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione. Fin dalla vigilia appare chiara una caratterizzazione di questa prossima stagione dei tavoli istituzionali: dall'abnorme e strumentale

allargamento delle rappresentanze territoriali e dall'inedita atmosfera di disponibilità a progettare (documento "della Riposa") traggono linfa vitale i sindaci di territori poco o nulla toccati dai tracciati dell'ipotizzata nuova linea Torino-Lione, che chiedono future compensazioni per i loro Comuni in cambio di un'azione PRO-TAV nell'ambito della concertazione. Sono offerte abbastanza esplicite che provengono sia dall'Alta Valle Susa, sia dalla lobby aggregata intorno al primo cittadino di Orbassano. Non c'è pudore nell'utilizzare l'attuale grave crisi industriale della zona come giustificazione di fondo; d'altronde il richiamo è al "Piano di sviluppo strategico" della cabina di pilotaggio della Provincia... (comitati, 19/09/2008, comunicato)

6.4.8 Una categorizzazione delle posizioni rispetto al processo decisionale

A questo punto è possibile tentare una categorizzazione degli attori sulla base non della loro posizione nei confronti dell'opera, come è stato fatto nel paragrafo relativo alla *stakeholder analysis*, ma della loro posizione nei confronti del sistema decisionale¹⁹. L'intento è quello di identificare coloro che, al di fuori dei promotori, problematizzano il processo decisionale e coloro che non lo fanno, il che risulterà indispensabile nell'ultima parte per mettere in relazione tale dimensione con quella di chi adopera repertori conflittuali e chi no. In realtà, come si vedrà, per il caso italiano l'area sociale dell'opposizione nei confronti dell'infrastruttura e quella dell'opposizione nei confronti del processo decisionale sono in larga parte coincidenti.

Le due dimensioni prese in considerazione per la costruzione della tipologia sono l'accettazione dell'attuale modello decisionale, nello specifico del *policy network* consolidato attorno al "sistema grandi opere" [Cicconi 2004, 63; Leonardi 2006], e la percezione di poter intervenire al suo interno, magari per cambiarlo. Nella posizione di chi accetta il modello e percepisce di poterne modificare gli esiti, (che ricorda lo schema interpretativo "inclusivo" descritto per altri scopi da Diani [1996]) si possono ritrovare, al di fuori della coalizione dominante, i sindacati confederali, che approvano di buon grado il processo fintantoché esso porta a scelte sviluppatrici con possibili risvolti occupazionali e sanno di poter dire la loro nei patti nazionali come in quelli territoriali. Nella posizione opposta, simile a quella che Diani [*ibidem*, 1057] in tutt'altro contesto chiama "critica antisistema", si possono includere tanto i centri sociali quanto i comitati No-Tav della Val Susa, che non accettano il modello né pensano di poter intervenire in qualche modo. Fra chi adotta uno schema interpretativo orientato al "riallineamento" del processo decisionale, cioè che non accettando il modello attuale pensa di poterlo modificare attivamente, si possono inserire sia le associazioni ambientaliste nazionali, sia i partiti della sinistra, sia pure, almeno sino al primo periodo di funzionamento delle arene allargate, i comitati No-Tav di Torino e delle zone limitrofe. Infine i sindaci, non percependo alcuna possibilità di poter intervenire nel sistema attuale, accetterebbero di entrare a far parte delle arene previste, in modo da tentare di modificarne almeno in parte gli obiettivi, e soprattutto la struttura, dall'interno, secondo uno schema interpretativo orientato alla "rivitalizzazione" [*ibidem*, 1066] del processo decisionale.

Se lo schema dell'inclusione (accettazione del modello e percezione di poter intervenire) sembra non mettere in discussione in processo decisionale esistente, le altre interpretazioni paiono porre una problematizzazione del processo decisionale. In particolare la critica antisistema adoperata da comitati valsusini e centri sociali lo problematizza dal punto di vista di entrambe le dimensioni, non riconoscendosi nel modello né percependo la possibilità di poterlo modificare, presentandosi dunque come il quadro di riferimento che più lascia presagire la scelta di repertori d'azione di tipo conflittuale in risposta a tale percezione (tab. 6.6).

¹⁹ Tale categorizzazione prende solamente spunto parziale da quelle di Diani [1996, 1057-1066], della Porta e Diani [1997, 96-97] e Tarrow [1994] sugli schemi interpretativi delle opportunità di sistema, che tuttavia utilizzano due dimensioni del tutto differenti: stabilità delle fratture ideologiche e possibilità di azione autonoma. Le categorie in esse identificate paiono tuttavia rispondere alle esigenze del caso in esame.

Tab. 6.6 **Categorizzazione delle posizioni degli attori rispetto al processo decisionale**

		Percezione di poter intervenire	
		Si	No
Accettazione modello decisionale	Si	Sindacati confederali (Inclusione)	Sindaci (Rivitalizzazione)
	No	Associazioni ambientaliste (Comitati No-Tav zona di Torino) (Riallineamento)	Comitati No-Tav della Val Susa Centri sociali (Critica antisistema)

Si può così abbozzare una prima relazione, sulla base dei giudizi dati dagli attori, fra la loro influenza sul processo decisionale e il loro atteggiamento cooperativo o meno nei confronti di quest'ultimo (fig. 6.4). Nel quadrante relativo a bassa influenza e non-cooperazione troviamo le varie anime del movimento No-Tav, pur in posizioni differenti: i sindacati, come si è visto, ottengono con il loro coinvolgimento nelle arene istituzionali un'influenza, almeno formale, nettamente maggiore rispetto agli altri soggetti, e di necessità adottano anche uno stile molto più cooperativo che si erano probabilmente visti costretti ad abbandonare solo perché in mancanza di altre risorse per ottenere il coinvolgimento. Rispetto ai comitati, un atteggiamento meno oppositivo e una posizione più influente, non fosse altro sotto il punto di vista dell'appoggio politico, la ricoprono anche le associazioni ambientaliste.

I sindacati confederali invece, pur avendo un'influenza tutto sommato limitata sul processo, lo accettano di buon grado. Regione e Provincia hanno viceversa un'influenza decisamente alta, e un atteggiamento cooperativo. È invece forse proprio la posizione di influenza più alta in assoluto ricoperta dal Governo nazionale (e dai progettisti ferroviari), che fa optare quest'ultimo per un atteggiamento in molti casi sprezzante verso il metodo decisionale da esso stesso posto in essere, dal momento che la maggior parte dei fallimenti decisionali della vicenda sarebbero da imputare proprio ad abbandoni, diktat o stravolgimento delle regole del gioco operati a livello nazionale, piuttosto che a qualcuno degli altri soggetti coinvolti (valga su tutti l'esempio della chiusura della Commissione Rivalta).

Fig. 6.4 **Posizionamento degli attori rispetto a influenza e cooperazione**

		Forte influenza	
		Non-cooperativo	Cooperativo
Non-cooperativo	Non-cooperativo	Governo nazionale • RFI, LTF •	Regione, Provincia •
	Cooperativo	Sindacati • Associazioni • ambientaliste • Comitati • Centri sociali	Sindacati confederali •
		Debole influenza	

6.5 I rapporti fra sindaci e movimento

6.5.1 *Amministratori, movimento e inclusione nel policy-making*

Il differente atteggiamento nei confronti dei modelli decisionali adottati starebbe dunque alla base anche della rottura fra la componente popolare del no al Tav e quella istituzionale. I comitati sostengono anzi che il fine precipuo dell'apertura del processo decisionale fosse proprio quello del *divide et impera*, cioè l'allontanamento dei sindaci dal movimento che nella rappresentazione dei promotori e del Governo rappresenta un passo importante verso la democrazia delle scelte, con l'allontanamento dei violenti che impongono con la protesta la propria posizione alla maggioranza silenziosa impedendo lo sviluppo dell'intera nazione, mentre all'opposto nella visione del movimento sancisce la fine di quel laboratorio partecipativo che era considerato la risorsa principale dell'opposizione, fine funzionale al raggiungimento indisturbato degli interessi particolari del "partito trasversale degli affari". Se per gli amministratori locali questo si traduce in accuse nei confronti dei comitati di intransigente ingenuità politica ed incapacità di accettare che le scelte collettive passino necessariamente attraverso la mediazione, il mutuo aggiustamento e le reciproche concessioni, facendo intendere di lasciar fare politica a chi la sa fare ed è istituzionalmente preposto a farlo, quel che viceversa è peggio nell'opinione dei comitati è che i sindaci siano ingenuamente caduti in pieno in quella che considerano la trappola del processo decisionale allargato, nonostante i ripetuti avvertimenti del movimento. Da tale concezione riprendono vigore istanze di democrazia locale variamente intesa come diretta, partecipativa o assembleare, che già erano state caratteristiche del "laboratorio Val Susa" nella prima fase, ma senza che ciò entrasse direttamente in contrasto con l'idea della rappresentanza degli amministratori locali, che all'epoca erano visti come parte integrante del movimento di opposizione, e non come collusi complici di un processo decisionale funzionale al mantenimento dello status quo.

6.5.2 *Il rapporto fra le due anime nella prima fase*

Si è da più parti rimarcata l'inusuale comunanza di interessi, riferimenti cognitivi e repertori d'azione che ha legato insieme nella lotta al Tav in Val Susa attori tanto diversi fra loro, ed in particolare il versante istituzionale della rappresentanza locale al resto del movimento [della Porta e Piazza 2007]. Per lungo tempo, e ancora una volta lo spartiacque è rappresentato dall'avvio o comunque dalle prime battute della arene ufficiali allargate, il legame fra sindaci e movimento è in effetti stato stretto, costante, positivo e soprattutto fruttuoso. In un momento in cui l'opposizione popolare era additata come egoista ed indegna di qualsiasi attenzione, e sottoposta al fuoco di fila trasversale di centrodestra e centrosinistra, imprenditori e sindacati, trovare una sponda istituzionale rappresentava per il movimento un punto importante a proprio favore in termini di risorse mobilitabili, anzitutto simboliche (legittimità politica). Allo stesso modo, per gli enti locali esclusi da qualsiasi centro decisionale e surclassati in quello che consideravano un proprio diritto/dovere, ossia il governo del proprio territorio, l'appoggio di un così vasto movimento cittadino rappresentava indubbiamente un'arma importante per fare pressione tanto sui *policy-makers* quanto sui propri partiti di appartenenza, portatrice di ingenti risorse simboliche e soprattutto in termini di consenso.

Probabilmente la consapevolezza del reciproco bisogno e di un pressante fine comune non basta a spiegare a fondo l'instaurarsi di una collaborazione così stretta e soprattutto la piega che essa ha preso nel tempo, tanto da costituire un caso paradigmatico per le nuove forme di democrazia a livello locale. Fatto sta che gli amministratori dei comuni di un'area piuttosto vasta non solo riusciti a coordinarsi au-

tonomamente ed informalmente fra loro, cosa già di per sé meritevole di menzione, ma anche a sperimentare nuove forme di condivisione e partecipazione del pubblico organizzato, quella condivisione e partecipazione che loro invocavano invece per loro stessi nel *policy-making* ufficiale. Così facendo, e utilizzando anche repertori d'azione del tutto estranei al ruolo istituzionale da loro ricoperto e talvolta ai limiti della legalità, i sindaci sono riusciti non solo ad essere ammessi e riconosciuti dai veri soggetti del movimento, ma addirittura ad essere investiti di un ruolo di una sorta di "avanguardia locale", o di *primus inter pares*, tanto che il presidente della Comunità Montana della Bassa Valle, quel Ferrentino che diventerà poi per assurdo il bersaglio principale dopo la svolta concertativa, era all'epoca riconosciuto come leader non solo da un'area di amministratori ben più ampia del territorio di sua competenza, ma dal movimento tutto.

Ciononostante, tale legame si basava appunto non su di una delega in bianco, e neppure su un vincolo di mandato di tipo rappresentativo, ma su di una collaborazione pressoché paritaria e subordinata al rispetto di determinati comportamenti da parte dei sindaci, soprattutto nelle occasioni in cui questi sono stati chiamati a partecipare ai primi tavoli di discussione.

I comitati chiedono di essere costantemente aggiornati sul progredire dei lavori e, preventivamente, di verificare che la designazione di tutti i partecipanti risponda a requisiti di moralità (in assenza dei quali si richiederà ai tecnici della Valle di non partecipare alle riunioni; il riferimento è alla designazione del direttore di LTF Paolo Comastri, indagato per turbativa d'asta proprio in relazione agli appalti per il tunnel di Venaus). (Coordinamento dei Comitati, 18/08/2005, comunicato)

In questo modo quella che poteva sembrare solo un'utile sponda istituzionale viene invece vissuta da una buona parte dei comitati come partecipazione a pieno titolo nel movimento, tanto da far guadagnare al presidente della CMBVS Ferrentino, come si è già detto, il titolo di portavoce, e di leader di fatto, di tutto il movimento. La cosa sembra peraltro essere contestata dai centri sociali, soprattutto laddove questa situazione prefigura un ritorno a logiche che considerano non democratiche, come l'idea che Ferrentino possa decidere quale rappresentante unico all'esterno e nei rapporti con gli altri movimenti contro le grandi opere a livello nazionale.

Perché non partecipare alla manifestazione dei movimenti per l'abolizione della legge obbiettivo? Partecipiamo alle lotte No-TAV non solo perché condividiamo le sue ragioni ma anche i metodi autogestionali del movimento. Per questo siamo contrari e denunciando quei percorsi che comprendono la sovradeterminazione. Anche se - come sempre - viene presentata come un'utile scorciatoia. Un capo che decide e via! È solo la scorciatoia per perdere la libertà, accettando che qualcuno decida per noi. Era stato il movimento a proporre la manifestazione con gli altri movimenti simili al nostro, contro la devastazione ambientale. Ma poi tutto è stato deciso altrove, da un sedicente "Comitato contro le grandi opere". La piattaforma, presentata già firmata, (proprio da quei gruppi che muovono anche il No Ponte ed il No Mose) - e quindi non alterabile - è clamorosa. I comitati No-TAV l'hanno conosciuta da poco attraverso internet! Non sono stati consultati da chi l'ha scritta e neanche per la decisione della data e le modalità della manifestazione (corteo, sit-in, presidio, girotondo). La piattaforma, che ci pare non sia stata modificata nonostante le forti critiche formulate dai comitati, contiene dichiarazioni sconcertanti, come quella che sostiene che la popolazione della Valsusa non vuole mettere il veto sul TAV. E allora come mai un movimento che porta anche 60.000 persone in piazza si chiama No-TAV? Ma soprattutto perché è una sola persona a decidere tutto questo? chi gli ha dato questa facoltà? Non certo il coordinamento dei comitati e neanche l'assemblea popolare del movimento. E allora come mai avviene questa grossolana strumentalizzazione del movimento No-TAV a scopi di propaganda filo-governativa? Visto che pochi sapevano che il presidente della Comunità Montana Bassa Valle (DS) era divenuto anche il rappresentante di tutto il movimento nel coordinamento con gli altri movimenti affini e visti i primi risultati di questa promozione estiva, proponiamo che a tenere i rapporti con gli altri movimenti siano dei No-TAV che il movimento incaricherà in seduta pubblica e partecipata, possibilmente non legati al "cancro" dei partiti, come è stato detto all'ultimo coordinamento fra molti applausi, e soprattutto che non ricoprano per conto di questi partiti cariche istituzionali. Ci sarebbe uno stridente conflitto di interessi, con il consueto cumulo di cariche. I risultati disastrosi per l'autogestione del movimento e per la sua stessa identità di ciò che può avvenire se questi parametri elementari di libertà non saranno rispettati, sono davanti agli occhi di tutti. Speriamo che non ci siano più manifestazioni comandate dall'alto. (centro sociale Askatasuna, 12/10/2006, comunicato)

Per quanto riguarda gli altri soggetti del movimento, invece, il sostegno agli amministratori resta nel primo periodo pressoché indiscusso, soprattutto perché gli amministratori locali si impegnano a loro volta a sostenere in prima persona le attività dei comitati, anche laddove queste travalichino i confini della legalità, includendole addirittura fra le delibere ufficiali degli organi del Comune. “Ci siamo ripresi il terreno che ci era stato usurpato”, diceva per esempio il sindaco di Venaus, anche lui tra i manifestanti che hanno occupato, sull’altura di Venaus, l’area del cantiere per l’alta capacità (8/12/2005).

DELIBERA [...] - di dare mandato al Sindaco ed alla Giunta Comunale di intraprendere tutte le legittime iniziative volte a impedire tali devastanti interventi. - di condividere l’attività dei presidi che popolazione e comitati no-tav della Valle di Susa, continuano a mantenere attivi in collaborazione con i Comuni all’insegna di una lotta popolare non violenta, che è l’unica modalità accoglibile. (delibera del Consiglio Comunale di Bruzolo del 29/09/2005)

Il che continuerà anche dopo la svolta concertativa dei sindaci, quando questi si assumono le responsabilità politiche e personali per le conseguenze legali delle occupazioni di strade e autostrada e degli atti di vandalismo di Venaus del dicembre 2005: “Unanimente, al termine di un lungo confronto, la conferenza dei sindaci ha deciso di prendersi politicamente la responsabilità di tali atti” (Conferenza dei Sindaci, 10/03/2006, comunicato).

Alcuni amministratori, come la famosa sindaco di Condove (la più aperta alle istanze dei comitati e autrice della traversata a nuoto della Stetto di Messina contro la costruzione del ponte), anche dopo la svolta concertativa di molti suoi colleghi si dice ancora propensa all’unione fra le varie anime del movimento No-Tav, e anzi su una posizione contraria alle deleghe.

Per quelli che, con sguardo basso e rassegnato, fino ad oggi hanno tacitato la propria coscienza e giustificato il disimpegno, dicendo: tanto se vogliono farlo, il Tav, lo faranno comunque. Trascurando il dettaglio di quei 12 anni (quelli appena trascorsi) in cui comunque, a forza di No, l’alta velocità in Valle di Susa è stata costretta a rallentare, a cercare percorsi alternativi, a nascondersi nelle profondità delle montagne. È per quelli che, in occasione di precedenti mani festazioni, non sono usciti di casa: perché non mi piace certo il Tav, ma io con tutte quelle bandiere rosse non centro nulla. Dimostrando di non aver mai notato l’arcobaleno di tutte le altre forze in campo e soprattutto dimostrando di non aver capito che il No-Tav in Valle è una questione che sta al di là e al di sopra di qualunque schieramento politico. È per quelli che, con aria di superiorità, mi hanno detto: il Tav non si ferma certo con le marce! Ma poi non sono mai stati in grado di trovare idee più intelligenti e, nel frattempo, hanno preferito non accorgersi che, accanto alle marce, il lavoro procedeva anche in altre direzioni. [...] Magari qualcuno avrebbe voglia di lasciar fare ad altri, questa volta. E invece dobbiamo avere lo stesso caparbio dovere di allora: quello di non delegare, di non aspettarsi che altri marcino al posto nostro. (sindaco di Condove, 30/03/2007, comunicato)

6.5.3 *Le accuse ai sindaci*

In questo clima di concordia, nella prima fase della vicenda le critiche rivolte agli amministratori provengono, oltre che dai centri sociali, solo dai comitati più intransigenti e politicamente schierati, come Spinta dal bass, che dipingono i sindaci come interessati principalmente alle compensazioni economiche derivanti dalla costruzioni dell’infrastruttura.

Le amministrazioni dei comuni interessati, nonostante continuino ad esprimere la loro contrarietà al progetto TAV/TAC, hanno di fatto consentito l’inizio dei lavori, mostrando inequivocabilmente ed a tutti la loro incoerenza e reali intenzioni di opposizione. [...] In seguito ci siamo recati presso le strutture comunali dove abbiamo espresso la nostra contrarietà all’atteggiamento dell’amministrazione comunale e chiedendo spiegazioni al sindaco. Le risposte sono state molto ambigue e contraddittorie. Questo atteggiamento ha rafforzato la convinzione che il protagonismo sociale di opposizione al TAV/TAC espresso fin’ora attraverso la mobilitazione autorganizzata e popolare sia l’unico e possibile modo per impedire la materializzazione di questo mostro, dannoso per gli individui ed un flagello per la collettività. (Comitato Spontaneo Pianezzese contro i G8, 18/01/2003, comunicato)

La prima vera contrapposizione fra comitati e sindaci nasce però solo in seguito, sin da quando questi ultimi siedono al tavolo della prima vera arena formale messa in piedi, la Commissione Rivalta del 2005. Alla quale, come si è visto, i comitati non sono pregiudizialmente contrari. All’inizio, anzi, accol-

gono con un tiepido entusiasmo la vittoria quantomeno simbolica, e appoggiano fiduciosi l'incarico dei sindaci: «Se il diktat del ministero è chiaro (“compito del ministero è fare l'opera, compito dei sindaci è spiegare che l'opera è giusta alla popolazione e mantenere l'ordine pubblico”) altrettanto chiaro è il mandato ai sindaci della popolazione» (comitati, 25/09/2005, comunicato). Anche in questo caso il mandato è tuttavia legato a determinate garanzie e norme di comportamento.

Così come in tanti (nei Presidi, nei Comitati Istituzionali ecc.) ci siamo sentiti rassicurati dalla determinazione con cui il Presidente Antonio Ferrentino, confortato da tutti gli altri Amministratori Locali e dai nostri Sindaci ha affermato che ad un minimo segnale di forzatura dello spirito stesso con cui è stata concordata la costituzione della Commissione, sarebbe stata ritirata la delegazione che rappresenta il nostro territorio. Ora è proprio sulla realizzazione di questa fondamentale garanzia che come Coordinamento dei Comitati vorremmo poter intervenire: Secondo noi occorre – nel limite del possibile – un monitoraggio permanente dello svolgimento del lavoro di Commissione: con resoconti “in tempo reale” svolti possibilmente (magari a rotazione) nei Presidi: luoghi-simbolo di una presa di coscienza responsabile, diffusa e capillare (Coordinamento dei Comitati, 09/08/2005, lettera ai sindaci)

Sindaci che per parte loro si impegnano a riferire ogni cosa avvenga al tavolo alla componente popolare del movimento, e a non prendere in quella sede decisioni vincolanti senza prima averne sentito il parere.

I Sindaci comunicano e confermano di assumersi l'impegno di prospettare alle Comunità Locali, entro il mese di ottobre, i contenuti dei lavori della Commissione Tecnica e di raccogliere osservazioni e proposte da illustrare in una nuova riunione della Preconferenza alla fine di ottobre. (Documento della Conferenza dei Sindaci del 24/09/2005)

Quasi subito tuttavia, non appena i comitati si accorgono che la procedura è in realtà ciò che considerano senza mezzi termini una presa in giro, iniziano gli appelli ai sindaci a non lasciarsi manipolare.

Almeno i nostri sindaci, a questo punto, dovrebbero convincersi che i sondaggi che ci propongono sono un trucco volgare per far accettare alla gente la nuova linea TORINO LIONE (per chi non se lo ricordasse il TAV) che loro sono strumentalizzati al fine di gabbare il popolo, e che la gente li riterrà responsabili di tradimento. A questo punto è lampante, chiaro, inequivocabile anche per gli imbecilli, che dire SÌ ai sondaggi vuol dire accettare l'inizio dell'opera alla faccia del NO TAV. I sindaci: - ci hanno detto che andavano ai giovedì del ferroviere per spiegare le nostre ragioni e il primo settembre scopriamo da una DELIBERA UFFICIALE DELLA REGIONE PIEMONTE che in realtà si sedevano (a loro insaputa?) ad un tavolo di concertazione per la linea alta velocità - alta capacità Torino-Lyon; - ci hanno detto che andavano a Roma a degli incontri al ministero delle infrastrutture e poi scopriamo che in realtà (a loro insaputa?) partecipavano alla preconferenza dei servizi per la costruzione della linea alta velocità - alta capacità Torino-Lyon; - ci hanno detto che i sondaggi sulla tratta internazionale erano sondaggi geologici che non c'entravano affatto con la linea alta velocità - alta capacità Torino-Lyon, adesso scopriamo che anche questa è una penosa, grandissima e volgare bugia. ADESSO BASTA! Credo che i valsusini abbiano il diritto di non essere più presi in giro. I sindaci che hanno cambiato idea e bandiera lo dicano chiaramente e smettano di nascondersi dietro le vecchie delibere NO TAV. Gli altri seguano l'esempio degli amministratori di Bruzolo e senza perdere tempo rideliberino l'opposizione al TAV e l'opposizione ai sondaggi. (comitati, 08/10/2005, comunicato)

Ciò che verifica per la prima volta a seguito dell'insediamento della Commissione Rivalta, si ripeterà poi ad ogni avvio di una nuova arena nella seconda fase della vicenda. Dopo il primo cauto e disilluso appoggio alla nascita dei tavoli come cambiamento di metodo rispetto alla repressione, i comitati vedono infatti nel processo decisionale allargato un modo subdolo per imbonire i sindaci e spostare la questione dal Se-Tav al Come-Tav, al quale i sindaci stessi darebbero il proprio contributo concorrendo a mantenerlo in vita.

L'assemblea popolare del movimento NO TAV [...] anche in vista della prossima conferenza dei servizi del 29 settembre ribadisce la ferma opposizione alla linea ferroviaria ad Alta Velocità tra Torino e Lione perché inutile, economicamente insostenibile e ambientalmente devastante, pertanto rigetta qualsiasi tentativo di discutere il “come” di un'opera inutile, dannosa, distruttiva, rifiutando di entrare nel dettaglio dei progetti presentati. (comitati, 12/09/2006, comunicato)

6.5.4 *La ricerca del dialogo ad ogni costo e la rottura con il movimento*

La creazione del Tavolo politico e dell'Osservatorio è stata messa alla prova dai comitati prima di essere criticata, ma con l'andare avanti dei lavori e il montare dello scontato ha provocato un allontanamento, se non una vera e propria rottura fra i comitati e tutti gli attori favorevoli alla continuazione della concertazione: i sindaci che hanno accettato la mediazione, e le associazioni che hanno appoggiato tale scelta. È il caso di Legambiente, che tra l'altro proprio in questo periodo vede la scissione della sua sezione valsusina, contraria alla continuazione del dialogo.

E pensare che quel tale Ferrentino tempo fa scendeva in campo, sembra che ora abbia cambiato campo... ah no preferisce i tavoli. (comitati, 14/01/2006, volantino)

La lotta contro il Tav e le nocività, divenuta nazionale il 17 dicembre a Torino, è ormai internazionale dopo il corteo del 7 gennaio a Chambéry. Le vicende dell'ultimo mese dimostrano che la forza della lotta in Val Susa sta nella capacità di essere autonoma dai poteri istituzionali, sta nella capacità di agire senza la tutela di sindaci o presidenti di comunità montane a cui tutti i giorni, ma soprattutto il 17 dicembre a Torino e il 7 gennaio a Chambéry, ha chiesto conto della loro appartenenza a tavoli voluti da quelle istituzioni che compatte si sono schierate contro di essa: Presidente della Repubblica, Parlamento, Governo, Regione, Provincia, Comune di Torino. Ha chiesto conto di un tavolo di trattativa che ha il marchio netto della truffa. Il successo della manifestazione di Torino ha dato slancio a nuove iniziative ed ha saputo dar forma politica compiuta al rifiuto dell'accordo proposto dal governo. (comitati, 15/01/2006, comunicato)

Da quel momento in avanti i comitati ed altri attori del movimento cominciano a dubitare dei sindaci, a chiedere esplicitamente loro di riferire cosa viene discusso nelle arene di cui questi ultimi fanno parte, e in ogni caso di non prendere alcuna decisione senza prima averne discusso con la popolazione, lanciando un'idea di processi decisionali e di democrazia stessa più partecipativa della semplice forma rappresentativa. In questo lamentano verso gli amministratori la fine di quell'esperienza aperta e trasparente del Comitato di coordinamento, sostituite da scelte autonome o peggio da riunioni a porte chiuse della Conferenza dei Sindaci.

[...] a dimostrazione della volontà dei cittadini di essere parte attiva nei processi decisionali. Perciò, vista la prossima convocazione del 5 dicembre della pre-conferenza dei servizi a Roma, VI CHIEDIAMO: di non assumere posizioni di disponibilità nei confronti del Governo senza prima aver studiato e analizzato insieme alla popolazione, anche attraverso lo strumento dei Consigli Comunali aperti al pubblico, l'utilità, la fattibilità e l'impatto ambientale dell'opera; di non prendere in considerazione alcun meccanismo di compensazione economica (comitati, 01/12/2006, appello ai sindaci convocati a Roma per la Pre-Conferenza dei Servizi del 5 dicembre sul progetto della linea TAV/TAC)

Speriamo che il sindaco di Giaveno voglia cogliere le occasioni che le saranno offerte in futuro di discutere le sue posizioni con la cittadinanza, a differenza di quanto ha fatto finora. Potrà così dissipare i dubbi riguardo al fatto che stia recitando un copione dove le finalità politiche prevalgono sull'interesse dei cittadini. (comitati, 17/01/2007, comunicato)

Su tale punto l'esperienza del "laboratorio Val Susa" e del Comitato di coordinamento, per quanto ormai conclusa nella sua sede originaria per la sopravvenuta incomprensione fra due anime principali del movimento a proposito del *decision-making*, si dimostra importante: i comitati della Val Susa fanno scuola, e quando viene coinvolta nelle trattative la Val Sangone anche i comitati di quella zona chiedono ai propri amministratori garanzie in merito al coinvolgimento della popolazione, che esulano dal semplice diritto di informazione dei *policy-takers* (Comitati NO-TAV della Val Sangone, 1/12/06, lettera ai sindaci).

I sindaci tutti, da parte loro, rivendicano il diritto/dovere di riunirsi a porte chiuse, cominciando a fare ciò che sarebbe sembrato impossibile precedentemente: invocare il ruolo separato e di primo piano della politica locale rispetto alle istanze popolari. Si tratta di fenomeno assai ricorrente in molte sperimentazioni partecipative, per cui persino le amministrazioni che in molti casi creano e favoriscono il sorgere delle arene inclusive, al momento delle scelte definitive avocano a sé il mandato esclusivo, san-

cito istituzionalmente, e di decidere in rappresentanza e in piena autonomia rispetto alle pressioni della società civile locale, facendo sorgere in chi all'interno di essa aveva partecipato la sensazione di essere stato preso in giro, o di essere stato usato per meri fini di *marketing* elettorale [De Micheli, Lastrico e Tebaldi 2009]. Nel caso della Val Susa tuttavia la situazione è differente, non si è trattato di una sperimentazione deliberativa sancita da un ente locale per motivi di amministrazione quotidiana, ma di un'autonoma e informale mobilitazione di tutta una valle, di tutti gli attori politici e sociali in reazione a quello che era percepito come un attacco alla propria esistenza, che per lunghi anni si erano trovati a collaborare assiduamente fianco a fianco contro la minaccia esterna, su un piano di quasi-parità. Si può capire dunque la reazione dei comitati alle parole di amministratori con cui avevano condiviso una battaglia in favore di un processo decisionale aperto e trasparente, e che, non appena entrati invece a pieno titolo a far parte della ristretta schiera dei decisori, sembra rinnegare tale esperienza invocando diritti esclusivi.

I comitati condannano quello che considerano il tradimento dei sindaci, che da quando siedono ai tavoli di concertazione si sarebbero "montati la testa", sarebbero "passati dall'altra parte", privilegiando il dialogo con il Governo e i poteri forti piuttosto che con la popolazione che li ha eletti e i comitati che li hanno affiancati nella lotta e supportati fino a quel momento, anche quando la stampa aveva cominciato a insinuare il dubbio che stessero ammorbidendo la propria posizione ai tavoli passando dal No-Tav al Come-Tav. Accusano i sindaci di snobbare il Comitato di Coordinamento, arena informale di incontro e dialogo tra la componente istituzionale e quella movimentista del no all'opera, di non essere trasparenti e non fornire informazioni, di condurre la Conferenza dei Sindaci a porte chiuse, insomma di comportarsi come i promotori del Tav che tanto avevano combattuto e con i quali si sono seduti a dialogare. I No-Tav scrivono allora una lettera in cui contestano la prassi delle «riunioni a porte chiuse, la mancanza di un ordine del giorno ufficiale e dei verbali». Invocano «trasparenza», e ribadiscono che i primi cittadini dovrebbero tenere una linea ferma verso il no all'opera perché è sulla base di questo programma che sono stati eletti. Il 4 giugno 2007 circa duecento manifestanti dei comitati No-Tav "assediano" la Conferenza dei Sindaci di Val Susa, Sangone e prima cintura, in cui gli amministratori si preparavano alla seduta del 13 giugno del Tavolo Politico, che segnerà un momento di svolta nella relazione fra processo decisionale e protesta e nei rapporti fra sindaci e comitati. Gli slogan dei comitati sono: «Vogliamo entrare», «crisi tra i sindaci ed i comitati? Da queste parti si chiama dialettica», «chiediamo che i sindaci, in periodi particolarmente duri dal punto di vista degli attacchi mediatici (e non solo) ci siano più vicini, dandoci informazioni più puntuali e precise». La risposta dei sindaci non è tuttavia quella auspicata: nelle parole di Ferrentino «porte chiuse non vuol dire segrete, ma ognuno deve fare il suo mestiere»²⁰.

I lavori della Conferenza dei Sindaci, molto proficui, hanno però registrato un atteggiamento incomprensibile da parte di alcuni cittadini presenti all'esterno della sede della Comunità Montana Bassa Valle Susa e Val Cenischia. La Conferenza dopo una ricca e articolata discussione esprime le seguenti considerazioni: a) Condanna la decisione di effettuare una contestazione alle modalità di svolgimento della stessa Conferenza dei Sindaci. I Sindaci rispettano le opinioni di tutti, ma ribadiscono che ritengono la Conferenza uno strumento indispensabile per arrivare a posizioni condivise, ovviamente di sintesi, di posizioni legittimamente e giustamente articolate. La Conferenza si riunisce a porte chiuse, non per difetto di trasparenza, ma perché è uno strumento di lavoro che è ed è stato utilissimo per più di 10 anni. Viene utilizzato questo strumento, con queste modalità, per affrontare ogni problematica, che interessa il territorio in modo coeso; b) Ritiene di riformulare la composizione del Comitato di Coordinamento con una proposta che verrà preventivamente discussa in un incontro da programmare; [...] Si è disponibili a qualsiasi confronto, come sempre, sia in incontri programmati, in riunioni del Comitato di Coordinamento, in assemblee pubbliche. La Conferenza ribadisce di avere ruoli e responsabilità diverse da Comitati e Associazioni e consi-

²⁰ La Stampa dell'08/06/2007

dera importante un movimento dove ognuno rispetta queste diversità . Quando se ne ravviserà la necessità, saranno organizzati momenti di confronto e informativi. (Conferenza dei Sindaci, 04/06/2007, comunicato)

Nonostante tutto, comunque, alcuni esponenti del fronte amministrativo sentono il dovere, dopo le contestazioni alle riunioni a porte chiuse della Conferenza dei Sindaci da parte dei comitati, di non porsi in aperto conflitto con la componente popolare, mentre altri, a partire dal presidente della Comunità Montana Bassa Valle Susa, sembrano assai meno sensibili in tal senso e pronti ad avocare a sé il ruolo di decisore di ultima istanza.

Non so chi ha detto che c'è stata una riunione a porte chiuse a Villar Dora, cosa assolutamente non vera, come se a Villar Dora fossimo dei cospiratori. Diverse persone mi hanno chiesto della vicenda di lunedì, ho risposto a tutti: io lunedì non c'ero perchè ero ad Almese a parlare alla festa della Rivera e meno male che non c'ero altrimenti sarai andato in crisi perchè, con franchezza, non avrei saputo da che parte stare se tra la gente o con i sindaci. (vice-sindaco di Villar Dora, 08/06/2007, comunicato)

Sia come sia, a partire dallo scontro sulla pubblicità delle discussioni interne i comitati cominciano a criticare direttamente l'intero sistema decisionale della Conferenza dei Sindaci, che secondo loro avrebbe assorbito le peggiori caratteristiche del sistema decisionale della controparte mentre lo criticava. Alla luce di ciò, i comitati si domandano che senso abbia riferirsi alla legittimità democratica della rappresentanza contro la dubbia rappresentatività dell'assemblearismo partecipativo.

Tra i sindaci c'è chi sostiene che la riunione popolare dei 700 a Bussoleno non possa democraticamente rappresentare il territorio. Bene. Ma il sistema decisionale della conferenza dei Sindaci è in grado di farlo? (comitati, 15/01/2008, comunicato)

Con l'andare avanti di Osservatorio, Tavolo Politico e Conferenza dei Servizi la spaccatura fra la componente movimentista e quella istituzionale del no si fa sempre più marcata, ma i comitati continuano comunque a chiedere ai sindaci di resistere, e di rimanere fedeli al loro mandato di rappresentanza del volere delle popolazioni che amministrano.

Ha chiuso la manifestazione Alberto Perino a nome dei comitati ricordando come sul TAV non sia possibile alcuna mediazione. Al TAV non si può concedere nulla, pena il passare dal NO TAV al COME TAV e quindi al SI TAV. Ha ricordato come la grande manifestazione di sabato debba dare ai sindaci forza popolare per resistere alle pressioni che vengono dai partiti e dalle istanze sovra-comunali, parlamentari e di governo. (comitati, 03/04/2007, comunicato)

Considerata la contrarietà all'opera in oggetto espressa dalla popolazione della Valle di Susa, supportata dalle determinazioni degli Enti locali. Considerato che nel rispetto delle autonome decisioni di ogni Ente Istituzionale, indirizzi unilaterali possono portare ad indebolire il fronte all'opposizione dell'opera. Considerato che la scelta della compilazione delle schede riguardanti i criteri indicatori risulterebbe funzionale ad una analisi delle alternative mentre gli Enti locali si sono sempre espressi coerentemente per l'alternativa zero. Ritenendo che il comportamento conseguente e coerente con le determinazioni già prese dagli Enti locali sia quello di non prestarsi ad operazioni che hanno come unico scopo quello di dividere il fronte dell'opposizione all'opera, strumentalizzando volontà di differenziazione tra gli Enti locali. Considerando che le scelte dettate hanno come teatro e ricadrebbero su un territorio ed una popolazione estremamente vasta che esula dalla realtà di ogni singolo Ente, per cui risultano necessarie attività di coordinamento estese all'intera Valle. Per questi motivi il coordinamento dei Comitati invita gli Enti in indirizzo a non procedere alla compilazione delle schede che rientrerebbe nella logica del "come TAV" e non in quella dell'opzione zero indicata dalla popolazione e dalle Istituzioni della Valle di Susa (comitati, 10/05/2007, lettera ai sindaci in vista della riunione della Conferenza dei Servizi del 17 Maggio 2007)

D'altra parte i sindaci non perdono occasione di utilizzare l'argomentazione dell'ampia mobilitazione popolare, nelle loro giustificazioni di fronte a istituzioni di ordine superiore e proponenti, quando essi intendano ribadire la loro contrarietà all'opera (come nel caso della partecipazione italiana al bando per il finanziamento europeo per il Tav, nel 2007), mentre sembrano mettere questo tipo di argomentazioni in secondo piano, allo scopo di apparire interlocutori affidabili, quando la concertazione sembra andare nel verso da loro auspicato. La protesta popolare parrebbe quindi per gli amministratori, già in questa fase, una risorsa da mobilitare, in aggiunta alle risorse loro proprie, quando le cose si mettono male, ma

come soluzione di *second best* di cui si fa volentieri a meno quando il Governo sembra riconoscere legittimità agli enti locali e alle loro richieste.

IL CONSIGLIO COMUNALE [...] RIAFFERMA l'alto valore democratico della partecipazione e del coinvolgimento dei cittadini a sostegno delle istituzioni locali con un impegno determinato, continuativo, responsabile e non violento. (Conferenza dei Sindaci, 17/07/2007, delibera adottata dai vari Consigli Comunali contro la richiesta di finanziamento europeo)

L'Amministrazione di Avigliana ha chiesto: - che qualsiasi soluzione deve riscontrare un ampio consenso delle popolazioni coinvolte (delibera congiunta di Consiglio e Giunta Comunale di Avigliana del 28/11/2007, contro la chiusura del terzo quaderno dell'Osservatorio)

I comitati chiedono ai sindaci di agire con coscienza, rifiutando di subordinare il bene comune ad un processo decisionale che considerano del tutto falsato e illegittimo in molte sue parti, dal momento che anche i sindaci non fanno che rimarcare questa cosa, non intendendo tuttavia fare il passo di abbandonare le arene per non dare con questo ragione a chi li accusa di chiusura.

I Comitati No TAV della Val Sangone: hanno più volte sottolineato che i Sindaci non rappresentano solo le popolazioni, ma sono i responsabili della tutela del territorio e della salute dei cittadini residenti: sulla base di questa affermazione i Sindaci saranno invitati a fare valere di fronte al Governo e allo Stato le loro attribuzioni e responsabilità, al fine di non creare conflitti di competenza istituzionali e di evitare loro assunzione di responsabilità che eccedono le loro competenze; ritengono quindi che nessun Sindaco (Pro o No TAV) potrà esprimere un parere favorevole su ipotesi di progetto che non ha ricevuto, che non ha potuto valutare, su cui non ha potuto discutere con i suoi cittadini; si aspettano che essi agiscano in modo analogo a quanto fatto il 18 aprile sottoscrivendo un documento che prenda le distanze da una decisione politica che annullerebbe ogni loro ruolo (Comitati No TAV della Val Sangone, 09/06/2007, comunicato)

Rinfacciano inoltre ai primi cittadini di aver abbandonato anche un altro aspetto che aveva caratterizzato le contro-arene del "laboratorio Val Susa", oltre alla partecipazione: quel certo modo di impostare la lotta fondato sulle solide basi di un sapere tecnico-scientifico diffuso, socializzato.

Altro passaggio chiave nell'impostazione del "percorso Virano" è il momento in cui Ferrentino individua i tecnici che rappresentavano la Comunità montana Bassa Valle Susa nell'Osservatorio: NON li sceglie tra quei docenti ed esperti valsusini che per 15 anni hanno supportato gratuitamente le istituzioni locali nel contraddittorio sui vari progetti e sono tuttora la colonna portante di quel sapere di flusso che costituisce uno dei caratteri distintivi vincenti del movimento NO-TAV, come sa bene il Commissario. (comitati, 28/08/2008, lettera a Carta)

Tra il 2005 ed il 2006 in Valsusa si era affermata una sede di dibattito tra Istituzioni locali e Comitati, che certo con difetto di fantasia veniva chiamata Comitato di coordinamento o Comitato Istituzionale, ma che in qualche modo rappresentava un esperimento vicino a nuove forme di democrazia partecipata. È pur vero che era Ferrentino a decidere se e quando riunirlo, e che da lui veniva saldamente gestito, ma erano i tempi in cui l'immagine pubblica indiscussa di leader duro dell'opposizione territoriale gli valeva la fiducia generalizzata dei Valsusini.

Ed allora gli si potevano perdonare eccessi caratteriali e personalismi. Nei primi mesi del 2007, mentre si affermava la regolarità settimanale delle riunioni dell'Osservatorio Virano, i Comitati iniziavano a denunciare la strumentalità di quel dialogo e l'uso politico distorto che ne veniva fatto dai media; denuncia che si trasformava ben presto in una sempre più insistente e generalizzata richiesta di abbandono del tavolo rivolta ai sindaci. Da allora Ferrentino, prendendo a pretesto il tono forse un po' acceso e passionale di alcuni interventi, smise di convocare il Comitato Istituzionale; con ciò il dialogo fra amministratori e comitati fu troncato a tutti i livelli: chiude i battenti il laboratorio di democrazia. (comitati, 28/08/2008, lettera a Carta)

A Febbraio 2006 la valle di Susa era un esempio virtuoso di democrazia: dopo la bufera di Venaus, amministratori e cittadini discutevano costruttivamente di TAV, ma anche di economia e futuro del territorio, di partecipazione. Ora nessuno riesce più a capire atteggiamenti ed obiettivi della maggioranza dei sindaci, perché questi disertano tutte le sedi di dialogo pubblico: da mesi ogni questione relativa al TAV viene trattata unicamente all'interno di un organismo che si riunisce a porte chiuse, la Conferenza dei Sindaci. Perfino la stampa locale storicamente più vicina agli amministratori oggi lancia un allarme sul rischio di un azzeramento della democrazia reale. (comitati, 15/2/08, volantino)

C'è tuttavia chi, retrospettivamente, pensa che in fondo da dei rappresentanti istituzionali non ci si sarebbe potuti aspettare qualcosa di diverso, e che probabilmente, sull'onda dell'entusiasmo per la riscop-

perla della partecipazione attiva, erano invece state eccessive le aspettative nei loro confronti quando ancora il rapporto funzionava.

Che il rapporto tra Comitati NOTAV e parte istituzionale della valle non sia sempre stato facile è un dato di fatto; spesso i sindaci sono stati “portati” a schierarsi apertamente anche quando avrebbero preferito farne a meno, si sa come vanno le cose: che la maggior parte della popolazione in valle sia contraria al TAV non ci piove, ma un’amministrazione ha anche altro cui pensare... Comunque, anche se sull’Osservatorio le posizioni divergono, il dialogo continua, tutti sono consapevoli che i risultati fino ad ora conseguiti sono il frutto dell’equilibrio di quello che viene definito uno “sgabello con tre gambe”: la popolazione e i comitati, i numerosi tecnici del movimento che fin dai primi anni 90 avevano denunciato i rischi del progetto, i sindaci e gli amministratori dei comuni e della comunità montana. Ognuno ha fatto al momento giusto la sua parte, non è il caso di guardare chi spinge e chi frena: salvaguardare questo equilibrio è l’obiettivo che tutti si danno, consapevoli che nel momento in cui una gamba dello sgabello dovesse cedere sarebbero guai per tutti.

Cambia il governo, arriva quello “amico” e... cominciano nuovi guai. [...] Intanto anche in quel “laboratorio di democrazia” della Val di Susa qualcosa sta cambiando: sarà il tempo, sarà l’effetto del governo amico... Certo, già un anno prima talvolta era stata usata qualche enfasi di troppo parlando di “democrazia partecipata”. Intendiamoci, la sostanza nei fatti era quella, “NOTAV senza SE e senza MA” era il sentire comune di cui anche i sindaci si facevano interpreti, lo sgabello stava in piedi e guai se qualcuno provava a dare una pedata per farlo traballare. Si tenevano riunioni periodiche tra sindaci, comunità montana e comitati: venivano chiamate “comitati istituzionali”, non erano sedi decisionali (il presidente Ferrentino ci teneva a sottolinearlo sempre) ma insomma, alla fine le posizioni espresse in qualche modo poi pesavano. Molti continuavano a guardare alla Valsusa come a un modello da imitare. Nell’immagine che ne veniva data c’era molto di vero e qualche enfasi di troppo: se serve a dare più coraggio questo non guasta, a patto di non creare false illusioni; suscitare nuovi entusiasmi va bene, ma occorre pur sempre stare con i piedi per terra, e guai a non accorgersi se qualcosa sta cambiando. Il tempo passa e il dialogo spesso si interrompe, nascono diffidenze, c’è chi accusa e chi si chiude in difesa, i toni talvolta salgono un po’ sopra le righe. Quei comitati istituzionali non sono più convocati, il clima si deteriora. Non si parla di tradimenti, sia ben chiaro, ma la fiducia è un’altra cosa e crescono le incomprensioni. Ma perché la conferenza dei sindaci è fatta a porte chiuse? Dove è finita la trasparenza? Perché Ferrentino non accetta il confronto prima di presentarsi al tavolo politico romano? Perché non si sforza di convincere al suo rientro da Roma? Perché in valle si nega e altrove continua a presentarsi come leader di un movimento quando le sue scelte oggi sono sempre meno condivise? (comitati, 20/03/2008, ricostruzione degli eventi)

Oltre a questo richiamo verso il tradimento del laboratorio di democrazia partecipativa che era stato la Valle Susa attraverso soprattutto i lavori del Comitato di Coordinamento, i comitati rinfacciano ai sindaci di aver avuto poco rispetto persino delle basilari regole della democrazia rappresentativa, assumendo un ruolo di protagonismo e peccando di personalismo by-passando attraverso la Conferenza dei Sindaci il controllo degli stessi Consigli Comunali, non tollerando insomma il dissenso proprio come i pro-Tav. Dopo l’uscita del documento degli 87 amministratori locali dissidenti, che chiedevano l’uscita dall’Osservatorio, i comitati notano come “l’arroganza dei sindaci” si spinga a tenere a distanza anche consiglieri comunali ed assessori, facendo della Conferenza dei Sindaci una sorta di circolo chiuso riservato ai soli sindaci favorevoli al dialogo con i promotori dell’opera e fedeli alla linea del presidente della Comunità Montana della Bassa Valle Ferrentino, che d’ora in avanti, dopo essere stato il leader di tutto il movimento, sarà oggetto di pesanti critiche e diventerà il bersaglio principale della rabbia dei comitati, che lo accusano in sostanza di essersi venduto alla causa pro-Tav attraverso la sua posizione moderata e concertativa. L’evolvere di tale situazione fa nascere un nuovo appoggio da parte delle componenti popolari verso esponenti del mondo istituzionale locale, ma questa volta nei confronti degli 87 amministratori dissidenti (tra cui solo una piccola parte di sindaci) che a partire dal 2007 lamentano l’atteggiamento della maggioranza dei primi cittadini e chiedono loro di tirarsi fuori dai tavoli di confronto.

Istituzioni a geometria variabile - continui aggiustamenti della democrazia, ad uso delle maggioranze. La Conferenza dei Sindaci si rende conto di non poter continuare all’infinito a riunirsi a porte chiuse e non comunicare; allora decide che... va beh... continuerà a farlo, ma all’indomani delle riunioni più significative convocherà una seduta aperta solo, sia chiaro, per comunicare gli esiti a pubblico e stampa. In cambio di ciò, le sedute chiuse saranno

d'ora in poi strettamente riservate ai sindaci e vietate invece agli assessori della Comunità Montana, che prima partecipavano come uditori (Comitato No-Tav Torino, 7/3/08, comunicato)

Intanto la Conferenza dei Sindaci ben presto si rivela essere sede decisionale tutt'altro che trasparente: non solo non produce verbali, ma tiene addirittura le proprie riunioni a porte chiuse. Comitati e mezzi di informazione locale protestano, ma la situazione non cambia. Questo organismo si arroga il ruolo di referente unico dei territori nei confronti del governo e della UE e solo in rarissimi casi, quando ritiene opportuno dare maggior forza ad uno dei propri documenti verso questi interlocutori, chiede ai Consigli comunali un'approvazione. Il gioco funziona una prima volta (a Luglio 32 Comuni approvano delibere di dissociazione dal dossier-progetto su cui Di Pietro chiede finanziamenti a Bruxelles) ma alla lunga un simile utilizzo subalterno delle reali espressioni della democrazia rappresentativa, per fortuna, non durerà. È il mese di Dicembre quando 67 amministratori valsusini (sindaci, assessori, consiglieri che rapidamente diventano 87 e poi 97) producono uno strappo nell'immagine, continuamente spinta dai media, di una valle convertita al TAV, affascinata dal dialogo istituzionale e da Virano: in un documento chiedono un'assemblea degli eletti della valle in cui discutere e votare l'ipotesi di abbandonare i lavori dell'Osservatorio. Ferrentino respinge la richiesta con la seguente motivazione: una tale assemblea non avrebbe alcun valore decisionale. (comitati, 28/08/2008, lettera a Carta)

Questo sembrerebbe il preludio al ritorno di una saldatura fra la componente popolare e una parte di quella istituzionale, anche se in realtà è lo stesso gruppo degli 87 amministratori dissidenti (numero poi cresciuto nel tempo) a porre per il momento dei paletti alla creazione di un nuovo fronte, che i comitati vorrebbero anti-Ferrentino. Preme loro sottolineare l'importanza di non dividersi, per non fare il gioco voluto dai promotori di mostrare la valle come incerta e divisa.

Amministratori e movimento, due ruoli distinti e dialoganti [...] La posizione del gruppo di 87 amministratori della valle, di cui faccio parte, che hanno sottoscritto il documento di richiesta di uscita o quanto meno di sospensione senza un chiarimento politico della partecipazione all'Osservatorio, hanno forse involontariamente contribuito a creare questa situazione di malumore e sfiducia del movimento No Tav rispetto alla componente istituzionale, che per altro era da tempo nell'aria. Che nella compagine degli amministratori e dei sindaci esistano posizioni di fferenziate e più o meno sfumate rispetto al problema Tav e alle strategie per affrontarlo non è certo un mistero né un fatto che debba scandalizzarci: tutte le posizioni, purché chiare e trasparenti, devono essere rispettate anche quando non collimano con le nostre. Ed è proprio su questa variegatura di atteggiamenti e opinioni della componente istituzionale locale, con le inevitabili contraddizioni e incomprensioni con il movimento popolare, che il fronte politico-economico del Sì Tav si è concentrato con tutti i mezzi per scavare divisioni, sottolineare spaccature e incoerenze attraverso una campagna mediatica straordinaria e martellante. Il risultato finale di essere caduti in questo tranello sapientemente studiato è che l'immagine esterna di quello che era e che secondo me è ancora un movimento di opposizione fortissimo al Tav, proprio per questa straordinaria saldatura tra popolazione e amministratori locali che lo ha caratterizzato fin dall'inizio, si è appannata, mettendo oltre il resto in difficoltà il suo più prestigioso e capace esponente, il presidente Ferrentino. Che la sua strategia di portare avanti comunque e fino alla fine il dialogo all'interno dell'Osservatorio possa essere giudicata, alla luce dello scorrettissimo atteggiamento del governo che non è stato alle regole concordate, perdente o pericolosa, o in ogni caso sbagliata, è un'opinione legittima che io per primo con altri 86 colleghi amministratori mi sono permesso di sottolineare firmando il documento di richiesta di uscita o sospensione di partecipazione all'Osservatorio e di cui non mi pento affatto. Così come ritengo legittimi i malumori del movimento e le critiche per alcuni atteggiamenti autoritari, di chiusura e per niente partecipativi assunti dai sindaci nei confronti della popolazione, di cui questi amministratori dovrebbero a mio avviso farsi carico con una serena autocritica e porvi rimedio con una nuova stagione di confronto e dibattito aperto con i cittadini. Non importa se il confronto potrà essere duro, difficile, in salita, ma è sul terreno del dialogo e del chiarimento che si possono riannodare i fili del movimento nel suo insieme, del rispetto e della collaborazione tra amministratori e cittadini, e ridare forza e nuovo slancio al movimento No Tav. (consigliere comunale di S. Ambrogio, 04/03/2008, lettera a Luna Nuova)

In questo modo gli amministratori dissidenti ribadiscono esplicitamente che la maggior parte di loro si situa comunque su posizioni, e si muove da logiche, che nel loro programma devono necessariamente essere conciliabili, ma che restano tuttavia differenti rispetto a quelle dei comitati, e in un'ottica rappresentativa più che partecipativa.

In ogni caso, essendo ancora in democrazia, i cittadini avranno modo tra poco più di un anno di non rinnovare più la loro fiducia a quei sindaci che avranno avuto posizioni non trasparenti o addirittura in contrasto con il programma di opposizione al Tav con il quale avevano ricevuto consenso e mandato di amministrare. La denigrazione, i sospetti, la delegittimazione reciproca, le polemiche fini a se stesse portano invece acqua solo al mulino di chi sta lavorando per realizzare il Tav in valle. [...] Per cui ognuno continui nel suo ruolo a fare la propria parte, cer-

cando il dialogo e il confronto anche se di difficili e faticosi per sgombrare il campo da sospetti e veleni inutili, che creano divisioni a vantaggio di chi lavora per devastare per i prossimi 15-20 anni la nostra valle con i giganteschi cantieri di un'opera inutile ed economicamente rovinosa per tutti. (consigliere comunale di S. Ambrogio, 04/03/2008, lettera a Luna Nuova)

Ciò apre una nuova fase in cui pare non esserci più dialogo (se non attraverso i sindaci nuovi entrati nelle arene, ossia quelli dei comuni della Val Sangone). I comitati continuano a vigilare sull'operato dei tavoli di confronto e soprattutto sul ruolo dei sindaci all'interno di essi, ma per farlo devono ora fare riferimento ai comunicati rilasciati da Governo e Comunità Montana Bassa Val Susa, non potendo più avere a disposizione relazioni dirette da parte dei sindaci. Il fatto che non si fidino più della parola di questi ultimi pare confermata dal fatto che, con il consueto rigore analitico, i comitati effettuino una vera e propria triangolazione fra i comunicati rilasciati dai vari attori seduti al Tavolo Politico del 13 giugno 2007, per verificarne la veridicità, i sottintesi e le omissioni²¹. Da questo momento diventa incessante la richiesta ai sindaci di tirarsi fuori da queste strutture concertative abbandonando i tavoli di discussione prima di rimanerne vittima, firmando atti che di fatto spianano la via al progetto.

[...] sembra allarmante che il Tavolo Politico di Palazzo Chigi in cui sedevano ben sette sindaci della Bassa Val di Susa abbia preso atto che il Governo dia mandato all'Osservatorio per la predisposizione del "dossier" per la domanda di finanziamento al bando europeo TEN-T. Non solo, ma il tavolo ha condiviso la proposta del Governo di attribuire all'Osservatorio il compito di definire gli elementi guida per configurare una proposta progettuale da condividere con gli amministratori delle varie parti del territorio interessate. Se l'Osservatorio viene incaricato di preparare un dossier che il Governo presenterà alla Commissione Europea entro il 20 luglio per accedere ai finanziamenti è meglio che i rappresentanti degli Enti Locali (almeno della Valsusa) abbandonino immediatamente l'Osservatorio perché è difficile sostenere che si è contrari ad un'opera quando si contribuisce a preparare una documentazione per accedere ai finanziamenti europei per la realizzazione di quell'opera: tanto per capirci il TAV. Accettare questo vuol dire passare da una posizione NO TAV (parte integrante e sostanziale di tutti i programmi elettorali delle amministrazioni valsusine) ad una posizione COME TAV (che era poi quello che in questo momento volevano il governo, madama Bresso, le segreterie dei partiti, i lobbysti del tonfino e cemento). Cosa significa affidare il compito all'Osservatorio di elaborare una "proposta progettuale" da condividere con gli enti locali sulla base di alcuni punti fermi, tunnel e passaggio da Torino (non meglio definito): non significa forse accettare di discutere il COME TAV? (comitati, 18/06/2007, discussione interna)

Gli elementi di fortissima criticità sono evidentemente la fissazione di punti fermi e il tentativo di distorsione del ruolo dell'Osservatorio, al quale si affiderebbe la definizione di tracciati. I comitati della Val Susa plaudono comunque al fatto che in Val Sangone amministratori e cittadini si troverebbero ancora dalla stessa parte del fronte, non avendo i sindaci di tale zona condiviso gli elementi di cui sopra.

Nella riunione a Roma del Tavolo Politico del 13 giugno 2007 non è stato redatto alcun verbale o firmato alcun accordo tra Governo e i Sindaci presenti; pertanto il Comunicato Stampa emesso a fine riunione dalla Presidenza del Consiglio impegna solo ed esclusivamente il Governo; quanto dichiarato dal Governo è in contrasto con la posizione assunta dai Sindaci della Val Sangone; tale posizione, formalizzata attraverso i due unici documenti agli atti del Tavolo Politico impegna inderogabilmente i firmatari e in particolare tutti i Sindaci e le Amministrazioni Comunali. (sindaci Val Sangone, 17/06/2007, comunicato)

I Comitati No Tav della Val Sangone - APPOGGIANO i comitati No TAV della Val Susa nella richiesta di CHIARIMENTI ai sindaci della Comunità Montana Bassa Valle di Susa sugli atti compiuti al Tavolo Politico a Roma, - CHIEDONO alla Comunità Montana Bassa Valle di Susa il ritiro dell'affermazione inerente lo scalo merci di Orbassano, rifiutando la definizione di qualsivoglia punto fermo (tunnel di base, interrimento, ecc.), - DENUNCIANO il tentativo politico del Governo di sconvolgere l'originale mandato principale dell'Osservatorio Tecnico, relativo alla valutazione dell'opportunità tecnico-economica dell'opera, - INVITANO tutti i Sindaci e le Amministrazioni Comunali della Val Sangone e della Val Susa a non contribuire alla definizione di alcuna ipotesi tracciata, - RIBADISCONO l'inutilità e l'insostenibilità economica e ambientale dell'opera TAV- TAC Lyon-Torino, - AFFERMANO che le cittadine ed i cittadini della Val Sangone e della Val Susa non danno deleghe in bianco ai loro rappresentanti; nessuna decisione potrà essere presa senza il consenso della popolazione. (comitati Val Sangone, 18/06/2007, comunicato)

²¹ <http://www.notav.eu/article-print-3376.html>

I centri sociali, da parte loro, accolgono con favore il cambiamento di rotta dei comitati nei confronti degli amministratori, ricordando come sin dall'inizio loro avessero messo in guardia il movimento dall'affidarsi con troppa fiducia agli eletti locali del centrosinistra, la svolta concertativa dei quali secondo i centri sociali sarebbe da ascrivere ad una posizione prona rispetto al nuovo governo Prodi.

Il 13 giugno il governo ha dichiarato di aver raggiunto l'accordo per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad Alta Velocità tra Torino e Lione. In tal modo ha sancito che Prodi, non diversamente da Berlusconi, è ben deciso a imporre a noi tutti un'opera inutile e dannosa che costerà montagne di soldi pubblici sottratti alla spesa sociale: scuole, ospedali, treni puliti e sicuri per chi lavora e studia. In quanto alle popolazioni interessate, nessuno ha pensato bene di consultarle. A quei rompiballe della Valsusa, che due anni fa insorsero contro il Tav, pensano che bastino un paio di modifiche di tracciato e la benedizione di sindaci di area governativa, che hanno avuto più a cuore il destino del governo Prodi che quello della popolazioni interessate. (csa Askatasuna, 25/06/2007, comunicato)

I comitati però non hanno una posizione così netta nei confronti degli amministratori come quella dei centri sociali: ricordano ancora le battaglie comuni, e non rinnegano il fatto che la strategia dei sindaci di dialogare con i promotori potesse anche avere un senso all'inizio. Ancora una volta è da rimarcare dunque il fatto che i toni più duri da parte della componente più numerosa del movimento non sarebbero frutto di preconcetti, ma nascerebbero nel corso del processo decisionale stesso, sulla base di come esso si è evoluto. Nell'ottica dei comitati aveva ben senso la disponibilità iniziale, ma (questa è la critica agli amministratori) senso non ne avrebbe più alla luce di come la concertazione si è svolta, non concependo come i primi cittadini, invece di prendere atto del raggio, continuamente prendervi parte accettando di entrare a far parte di arene sempre nuove e fantasiose. I comitati vedono in particolare come un tradimento esplicito del mandato elettorale la possibilità che i sindaci entrino nel Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico per lo sviluppo per le zone attraversate dalla Torino-Lione, e si chiedono come essi possano non rendersi conto del fatto che ciò significherebbe un'accettazione dell'opera solo in vista di compensazioni. In un ultimo appello chiedono dunque agli amministratori, quantomeno, di non partecipare a quest'ultima arena decisionale, vista come la più subdola, con lo slogan "Non vogliamo essere pilotati".

- premesso che

partecipare all'Osservatorio Virano poteva da parte istituzionale essere operazione plausibile, nonostante i comitati NOTAV e numerose assemblee pubbliche lo ritenessero sin dall'inizio sbagliato,

- considerato che

la credibilità di un possibile contributo alla causa No Tav era già stata ridotta pressoché allo zero dalla pubblicazione del terzo quaderno dell'Osservatorio, dove si prende per buona la tesi della prossima saturazione della linea tra Avigliana e Torino senza che venga portata nessuna giustificazione tecnica di tale tesi,

denunciano che

oggi la creazione del Comitato di Pilotaggio, quale previsto dalla deliberazione della Giunta della Provincia di Torino, significa dare per scontato la costruzione dell'opera e aprire la discussione alle sole compensazioni. Il Comitato è infatti chiamato a definire "momenti di indirizzo" e a "delineare un quadro prioritario di opportunità di investimenti nazionali ed europei nel territorio interessato dalla linea ad alta capacità Torino Lione". La partecipazione dei nostri amministratori a tale Comitato rappresenterebbe l'avallo politico amministrativo di questa manovra e l'implicita accettazione della realizzazione dell'opera.

Pertanto i sottoscritti cittadini chiedono con forza alle amministrazioni comunali della valle

di tener fede al loro mandato elettorale rigettando la proposta di partecipare al Comitato di pilotaggio e di farlo attraverso delibere adottate in Consigli Comunali aperti. (comitati, 30/03/2008, comunicato)

A noi pare che i giochi di parole, gli equilibrismi del confronto istituzionale si stiano avvitando pericolosamente su se stessi; forse sono addirittura già sfuggiti di mano, manca solo di prenderne atto. (comitati, 13/05/2008, comunicato)

La rottura definitiva e irreversibile si ha tuttavia solo con l'accordo di Pra Catinat: i comitati disillusi accusano i sindaci e gli esperti da loro incaricati di aver troppo creduto nei tavoli di confronto e di essersi compromessi sedendovi, di essere caduti nella trappola dei poteri forti per dividere il movimento, e di avere assimilato da essi la stessa logica autoritaria tradendo la lotta che avevano condotto insieme.

In più d'una riunione di quello che allora si chiamava Comitato istituzionale, poi diversamente ribattezzato prima di essere dichiarato defunto come sede magari poco concludente ma reale ed abituale di confronto tra amministratori e cittadini e associazioni, sia il presidente della Comunità montana che il professor Tartaglia spiegano a chi non capiva i sottili marchingegni della politica il loro punto di vista sul ruolo politico dell'Osservatorio tecnico. Che avrebbe dovuto fornire alla fetta onesta della classe politica (erano i tempi del governo Prodi) che non aspettava altro, le ragioni tecniche e scientifiche per potersi tirar fuori con dignità da quella sciagurata operazione del progetto alta velocità in valle di Susa in cui s'era cacciata. Quella era la prospettiva di soluzione politica che avrebbe evitato la necessità di nuove barricate.

Ci si può sbagliare, magari anche per presunzione, ci mancherebbe. Il fatto è che le cose mi paiono essere andate assai diversamente, addirittura a parti invertite. Nel senso che invece è poi stata la classe politica che ha orchestrato e diretto il corso della storia successiva. A mio parere in questi due anni si è attuata quella che, per rifarmi ad impostazione e terminologia del Fare, chiamerei la fase " -1 ", cioè quella propedeutica alla numero 0 e tutte le successive: la fase del tentativo di normalizzazione dell'anomalia valle di Susa. Un gran lavoro per depotenziare quello straordinario patrimonio, faticosamente costruito, fatto di sapere tecnico diventato sapere di fuso, partecipazione popolare la più composita e massiccia, unità dialettica fra amministratori e cittadini, metodi di lotta non-violenti. Che ha goduto (e ancora gode) dell'appoggio non certo del mondo dell'informazione, ma di molti eminenti specialisti del settore. Un'originalità che ci rendeva difficilmente vincibili. Che sfuggiva al controllo della classe politica nelle sue espressioni partitiche. E come tale, pericolosa ed intollerabile.

Questa anomalia è stata analizzata, a partire dalle relazioni dei servizi segreti, è stata perseguita una strategia per indebolirla, corroderla, disinnescarne il potenziale "eversivo". E la cura di questo male è stata affidata ad un architetto buono per tutte le stagioni e tutti gli schieramenti, abilissimo nel suo mestiere di facilitatore, e grande seduttore. E così oggi sento amministratori con cui si è stati spalla a spalla definire "estremismi" o "incapacità propositive" quelle che fino a non molto tempo fa chiamavamo insieme le "nostre ragioni", cavalcare la retorica della contrapposizione fra il buon realismo e di contro il cattivo "non voler fare nulla". Così oggi vedo che la fetta di popolazione eventualmente favorevole al Tav, o quella agnostica, quella che si adegua, quella che tanto lo fanno o qualcosa bisogna lasciar fare, è diventata spesso l'alibi, la giustificazione, per non dire il referente, la parte su cui contare. Non più il terreno su cui seminare informazione corretta per cercare di far maturare nuove coscienze critiche, nuova consapevolezza.

C'è molta amarezza e pure indignazione in queste prese d'atto, ma non è un'invettiva né è per lanciare anatemi. Non solo perché io voglio molto sperare che il percorso di normalizzazione non abbia il suo compimento, passando, come purtroppo storicamente succede in questi processi, attraverso più o meno radicali, più o meno repentini cambiamenti di posizione di protagonisti (nonché tramite la conseguente fase altrettanto sistematica della criminalizzazione del dissenso). Ma in quanto noi No Tav in ogni caso andiamo avanti per la nostra strada, in autonomia di pensiero, a continuare a sostenere quelle ragioni che quella non lontana sera il professor Tartaglia definiva giuste e ragionevoli. (comitati, 29/07/2008, lettera a Luna Nuova – pag. 6)

Dopo l'accordo di Pra Catinat anche alcune delle associazioni ambientaliste, come Pro Natura, prendono le distanze dagli amministratori e dalla loro linea decisionale, rivendicando una vicinanza di intenti con i comitati che si era un po' allentata con l'atteggiamento attendista delle associazioni, che avevano aspettato negli ultimi tempi di vedere quali risultati avrebbe raggiunto la concertazione.

I sindaci hanno accettato che si parli di progetti: ma è dal 2001 che si è entrati nella fase dei progetti preliminari: il fatto che si torni a parlarne, dopo aver buttato alle ortiche i precedenti dimostra soprattutto che la protesta aveva ragione e che, con questo atto, si riparte più lontano di prima. Ed i tempi che si allungano favoriscono chi è contrario perché portano sempre più in evidenza l'inconsistenza dei presupposti trasportistici su cui si basa tutto. È legittima la delusione dei comitati e della grande fascia di popolazione che inizialmente aveva sperato che dalle riunioni dell'Osservatorio emergesse un confronto tecnico aperto ed alla pari, e che ora vede negli accordi di Pra Catinat una validazione di modi e contenuti che ha pubblicamente rifiutato. Ma questo rientra nei due diversi livelli di azione che spettano alle amministrazioni ed ai cittadini, ed il forte desiderio di protesta di questi ultimi è la seconda indispensabile componente del Movimento, quella che con i suoi numeri e la sua capacità di mobilitazione può e deve impedire che un passo criticabile, ma ancora politico, abbia dei seguiti più concreti. E sicuramente, se dagli schizzi a matita che sono oggi sul tavolo si passerà a piantare anche un solo picchetto, il Movimento, in cui Pro Natura Piemonte si riconosce, ritroverà tutta l'unità con cui nel 2005 ha fatto decadere una situazione ben più pesante. (Pro Natura, 30/06/2008, comunicato)

A questo punto anche gli amministratori dissidenti, il cui numero dopo la svolta di Pra Catinat cresce in misura eccezionale coinvolgendo sempre più anche primi cittadini, fanno un passo indietro definitivo rispetto alla strategia di Ferrentino e degli altri sindaci "concertativi", riavvicinandosi invece, o almeno dichiarando di volerlo fare per marcare la propria differenza rispetto al resto del fronte istituzionale, ai comitati popolari.

Non ho partecipato alla riunione dell'osservatorio perchè fino a quest'ultimo incontro le comunicazioni di assemblea arrivavano dal presidente della comunità montana Antonio Ferrentino via fax o comunque in modo ufficiale. Questa volta invece ho ricevuto un sms in cui mi si invitava a Pra Catinat dopo poche ore [...] L'uomo del dialogo che non riesce nemmeno a comunicare con i suoi sindaci! Davvero una delusione, perchè in fondo lo abbiamo messo noi in quella posizione, a capo della comunità montana. E io ho grande stima di Ferrentino, avevo fiducia in lui. Ma questa cosa mi sembra davvero una farsa. Qualcuno mi ha anche detto che alcuni sindaci, la «cupola», si erano già incontrati a Pra Catinat, tanto è vero che l'incontro finale è stato poi trasferito in prefettura. E alcuni sindaci, i più scomodi, non hanno ricevuto la comunicazione dello spostamento. [...] Io ho la sensazione di essere stata usata. È una sensazione che non mi piace e non sono l'unica a averla. [...] I nostri mandati scadono il prossimo anno. Fino ad allora, per quello che mi riguarda, mi batterò a fianco della mia gente per rispettare il mandato con il quale sono stata eletta. Noi andremo avanti, e siamo ormai una novantina di amministratori, perchè dalla nostra parte abbiamo la forza della ragione. La cosa che mi dispiace maggiormente è che si è parlato tanto di democrazia in questa valle. Ma democrazia è parlare sempre con l'altro. E questo, mi dispiace dirlo, da un certo punto in poi non è più stato fatto. Abbiamo ancora voce per urlare e la useremo. Sono contenta di essermi staccata e ribadisco la mia posizione contraria al progetto. La gente non si prende in giro. Bisogna muoversi intanto facendo delle assemblee. Naturalmente anche dall'altra parte adesso si fa un gran parlare di assemblee per spiegare e informare la nostra gente. Ma non è un po' tardi? Le assemblee andavano fatte prima di decidere o accettare qualunque cosa. Questa è la democrazia. (sindaco di S. Didero, 02/07/2008, lettera a il Manifesto)

Dopo l'accordo di Pra Catinat tutti i nodi irrisolti del rapporto fra movimento e amministratori vengono al pettine, e si guarda retrospettivamente a tutti quelli che i comitati giudicano gli errori tattici e di valutazione del versante istituzionale nel processo decisionale, che avrebbe portato alla situazione attuale. Il giudizio complessivo sulla vicenda viene espresso in una lettera aperta agli amministratori valsusini a firma del Coordinamento dei Comitati, che si riporta integralmente per la sua chiarezza espositiva.

Dal modello "Valle Susa" al...modello "Virano". (lettera aperta ai nostri Amministratori)

Le positive analisi politiche e sociali sul **modello Valle di Susa**, per come un'intera comunità ha saputo costruire una forza di opposizione fondata su un modello di "democrazia partecipata" e di forte unità con le Amministrazioni Locali, sono state sostituite da entusiasti commenti sul ruolo svolto dall'Architetto Mario Virano che, grazie a come ha saputo gestire i lavori dell'Osservatorio, è riuscito, abilmente, a depotenziare le Amministrazioni Locali valsusine.

In sostanza: da tempo la maggioranza degli "opinionisti" politici riconosce all'Architetto il merito di aver saputo "aprire un dialogo", in una situazione estremamente difficile, e di aver fatto fare, oggettivamente, insperati passi avanti al fronte SI TAV. E' una analisi che pecca di enfasi ma che è, sostanzialmente, corretta; e l'ultima conferma viene dalla firma dell'Accordo di Pra Catinat.

Oggi quindi si parla di **modello Virano**; modello che i professionisti del SI ideologico a tutte le grandi opere, indipendentemente dalla loro reale utilità, vogliono esportare in altre realtà segnate da forti contrapposizioni sociali.

I professionisti del SI ideologico si ritrovano sia nel PD che nel PDL, pronti ad alleanze bipartisan pur di far approvare dai nostri Consigli Comunali sia il progetto FARE sia l'accordo di Pra Catinat.

Ma va anche detto, con chiarezza e molta amarezza, che il Signor Virano, nel raggiungere questi risultati, è stato agevolato dalla linea sostenuta da alcune delle nostre Amministrazioni Locali e, soprattutto, da Antonio Ferrentino.

Se c'è un "vincitore" a conclusione dei lavori dell'Osservatorio questo è Virano e se c'è un "ridimensionato" questo è il Presidente della Comunità Montana Ferrentino che, anche se non lo ammetterà mai, ha peccato di forte presunzione e, a volte, di arroganza, ritenendo di poter fare a meno del Movimento e di poter gestire, in prima persona, tutta la questione TAV.

AMARCORD: com'è lontano il tempo in cui gridavamo a Susa, : "bravo Antonio", o quando al presidio di Borgone in tanti, anche i laici, gridavamo: "Antonio santo subito".

Ma se si può perdere per strada tanta parte del Movimento, soprattutto quella che più si è impegnata in questi anni, senza mettersi mai in discussione, senza dubbi e con la granitica certezza di avere sempre ragione mentre sono gli altri a non capire ed avere sempre torto, quando le strade si dividono la responsabilità del "fallimento" non può essere condivisa, resta da una parte sola.

Ed è tempo di fare il bilancio degli errori e dei danni che la "linea istituzionale", superata la prima necessaria fase del confronto tecnico e soprattutto a partire dal giugno 2007, ha fatto al movimento NO TAV, seminando tra la comunità valsusina un forte sconcerto ed elementi di divisione.

Nel 2006 il primo errore grave, confermato dalla nomina di Mario Virano a Commissario Straordinario del Governo per la realizzazione della Torino Lyon, è stato quello di accettare alla Presidenza dell'Osservatorio l'Architetto Virano nonostante il palese conflitto d'interessi, e l'essere, per i suoi collegamenti recenti e passati con SITAF e ANAS come con alcune Società di progettazione per la realizzazione di infrastrutture, un Presidente (nominato dal Governo di centrodestra su indicazione di Piero Fassino cioè i DS ora PD) espressione dei poteri forti che vogliono la Torino Lyon. Mentre il Movimento denunciava il conflitto d'interessi di Virano, invece di condividere le documentate accuse, Ferrentino, più volte, lo ha incredibilmente difeso.

Ma, oggettivamente, Virano non è mai stato un Presidente al di sopra delle parti ed ha realizzato l'obiettivo per cui è stato incaricato e pagato: traghettare l'Osservatorio dal SE TAV al COME TAV. Sabato scorso, sulle pagine della Stampa, il **Presidente** Architetto ha parlato come **Presidente** Commissario & come **Presidente** Tecnico & come **Presidente** Politico nel sostenere la necessità di alleanze bipartisan PD e PDL, gli irriducibili del SI a tutto quello che, anche se non serve, garantisce gli interessi delle lobbies economiche e politiche, per impedire la bocciatura nei Consigli Comunali dell'accordo di Pra Catinat. **Presidente**

& Presidente nell'indicare l'uso del referendum, su base provinciale, come strumento per depotenziare il Movimento NO TAV. L'Architetto Mario Virano non è mai stato al di sopra delle parti, è sempre stato un **Presidente** di parte e adesso, grazie agli errori commessi di chi credendo di poterlo condizionare ne è stato invece condizionato, può esserlo apertamente. A lui, perlomeno, possiamo riconoscere la coerenza con la sua storia personale.

Il secondo errore grave è stato quello di mettere in crisi il "processo di costruzione della democrazia partecipata" rompendo, con una gestione unilaterale e verticistica, la sinergia con importanti pezzi della Comunità Valsusina e del Movimento. È vero: sbagli di modi e toni sono stati fatti anche da alcuni settori del Movimento ma è stato il Movimento, **anche poche settimane fa**, a ricercare possibili punti di unità d'azione senza trovare la dovuta disponibilità. Evidentemente il treno dell'accordo viaggiava già, ad alta velocità, verso Pra Catinat. Al rapporto diretto tra istituzioni locali e cittadini, che non è certo facile ma è fondamentale, è stata privilegiata la Conferenza dei Sindaci, e il rapporto con le "stanze che contano". La "democrazia partecipata" è stata quindi affossata da una gestione politica e non tecnica, non collegiale ma ristretta di chi ha ritenuto, ed è un peccato di arroganza, di poter approvare, in piena autonomia, l'accordo di Pra Catinat. Non c'era alcun mandato per arrivare a quell'accordo, né da parte della Comunità Valsusina, né da parte dei Consigli Comunali. Dopo la lunga e diretta partecipazione popolare dell'inverno 2005, dopo anni di forte impegno di migliaia di cittadini nel rafforzare le ragioni del NO TAV, sottoscrivere quell'accordo senza un mandato popolare e senza un mandato istituzionale e poi chiedere cosa ne pensiamo è un gesto di arroganza imperdonabile, che considera semplice "truppa" la comunità valsusina.

Altro errore: la scelta di fare a meno dei contributi del Movimento ha portato ad una linea forte nella presunzione ma debole nei fatti, cioè subalterna all'azione del Governo Prodi: la linea del "prendiamo atto". Questa linea, che tanto a contributo alle polemiche ed alle incomprensioni all'interno della comunità valsusina, ha permesso, è un dato oggettivo, al governo Prodi di presentare un dossier contenente un progetto a cui era doveroso opporsi anche a livello istituzionale, perché non aveva la valutazione d'impatto ambientale e non aveva il consenso delle comunità locali. Rispetto all'azione del Governo invece... "si è preso atto", e si è polemizzato con l'eurodeputato Agnoletto che invitava i Sindaci ad una necessaria presa di posizione ufficiale, in sede europea, contro l'iniziativa/forzatura del Governo. Il limitarsi a "prendere atto" è stato un gran regalo fatto al fronte SI TAV che ha ottenuto i fondi europei, poca cosa rispetto ai faraonici preventivi di spesa, ma importanti dal punto di vista mediatico.

E infine il FARE, punto di arrivo, non concordato con i cittadini, di una linea istituzionale che non è più **NO TAV** ma **SI TAV A CONDIZIONE CHE...** Ma quali condizioni possono pensare di imporre Amministratori che hanno smarrito il rapporto con importanti e vasti settori del Movimento NO TAV? In quali e gravi difficoltà viene messa l'azione della comunità locale nel momento in cui viene accettata la progettazione dell'Opera? Come non vedere che tanto il FARE quanto l'Accordo di Pra Catinat hanno dato un segnale forte alla Francia che, rassicurata, può proseguire nei lavori dei tunnel delle discenderie e iniziare ad affrontare le questioni logistiche per l'inizio dei lavori del tunnel di base?

E tornando al poliedrico Architetto, Presidente dell'Osservatorio e Commissario Straordinario del Governo, tecnico e politico, oggi è talmente forte che può essere apertamente tutto insieme e può permettersi di indicare l'agenda politica per i prossimi mesi.

Anche questo è il risultato, grave, di una linea verticistica e unilaterale e presuntuosa che richiede un ripensamento delle proprie posizioni da parte di molti Amministratori per una necessaria, anche rispetto alla coerenza degli impegni assunti nei programmi elettorali, presa di distanza da una linea che si è rivelata sbagliata. (comitati, 18/07/2008, lettera aperta agli amministratori locali)

Quando poi tra la fine del 2008 e l'inizio del 2009, con le divisioni sul documento della Riposa e ancor più dopo lo strappo di Virano, molti sindaci della Bassa Valle ritomano sui propri passi chiedendo il ritiro dei rappresentanti dall'Osservatorio, e prendono le distanze dalle scelte della Conferenza dei Sindaci, la componente popolare accoglie tali prese di posizione con soddisfazione. Per i comitati tuttavia la Conferenza dei Sindaci rappresenta quello «strumento che, a consuntivo, è servito a gestire l'assurdo passaggio dalla prima vita dell'Osservatorio (quella dei quaderni che hanno dimostrato l'inutilità del TAV) alla terza vita (la progettazione del TAV)», e il blando riconoscimento agli amministratori dissidenti viene comunque definito con sufficienza e sarcasmo come approvazione per un ripensamento tardivo, per una valutazione che i comitati sostenevano, inascoltati, ormai da oltre un anno.

Sia come sia, da quel momento in avanti una parte dei sindaci riacquista tanto più credito agli occhi del movimento quanto più si allontana da Ferrentino e dalla sua linea concertativa, le defezioni nella quale fanno sorgere la domanda su quale legittimità possa ancora avere il presidente della Comunità Montana della Bassa Valle a parlare in rappresentanza di chi (comitati, 4/2/2009, comunicato). Ferrentino che resta così per i comitati e le associazioni più schierate il bersaglio pressoché unico delle critiche, insieme con i primi cittadini dei comuni da ultimo ammessi al confronto e solo tangenzialmente interessati dall'opera. Questi ultimi sono accusati di stilare "liste della spesa" in vista delle compensazioni con cui, nell'ottica dei comitati, è stato comprato il loro consenso attraverso i lavori del Piano Strategico provinciale, secondo una logica da "economia del Gratta e Vinci" tanto più impopolare perché portata avanti in un periodo di crisi economica (Legambiente Valsusa, 20/02/2009, comunicato).

Questo riavvicinamento porterà ad una alleanza per la prima volta realmente politica fra comitati e amministratori locali. Alle elezioni amministrative del giugno 2009, infatti, si presentano liste civiche espressione dei comitati No-Tav, che si alleano con il centrosinistra tradizionale locale, nonostante il divieto e le minacce di scomunica provenienti dai partiti di riferimento, primo fra tutti il PD. Questo segnerà dunque una svolta nei rapporti fra sindaci e movimento, che essendo entrato in prima persona nell'arena istituzionale muove ora da un piano di parità a livello di legittimazione rispetto agli eletti dei partiti tradizionali del centrosinistra. I leader da questo momento sono sostanzialmente due: prima di tutto Alberto Perino, espressione dei comitati, che aveva preso le redini della protesta dopo quello che è stato considerato il "tradimento" di Ferrentino, e poi Sandro Plano, nuovo presidente della Comunità Montana ora unificata, che si rivela quindi nuovo punto di riferimento istituzionale per il movimento dopo che negli ultimi anni era mancata una sponda di questo tipo. Tale riavvicinamento tra il fronte popolare e i neo-sindaci che hanno preso le distanze da Ferrentino e dalla sua politica concertativa, uscendo vincenti dalle elezioni, si ha però a scapito dell'allontanamento definitivo nei confronti di quest'ultimo, riconfermato sindaco di S. Antonino, e della rottura altrettanto definitiva dell'armonia bipartisan degli eletti della Valle Susa (e la conseguente fine della condizione para-istituzionale della Conferenza dei Sindaci), con gli amministratori del centrodestra, ormai favorevoli all'inizio dei lavori e in sintonia con le prove di forza sul tema della rappresentanza operate dal Governo nazionale, a criticare fortemente entrambe le anime del centrosinistra: sia quella concertativa ma infondo contraria all'opera di Ferrentino, sia a maggior ragione quella oppositiva scaturita dall'alleanza elettorale con le liste No-Tav, di cui si critica proprio lo scendere a patti con la protesta popolare, la confusione dei ruoli fra amministratori ed amministrati, fra decisione pubblica ed emozioni popolari.

Con l'avvio dei sondaggi e il nuovo assetto dell'Osservatorio voluto da Regione, Provincia e governo, che vedrà rappresentati i comuni e non la Comunità montana, Sandro Plano dovrebbe prendere atto della sua sconfitta politica e dimettersi. Le nostre valli hanno bisogno di serietà, di economia e soprattutto vogliono non essere isolate dal paese e dalle sue istituzioni. Essere amministratori pubblici non vuol dire fare "giuramenti" in assemblee fra grida di piazza di estremisti che nulla hanno a che fare con il territorio. (sindaco di centrodestra di Giaveno, 14/01/2010, comunicato)

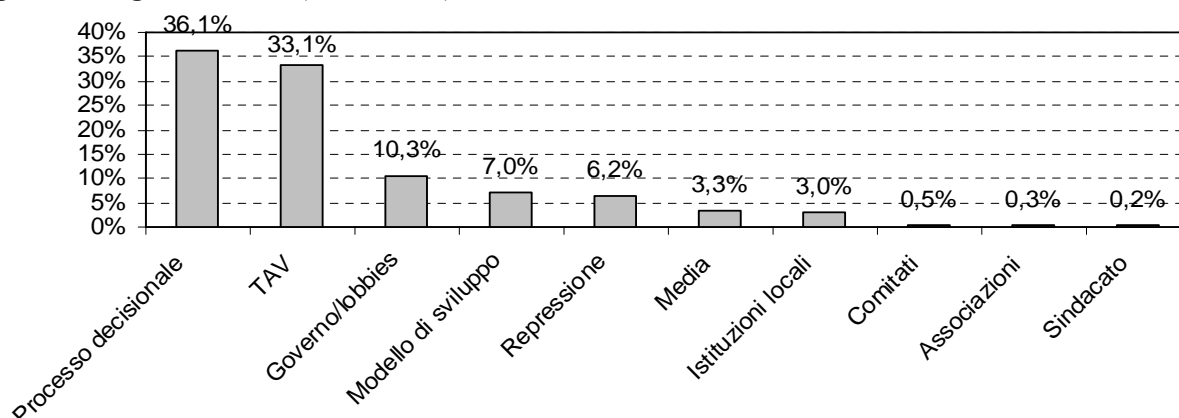
7. Frame e giustificazioni

7.1 Bersaglio e oggetto dei claims

Un primo passo per indagare l'influenza del processo decisionale nell'evoluzione della vicenda Tav è verificare il bersaglio principale cui sono diretti i *claims* (fig. 1). Per gli attori nel loro complesso, il processo decisionale è infatti il primo bersaglio in assoluto (36,1%), addirittura più che il Tav di per sé (33,1). Se poi a questo si sommano bersagli in qualche modo legati al *policy-making*, quali il Governo centrale e/o regionale, con i suoi interessi politici ed i suoi rapporti con le *lobbies* definite "del cemento e del tondino" (10,3), e ancor di più la repressione operata contro il dissenso all'opera (6,2), si può facilmente verificare come il bersaglio dei *claims* degli attori nel loro insieme sia nella grande maggioranza dei casi proprio il modello decisionale sotteso all'opera, ancor più che l'opera in sé.

Andando ad analizzare il bersaglio dei claim per gli attori principali (tab. 1), è da rilevare, oltre al rilevante riferimento al modello di sviluppo operato dai comitati e dal movimento nel suo complesso, che rappresenta già un buon indicatore di quella *frame extension* di cui si dirà in seguito, si ritrovano interessanti caratteristiche anche per quanto riguarda l'attenzione posta sui metodi decisionali. Salta all'occhio il caso dei sindaci, soggetti istituzionali e dunque primi veri esclusi dal *policy-making* riguardante il territorio da essi amministrato, che si distinguono per avere il processo decisionale come bersaglio dei propri claim in ben il 73,5% dei casi. Percentuali alte anche per gli altri soggetti di natura istituzionale ma coinvolti nelle scelte (Governo, Regione e Provincia), per motivazioni tuttavia opposte e legate alle regole del gioco da stabilire per risolvere la situazione conflittuale venutasi a creare. Seguono le associazioni ambientaliste, che pure si sarebbe portati a pensare dovessero concentrare la propria attenzione all'opera in sé e ai danni da essa cagionati da un punto di vista ecologico, e che invece nella maggioranza (spesso assoluta) dei casi indirizzano anch'esse i propri claims proprio alle regole decisionali (Montagna Nostra 57,1%, Habitat e Pro Natura 50%, Legambiente 29,6%). La stessa percentuale relativa ai claims comitati si aggira attorno al 30%, non discostandosi poi molto da quella riguardante il Tav di per sé, cui come al solito andrebbero aggiunti i dati relativi alla politica dei promotori e alla repressione. Su quest'ultimo punto è poi da registrare, come prevedibile, l'alta attenzione riservata dai centri sociali (38%).

Fig. 1 Bersaglio dei claims (% , N = 2902)



Tab. 1 Bersaglio per attore (% , N = 2902)

	TAV	Processo decisionale	Governo/ lobbies	Media	Istituzioni locali	Modello sviluppo	Repressione	Altro	TOTALE
Movimento NoTAV	40,0	20,0	11,4		2,9	14,3	11,4		100
Habitat	28,6	50,0	21,4						100
Legambiente	57,4	29,6	7,4			1,9		3,7	100
Centri sociali	14,0	14,2	15,5	7,0	7,0	2,8	38,0	1,4	100
Sindaci	11,1	73,5	3,4		5,1	2,6	2,6	1,7	100
comitati	37,0	28,6	11,7	5,9	2,6	11,7	2,2	0,4	100
comitati Torino	37,5	2,0	60,5						100
Pro Natura	37,5	50,0		6,3			6,3		100
Montagna Nostra	42,9	57,1							100
LTF	100,0								100
Regione	40,0	50,0			10,0				100
Coldiretti	100,0								100
Proprietari	100,0								100
Provincia	16,7	83,3							100
Comune di Torino	100,0								100
RFI	100,0								100
ASL	100,0								100
Governo/Ministeri	40,0	60,0							100
Confindustria	100,0								100
CGIL	100,0								100
Italia Nostra	100,0								100
WWF	100,0								100
Prc-PdCI	7,7	46,2	30,8			15,4			100
Verdi	50,0	30,0	10,0			10,0			100

Per quanto attiene al processo decisionale in quanto tale, comunque, nessun altro attore si avvicina alla percentuale dei sindaci. La causa risiederebbe unicamente nell'esclusione dalle scelte cui essi erano sottoposti nella prima fase della vicenda, ma anche nell'inclusione subalterna che li avrebbe visti partecipare nella seconda fase, quella dell'apertura dei molti tavoli di confronto che gli amministratori locali hanno spesso attaccato tanto per le regole decisionali, quanto per quelle di rappresentanza, quanto ancora per la strumentalizzazione che nasconderebbe dietro la facciata delle arene allargate lo stesso autoritarismo che avrebbe caratterizzato i primi anni di progettazione. Si nota infatti una netta prevalenza di claims aventi quale bersaglio il processo decisionale fra gli attori istituzionali inclusi all'interno di esso (62,2%), a cui un contributo significativo viene dato proprio dai primi cittadini una volta entrati a far parte delle arene di discussione, sebbene anche per gli attori sociali che hanno continuato ad essere esclusi dalle scelte la percentuale si attesti vicino a quella relativa all'infrastruttura (tab. 2).

Tab. 2 Bersaglio per inclusione o meno nel processo decisionale (% , N = 2902)

	TAV	Processo decisionale	Governo/ lobbies	Media	Istituzioni locali	Modello sviluppo	Repressione	Altro	TOTALE
Sì	28,90	62,20	1,50		3,00	3,00		1,50	100
No	34,20	29,40	12,60	4,20	3,10	8,00	7,80	0,80	100

Tab. 3 Bersaglio per tipo di arena (% , N = 2902)

	Arena ufficiale	Arena non ufficiale
TAV	52,5	31,1
Processo decisionale	45,9	35,1
Governo / lobbies		11,4
Comitati		0,5
Media		3,7
Istituzioni locali	1,6	3,2
Modello di sviluppo		7,7
Repressione		6,9
Sindacato		0,2
Associazioni ambientaliste		0,3
TOTALE	100	100

Tab. 4 Bersaglio per arena decisionale (% , N = 2902)

	Tavolo di coordinamento '96	Progetto Preliminare	Commissione tecnica "Rivalta"	Tavolo Politico	Osservatorio tecnico "Virano"	Conferenza dei Servizi	Piano Strategico Provinciale	Valutazione Impatto Ambientale	Conferenza dei sindaci	Coordinamento Comitati	Comitato Habitat	Comitato di coordinamento	Singolo attore
TAV	33,3	75,0	83,3	21,2	41,7	38,5	19,9	100,0	8,7	31,4	33,3	36,1	34,1
Processo decisionale	66,7	25,0	16,7	67,2	50,0	61,5	80,1		76,1	31,4	46,7	22,2	32,2
Governo/lobbies				11,6					2,2	13,5	20,0	11,1	10,5
Comitati													1,1
Media										6,3			2,9
Istituzioni locali					8,3				6,5	0,9		5,6	4,3
Modello di sviluppo									4,3	13,9		13,9	2,9
Repressione									2,2	2,7		11,1	10,9
Sindacato													0,4
Ass. ambientaliste													0,7
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Sebbene la percentuale di claims indirizzati al processo decisionale sia maggiore all'interno delle arene ufficiali (45,9) rispetto a quelle non ufficiali (35,1), tuttavia, anche nel secondo caso essa rimane comunque alta, attestandosi come quella di maggioranza relativa (tab. 3). La seconda percentuale risulta senza dubbio trainata dall'attenzione al processo decisionale riscontrata all'interno della Conferenza dei Sindaci, con il suo 76,1%, come risulta incrociando il bersaglio dei claims con l'arena entro cui sono stati prodotti (tab. 4).

I bersagli dei claims sono egemonizzati da Tav e processo decisionale, soprattutto per quanto riguarda le arene formali. I claims dei tavoli di natura politico-amministrativa hanno come bersaglio in misura ampiamente maggiore il processo decisionale piuttosto che l'opera in sé (67% per tavolo di coordinamento del '96 e Tavolo Politico, 61,5% Conferenza dei Servizi, ben 80% Piano Strategico), al contrario delle arene di tipo strettamente tecnico quali gli incontri propedeutici al parere regionale al progetto preliminare previsto dalla Legge Obiettivo e la Commissione Rivalta (rispettivamente 75 e 83,3 relativi al progetto in quanto tale), oltre alle consultazioni per la Valutazione di Impatto Ambientale che raccoglie solo claim il cui bersaglio è il Tav. Importantissimo da rivelare invece come un altro tavolo tecnico, il più importante e quello che avrebbe dovuto essere quello risolutivo e definitivo, ossia l'Osservatorio Virano, abbia una percentuale di claims aventi come bersaglio il processo decisionale di 10 punti percentuali al di sopra dell'opera Torino-Lione e delle sue caratteristiche tecniche, che pure secondo il mandato iniziale avrebbero dovuto costituire parte integrale delle discussioni in questa arena. Se all'interno della distribuzione dell'Osservatorio si considera anche l'8,3 relativo a claims di Ltf, Rfi ed esperti delle istituzioni sovra-locali, che lamentano il comportamento dei sindaci della Val Susa, colpevoli a loro modo di vedere di continuare ad inseguire la polemica quando non l'aperta protesta invece del dialogo, si raggiunge uno scarto percentuale fra claims con bersaglio il processo decisionale piuttosto che le specifiche tecniche dell'opera prossimo a quello delle arene di tipo politico, rivelando molto sulla conflittualità interna a tale tavolo di confronto.

Se è in linea con il mandato invece il quasi 70% di claims facenti riferimento al processo decisionale per il Tavolo Politico, costituito allo scopo di stabilire le regole del gioco e coordinare il funzionamento delle altre arene, non così è per l'alta percentuale riscontrata per la Conferenza dei Servizi e il Comitato di pilotaggio per il Piano Strategico. La prima sconta la disputa accesa circa il ruolo e la legittimità che tale arena, prefigurando di fatto la realizzazione dell'opera, avrebbe dovuto assumere dal momento che

Tab. 5 Contenuto per inclusione o meno nel processo decisionale (% , N = 2902)

	Vantaggi/ svantaggi Tav	Processo decisionale	Protesta/ resistenza	Modello sviluppo	Informazione	Politica/ corruzione	Appartenenza locale	TOTALE
Si	28,80	66,70	1,50	3,00				100
No	33,70	31,40	13,00	10,30	3,40	7,50	0,60	100

l'opera era stata espunta dalla Legge Obiettivo e la progettazione avrebbe dovuto ripartire daccapo considerando anche l'ipotesi zero. Il secondo paga invece il fatto di essere stato l'ultimo tavolo in ordine cronologico ad essere stato messo in piedi, quando già il processo decisionale era logorato ed i sindaci erano già ritornati sul piede di guerra sentendosi raggirati dalle arene precedenti. In entrambi i casi si registra inoltre uno scontro piuttosto aspro fra tutti gli attori istituzionali e fra gli stessi amministratori locali sui temi della rappresentanza interna e dei meccanismi decisionali.

Ciò che interessa ancor di più è rilevare come anche fra le arene informali relative agli attori contrari alla nuova linea il bersaglio decisionale sia in netta maggioranza non solo, come prevedibile, all'interno della Conferenza dei Sindaci (addirittura 76,1 a 8,7), ossia gli attori che rivendicano dall'alto del proprio ruolo di rappresentanza istituzionale locale un potere di co-decisione, lamentando di volta in volta di non essere inclusi o di partecipare ad un gioco falsato. Ciò che stupisce maggiormente è rilevare che il tema decisionale sia nella netta maggioranza dei casi il bersaglio dei claims anche del comitato Habitat formato dalle associazioni ambientaliste, che pure sono gli attori che maggiormente hanno contribuito alla disarticolazione da un punto di vista rigorosamente scientifico delle tesi a favore della necessità dell'opera, mentre persino per i comitati civici, accusati di non volere egoisticamente l'opera sul proprio territorio per i disagi che essa provocherebbe nel "proprio giardino", i claims in cui il bersaglio è la nuova linea si equivalgono perfettamente con quelli in cui esso è rappresentato dal processo decisionale, giudicato autoritario perché non inclusivo delle istanze degli enti locali, e in cui comunque difficilmente avrebbero potuto intervenire in prima persona in un'ottica partecipativa.

Passando all'oggetto dei testi (tabb. 5 e 6), come da aspettative si riscontra una grandissima differenza per il contenuto relativo alla protesta, che solo in meno di 1/8 dei casi è relativo a claims di attori coinvolti (e in gran parte da parte dei sindaci), nonostante l'attenzione al tema quale questione di mero ordine pubblico più volte portata alla luce dai proponenti. Da notare ancora una volta come si discuta più di processo decisionale all'interno delle arene formali che al di fuori (45,8% a 37,8%, tab. 6). Sembra dunque confermato che nelle arene del *policy-making* si discuta più di regole del gioco decisionale che di fattori legati all'opera, mentre anche per chi è escluso dalla discussione si ha una forte presenza di claims aventi ad oggetto la costruzione delle scelte pubbliche, in questo caso per denunciarne le presunte storture, che va ad eguagliare quella relativa agli svantaggi dell'opera (tab. 5).

Tab. 6 Contenuto per tipo di arena (% , N = 2902)

	Arena ufficiale	Arena non ufficiale
Vantaggi/svantaggi Tav	52,5	30,8
Processo decisionale	45,8	37,8
Protesta/resistenza	1,7	11,6
Modello di sviluppo		9,7
Informazione/media		3,0
Politica/corruzione		6,6
Appartenenza locale		0,5
TOTALE	100	100

Tab. 7 Contenuto per arena (% , N = 2902)

	Tavolo di coordinamento 1996	Progetto Preliminare	Commissione tecnica "Rivalta"	Tavolo Politico	Osservatorio tecnico "Virano"	Conferenza dei Servizi	Piano Strategico Provinciale	Val. Impatto Ambientale	Conferenza dei sindaci	Coordinamento Comitati	Comitato Habitat	Comitato di coordinamento	Singolo attore collettivo
Vantaggi/svantaggi Tav	33,3	71,4	100,0	22,2	41,7	38,5	20,0	100,0	11,1	31,4	33,3	33,3	33,2
Processo decisionale	66,7	28,6		77,8	50,0	61,5	80,0		84,4	29,6	53,3	30,6	36,5
Protesta/resistenza					8,3					8,1		13,9	16,8
Modello di sviluppo									4,4	19,3		11,1	3,3
Informazione/media										4,0			3,3
Politica/corruzione										7,2	13,3	8,3	6,6
Appartenenza locale										0,4		2,8	0,4
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Ancor più che la mera inclusione o esclusione dal *policy-making*, sembra poi influire la condizione di soggetto promotore od oppositore, facendo riferimento ancora una volta al caso dei primi cittadini che, anche una volta entrati a far parte dei tavoli di confronto, continuano a lamentare l'autoritarismo decisionista che i promotori tenterebbero di camuffare attraverso l'inclusione subalterna degli enti locali e l'addomesticamento delle loro istanze. Andando a scorrere le percentuali relative all'oggetto dei claims per tipo di arena (tab. 6), si può scorgere infatti che se all'interno delle arene ufficiali i contenuti relativi al processo decisionale rimangono inferiori a quelli concernenti l'opera (45,8 a 52,5), il contrario accade per le arene informali (37,8 a 30,8). Dalla tab. 7 si può leggere come tale dato sia ancora una volta trainato dalla netta preponderanza in questo senso in seno alla Conferenza dei Sindaci (84,4 a 11,1), che dunque anche una volta entrati a far parte formalmente della cerchia dei decisori continuano a porre in primo piano, anche all'interno della loro arena informale, le problematiche legate alla progettazione della nuova linea.

7.2 Dimensioni del frame

La tesi del conflitto Nimby presupporrebbe attori locali egoistici che non contestano tanto la scelta pubblica, quanto i suoi riflessi negativi per i propri interessi egoistici, non preoccupandosi dell'interesse generale ma proponendo una sterile protesta senza proposta. Andando tuttavia a leggere la tabulazione relativa alla dimensione principale del frame che inquadra i claims dei vari attori, si può constatare come le cose sembrano non andare in tale direzione (tab. 8). Indubbiamente la componente diagnostica dell'inquadramento cognitivo del problema Tav rappresenta una parte importante delle argomentazioni degli oppositori, che con prove di tipo tecnico-scientifico cercano di decostruire la definizione del problema data una volta per tutte e mai rimessa in discussione da parte dei promotori. Tuttavia il discorso dei soggetti che a vario titolo si dichiarano contrari alla costruzione della nova linea sono ben lungi dal fermarsi alla mera identificazione del problema, proponendo e propugnando, sempre con la solita attenzione all'approfondimento tecnico di quanto sostenuto, soluzioni alternative da loro considerate come migliori, prima fra tutte l'opzione zero o al limite il solo ammodernamento della linea esistente.

La componente prognostica del frame risulta così preponderante nella netta maggioranza dei casi fra gli oppositori (55,7%), seguita dalla componente motivazionale (27,1%) e solo da ultimo da quella diagnostica (17,2%). L'atteggiamento non pare dunque essere quello di soggetti egoistici e localistici che,

una volta identificato il problema che la politica pubblica pone ai propri interessi, pongano in essere le misure di azione collettiva che ritengono adeguate allo scopo di impedire che tali interessi vengano toccati, senza che la proposta di soluzioni alternative rientri nell'orizzonte cognitivo di soggetti interessati più che altro ad allontanare da sé le esternalità negative della scelta pubblica. L'evidenza pare invece suggerire attori che, una volta identificata con chiarezza e con il rigore scientifico che li contraddistingue la fonte del problema, propongono con altrettanta chiarezza e veemenza soluzioni alternative, inquadrando comunque in senso motivazionale tutto il necessario affinché la politica pubblica non venga implementata così come proposta. Fra gli oppositori le percentuali più elevate di utilizzo di riferimenti cognitivi principalmente prognostici si riscontrano per i partiti politici solidali alla protesta come quello dei Verdi (79%) e della sinistra (61,5%), impegnati, soprattutto il primo, a dimostrare di proporre alternative valide per sfuggire alle accuse di rappresentare "il partito del no", e per le associazioni ambientaliste ($\approx 70\%$), occupate per l'appunto a fornire prove tecniche a supporto di soluzioni alternative considerate meno impattanti (tabb. 8 e 9). Da notare infine la proporzione del tutto diversa esistente per i claims dei centri sociali, che per il 73,2% prediligono utilizzare quadri cognitivi più orientati in senso motivazionale, come spinta ad azioni di protesta. I comitati, protagonisti più importanti della vicenda, si fermano invece ad una percentuale attorno al 24%, ben più bassa anche di quella dei sindaci (39%).

Del tutto diversa la situazione per i promotori pubblici e privati, che invece, come più volte rimarcato da svariate ricerche in merito [Calafati 2006, Gallino 2006, Bobbio 2006], oltre che, costantemente, dagli stessi oppositori, tendono a privilegiare largamente (77%) frame di tipo diagnostico, incentrati sull'identificazione del problema nella presunta impellente necessità dell'infrastruttura per la crescita economica del sistema paese e della regione, mentre la presa in considerazione delle soluzioni al problema pare essere una dimensione secondaria del ragionamento. La soluzione al problema (la costruzione della nuova linea ed in particolare del maxi tunnel transfrontaliero) coincide infatti nella gran parte dei casi con lo stesso problema diagnosticato (la mancanza dell'infrastruttura e del maxi tunnel), in un pensiero circolare che lascia ben poco spazio all'esplorazione di soluzioni alternative (se non negli aggiustamenti marginali alla progettazione quali l'interconnessione con il nodo di Orbassano richiesta dalla Provincia di Torino), o anche alla ricerca di reali approfondite soluzioni tout court (se non nelle soluzioni prospettate non tanto al problema diagnosticato nella saturazione degli scambi commerciali, quanto al problema identificato nella protesta quale questione di ordine pubblico ed ostacolo alla risoluzione del problema principale).

Tab. 8 Principale dimensione del frame per attore (% , N = 2902)

	Diagnostico	Prognostico	Motivazionale	TOTALE
Movimento No-TAV	5,7	48,6	45,7	100
Habitat	14,3	71,4	14,3	100
Legambiente	16,7	72,2	11,1	100
Centri sociali	9,9	16,9	73,2	100
Sindaci	15,4	45,3	39,3	100
comitati	29,3	47,3	23,4	100
Pro Natura	12,5	62,5	25,0	100
Montagna Nostra	0,9	57,1	42,0	100
Coldiretti	48,7	51,2	0,1	100
Prc-PdCI	15,4	61,5	23,1	100
Verdi	21,0	79,0		100
TOTALE oppositori	17,2	55,7	27,1	100
LTF	100,0			100
Regione	80,0	10,9	9,1	100
Provincia	66,7	33,3		100
Governo/Ministeri	61,3	38,7		100
TOTALE promotori	77,0	20,7	2,3	100

Tab. 9 Principale dimensione del frame per ruolo attori (% , N = 2902)

	Civico (comitati)	Associativo	Antagonista	Politico: istituzionale	Politico: partitico	Tecnico scientifico	Economico sindacale	Trasversale
Diagnostico	30,1	14,0	10,0	23,1	17,4	68,4	71,4	5,7
Prognostico	45,7	69,9	17,1	41,5	69,6	26,3	28,6	48,6
Motivazionale	24,1	16,1	72,9	35,4	13,0	5,3		45,7
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100

Sembrano così trovare conferma le accuse degli oppositori, che trovano superficiali, fallaci e non supportate da evidenze tecniche le argomentazioni dei promotori a favore dell'opera, imperniate su appelli retorici alla competitività e alla crescita economica ma senza particolare attenzione alle ricadute che l'unica e indiscutibile soluzione prospettata avrebbe sulla reale prognosi del problema così diagnosticato, respingendo dunque al mittente l'accusa di essere soggetti egoistici ed irrazionali. La tendenza si registra per tutte le categorie di promotori, e con particolare evidenza proprio fra gli esperti, mentre è da notare che la pur minoritaria porzione di claims a carattere prevalentemente prognostico riscontrata fra i soggetti di natura economico-sindacale (28,6%) sia da imputare, quasi nella sua interezza, alle associazioni di categoria contrarie alla Torino-Lione, quali Cobas, RdB-Cub e Coldiretti, mentre in misura del tutto trascurabile incidono quelle favorevoli quali sindacati confederali, Confindustria e così via.

Andando più nello specifico ad analizzare le possibili influenze del processo decisionale sulla propensione al conflitto, è da rilevare che la motivazione all'azione è assai più elevata per chi è escluso dalle scelte, facendo intravedere una possibile relazione fra i due eventi (tab. 10), ma è anche vero che tale correlazione potrebbe essere semplicemente il risultato di una causa a monte, ossia del fatto che il cleavage tra esclusi ed inclusi ricalca, seppur il linea piuttosto approssimativa¹, quello tra contrari e favorevoli all'infrastruttura, con i primi ad avere una percentuale di frame indirizzata all'azione per ovvie ragioni assai più alta di quella dei secondi (tab. 11). La spinta motivazionale non rappresenta poi di per sé un indicatore di quale di tipo di azione collettiva verrà messa in atto, cosa che potrà invece essere meglio compresa attraverso la *frame analysis* che si svolgerà in seguito, mettendo direttamente in relazione il frame della protesta con quello dell'autoritarismo del processo decisionale.

Importante è comunque rilevare che la componente motivazionale, fatto salvo il caso dei claims espressi da singoli attori collettivi al di fuori di qualsiasi arena, trainato dai continui appelli alle azioni da parte dei centri sociali, ottiene la percentuale più alta nel Comitato di Coordinamento fra tutte le anime del movimento No-Tav, come se tale arena informale fungesse più che altro da raccordo fra gli oppositori nella definizione delle strategie da portare avanti e delle azioni da intraprendere, sulla base delle componenti diagnostiche e prognostiche autonomamente sviluppate dai singoli attori. E, soprattutto, la percentuale risulta elevata per la Conferenza dei Sindaci (47,8%), ben più alta rispetto all'arena informale che si penserebbe più prolifica in questo senso, ossia il Coordinamento dei comitati, che si ferma solo al 19,3% (tab. 11).

Tab. 10 Principale dimensione del frame per coinvolgimento nel processo decisionale e favore verso l'opera (% , N = 2902)

	Si	No	Contrari	Favorevoli
Diagnostico	32,6	21,9	21,0	82,4
Prognostico	45,9	45,4	47,2	14,7
Motivazionale	21,5	32,6	31,8	2,9
TOTALE	100	100	100	100

¹ Ad esempio attori favorevoli alla linea quali i sindacati confederali dei lavoratori non hanno mai partecipato attivamente ad alcuna arena ufficiale, mentre i sindacati storicamente contrari sono stati, pur fra i mille problemi di cui si è parlato, almeno per un periodo inclusi nel policy-making.

Tab. 11 Principale dimensione del frame per arena (% , N = 2902)

	Tavolo di coordinamento 1996	Progetto Preliminare	Commissione tecnica "Rivalta"	Tavolo Politico	Osservatorio tecnico "Virano"	Conferenza dei Servizi	Piano Strategico Provinciale	Valutazione Impatto Ambientale	Conferenza dei sindaci	Coordinamento Comitati	Comitato Habitat	Comitato di coordinamento	Singolo attore collettivo
Diagnostico	33,3	50,0	83,3	55,6	66,7	30,8	80,0	28,6	21,7	27,4	13,3	5,6	18,5
Prognostico	66,7	50,0	16,7	44,4	16,7	53,8	20,0	71,4	30,4	53,4	73,3	47,2	40,9
Motivazionale					16,7	15,4			47,8	19,3	13,3	47,2	40,6
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Nel loro complesso, comunque, le arene informali mantengono all'incirca le stesse proporzioni e distanze rispetto a quelle formali per quanto riguarda la componente principale dei frame utilizzati al loro interno (tab. 12). È interessante però analizzare nel dettaglio le particolarità nelle argomentazioni dei sindaci, unica categoria a partecipare attivamente sia alle arene decisionali ufficiali sia nelle contro-arene, caratteristica dovuta al loro duplice ruolo di rappresentanti istituzionali e attori della protesta (in costante ricerca di legittimazione, e spesso partendo da una posizione di svantaggio, su entrambi i fronti), e alla loro posizione costantemente in bilico fra i soggetti ammessi ed esclusi dal *decision-making*. Per i primi cittadini si riscontra una maggioranza di frame di tipo prognostico all'interno delle arene ufficiali (66,7 contro il 41,4 in quelle informali), probabilmente allo scopo di dimostrare alle controparti ufficiali e ai promotori di non portare avanti richieste ideologiche e proteste sterili, ma di proporre reali alternative alla risoluzione del problema ritenute valide e scientificamente supportate (tab. 13). La dimensione prognostica è infatti anche quella abissalmente prioritaria nelle argomentazioni dei primi cittadini all'interno delle arene ufficiali, con quasi il 67 dei claim contro l'11,7 orientati principalmente alla diagnosi del problema e all'azione. Viceversa i sindaci sono portati, come prevedibile, ad utilizzare frame maggiormente orientati all'azione nelle arene informali piuttosto che in quelle formali (43,4 a 16,7). Un po' per le caratteristiche e le regole di queste ultime, che da mandato dovrebbero occuparsi di diagnosticare le caratteristiche del problema e proporre soluzioni, più che delle azioni dei vari attori e gruppi di attori atte a favorire o contrastare tali soluzioni (a maggior ragione nei tavoli di tipo tecnico, non fosse altro perché in questi casi gli amministratori sono nella maggior parte dei casi sostituiti da loro rappresentanti in qualità di tecnici esperti), mentre sarebbe addirittura fuori luogo, persino per una politica così altamente conflittuale quale la Torino-Lione, focalizzarne la discussione sul tema della protesta piuttosto che della proposta. E un po' perché riferimenti di tipo motivazionale all'azione di protesta si rendono per i sindaci del tutto necessari all'interno delle contro-arene del movimento. Sebbene come si è avuto più volte modo di ricordare il movimento in questione si caratterizzi per la volontà di uscire dall'etichetta Nimby attraverso la proposta di alternative di carattere generale fondate tecnicamente, tanto che anche per quanto riguarda il fronte amministrativo locale i riferimenti di tipo prognostico si equivalgono con quelli motivazionali all'interno delle arene informali (41,4 a 43,4), è chiaro come in queste ultime l'attenzione si sposti anche alla spinta all'azione per contrastare le soluzioni proposte dai promotori, e che addirittura il Comitato di Coordinamenti di cui anche il versante istituzionale del No-Tav forma parte si caratterizzi proprio, come si è visto poc' anzi, quale arena di raccordo fra le varie anime in vista dell'azione collettiva. A questo si aggiunge la necessità da parte dei primi cittadini di utilizzare frame orientati all'azione come strategia retorica quando, a seguito della loro inclusione nel *policy-making* e della fiducia da questi accordata alle negoziazioni in atto, essi hanno dovuto muoversi attivamente in vista di ricercare legittimità da parte delle altre anime del movimento, convincendole di essere ancora dalla loro parte, dalla parte della protesta.

Tab. 12 Principale dimensione del frame per tipo di arena (% , N = 2902)

	Arena ufficiale	Arena non ufficiale
Diagnostico	54,1	21,1
Prognostico	39,3	46,2
Motivazionale	6,6	32,8
TOTALE	100	100

Tab. 13 Principale dimensione del frame per tipo di arena per i soli sindaci (% , N = 485)

	Arena ufficiale	Arena non ufficiale
Diagnostico	16,7	15,2
Prognostico	66,7	41,4
Motivazionale	16,7	43,4
TOTALE	100	100

Andando a guardare le arene nello specifico (tab. 14), si può infatti verificare intanto la preponderanza di frame maggiormente orientati alla prognosi utilizzati dagli amministratori locali nei tavoli formali, che in Tavolo di coordinamento 1996, Progetto Preliminare e Commissione tecnica "Rivalta" segna addirittura il 100%, come anche, risultato tuttavia più scontato, per quanto riguarda i pareri alla Valutazione d'Impatto Ambientale. Tale preponderanza non è così netta tuttavia per quanto riguarda le altre arene ufficiali. Negli incontri del Tavolo Politico, quello che in sostanza dovrebbe occuparsi di decidere le regole del gioco, i sindaci inquadrano il discorso in egual misura fra diagnosi e prognosi (48,9 a 51,1). Il problema da diagnosticare è infatti in questo caso non tanto l'opera in sé, quanto le regole decisionali, considerate falsate, degli altri tavoli di discussione. Primo fra tutti, per la sua importanza anche simbolica, l'Osservatorio, all'interno del quale i frame di natura motivazionale utilizzati dai rappresentanti dei sindaci, relativi cioè alla minaccia di abbandonare il tavolo nel caso in cui il suo andamento non avesse preso una piega differente, vanno ad eguagliare quelli di natura prognostica. Stesso andamento anche per la Conferenza dei Servizi, unica altra arena ufficiale all'interno della quale i primi cittadini usano riferimenti di tipo motivazionale, nella stessa accezione di quanto fatto nell'Osservatorio seppur con proporzioni nettamente a favore della prognosi (circa 80 a 20). Per quanto riguarda l'ultimo tavolo formale in ordine cronologico, il Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico, esso giunge ad uno stadio in cui la disponibilità degli amministratori locali a lasciarsi cooptare all'interno del processo decisionale secondo le regole provenienti dal centro è ormai ridotta a pochi elementi individuali (sostanzialmente sindaci di centrodestra e comuni della Cintura sud, oltre a Ferrentino) o addirittura del tutto assente. Ciò si ripercuote sui repertori utilizzati da questi ultimi, orientati nella totalità dei casi alla definizione di un problema, che in questo caso viene diagnosticato nemmeno più tanto nell'infrastruttura in sé, quanto proprio nel processo decisionale. In particolare nel fatto che tale arena presupponga come dato acquisito la costruzione dell'opera, e soprattutto nel modello di rappresentanza all'interno del tavolo stesso a seguito dell'esclusione di fatto dei comuni contrari alla nuova linea, senza alcun accenno alla linea in sé né tanto meno ad altre soluzioni, che in quest'ultima fase di graduale ritorno allo scontro più aspro, dopo essere state precedentemente privilegiate quale dimostrazione di buona volontà e di legittimità delle richieste ma regolarmente ignorate, passano decisamente in secondo piano.

Tab. 14 Principale dimensione del frame per arena per i soli SINDACI (% , N = 485)

	Tavolo di coord. 1996	Progetto Preliminare	Commissione tecnica "Rivalta"	Tavolo Politico	Osservatorio tecnico	Conferenza dei Servizi	Piano Strategico Provinciale	Valutazione Impatto Ambientale	Conferenza dei sindaci	Comitato di coordinamento	Singolo attore collettivo
Diagnostico				48,9			100,0		21,7		9,8
Prognostico	100,0	100,0	100,0	51,1	49,6	80,3		100,0	30,4		51,0
Motivazionale					50,4	19,7			47,8	100,0	39,2
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

L'attenzione, compresa quella dei sindaci, si concentrerà infatti primariamente, d'ora in poi, alla costruzione di strategie atte ad evitare l'inizio dei lavori, quando anche i primi cittadini si trovano costretti a prendere atto di ciò che i comitati sostenevano da tempo criticando il loro operato, ovverosia che motivazioni diagnostiche e soluzioni prognostiche portate all'attenzione nei tavoli di confronto erano ineccepibili, ma a poco servivano contro chi "non vuole vedere né sentire ragioni" e se "il tavolo è truccato".

Considerando invece le arene informali, pare confermato l'utilizzo in maniera strategica da parte degli amministratori del riferimento all'azione, a seconda dell'uditorio di riferimento, con particolare attenzione alla presenza dei comitati sempre pronti a criticare le loro svolte concertative e i loro cedimenti sul piano della protesta. Se infatti la componente motivazionale rappresenta solo il 39,2% dei claims al di fuori di un'arena allargata (comunicati stampa, delibere dei Consigli Comunali), la percentuale sale a 47,8% all'interno della Conferenza dei Sindaci, arena che pur essendo espressione dei soli amministratori è stata aperta al pubblico, e dunque al movimento, durante tutta la prima parte della vicenda (mentre nel secondo periodo seguito allo strappo fra le due anime del no si è svolta rigorosamente a porte chiuse), e tocca invece nientemeno del 100% nei claims dei primi cittadini all'interno del Comitato di Coordinamento, unico luogo in cui comitati ed amministratori partecipano insieme e su di un piano di assoluta parità.

7.3 Processi di *frame alignment*

Le percentuali degli specifici frame utilizzati dagli attori rispetto al totale dei frame, al totale dei casi e al totale delle parole (tab. 15) saranno diffusamente analizzate nel cap. 10 quale fonte di comparazione fra i due casi d'indagine. Pertanto si riporta qui la relativa tabella solo per fornire un'indicazione di massima delle cornici cognitive e del loro utilizzo da parte degli attori, indispensabile per inquadrare le successive questioni di questo capitolo. La prima questione, utile per indagare la risalita in generalità dei riferimenti nell'ottica di testare la consistenza dell'etichettamento Nimby, è quella dei processi di *frame alignment*. Basti qui dare un'occhiata alla percentuale di tutto rispetto raggiunta dalla cornice di ordine generale relativa al modello di sviluppo, contrapposta al basso utilizzo di riferimenti solitamente individuati come "egoistici" quali quelli alla dimensione locale e alla quotidianità.

Tab. 15: Distribuzione di frequenza dei frames

Categoria	Frame	% Frame	% Casi	% Parole
Tecnico	Tecnico/scientifico	16,6	38,8	56,8
	Economico	7,7	18,1	15,9
	Giuridico	8,1	18,9	29,6
	TOTALE TECNICO	32,4 (Σ)	25,3 (media)	34,1 (media)
Politico	Democrazia dal basso/partecipazione/informazione	9,7	23,0	9,8
	Politica partitica-istituzionale/corruzione	10,5	25,2	13,2
	Protesta/resistenza	11,7	28,1	12,4
	Autoritarismo	10,9	27,0	12,5
	TOTALE POLITICO	42,8 (Σ)	25,8 (media)	12,0 (media)
Sociale	Ecologico/ambientalista	6,9	16,8	9,3
	Salute	4,5	10,3	7,6
	Locale	3,6	8,8	3,0
	Vita quotidiana/giustizia	4,6	10,7	4,1
	TOTALE SOCIALE	19,6 (Σ)	11,6 (media)	6,0 (media)
	Modello di sviluppo	5,2	12,1	5,6
	TOTALE	100		

Tab. 16: Frame bridging per ruolo dell'attore (% , N = 2902)

	Civico (comitati)	Associativo	Antagonista	Politico: istituzionale	Politico: partitico	Tecnico scientifico	Economico sindacale	Trasversale
Contingente	49,3	49,5	82,9	86,2	60,9	94,7	71,4	28,6
Esteso	50,7	50,5	17,1	13,8	39,1	5,3	28,6	71,4
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100

Per quanto attiene alla generalità delle giustificazioni, importante può essere anche, al di là dello specifico frame utilizzato singolarmente, anche il processo di *frame bridging*, ossia di utilizzo congiunto nell'argomentazione di riferimenti cognitivi differenti, che viene visto come capacità di inquadrare il problema sotto vari e diversi punti di vista contemporaneamente. La questione si lega a quella della generalità nel senso che, nel caso sotto esame, un attore di tipo Nimby in linea di massima utilizzerà una strategia discorsiva del tipo «no e basta» o «no per il motivo X», mentre un attore intenzionato a difendere di fronte ad un pubblico allargato la propria posizione si suppone ne utilizzerà una del tipo «no sotto il punto di vista X, Y, Z..., sì sotto il punto di vista W».

Nel complesso dei documenti, i *claims* definiti contingenti sotto questo punto di vista, vale a dire inquadrati sotto un solo frame, o al massimo due frames della stessa categoria (tecnico, politico, sociale; ad esempio: concomitanza di “autoritarismo” e “protesta”, entrambi politici), assommano a circa il 61%, contro il 39% circa di quelli caratterizzati da *frame bridging* esteso (≥ 3 frame o 2 appartenenti a categorie differenti). Andando tuttavia a verificare tale risultato per i soli comitati No-Tav, si nota come i *claims* caratterizzati da *frame bridging* vadano ad eguagliare quelli contingenti sotto questo punto di vista. Scorrendo i dati relativi al ruolo degli attori (tab. 16) si vede poi come, fatto salvo il caso dei centri sociali (ruolo: “antagonista”) che utilizzano argomentazioni caratterizzate essenzialmente dal binomio “autoritarismo” / “protesta” (e dunque contingenti per come tale modalità è stata definita), i soggetti legati al movimento No-Tav sembrano utilizzare molto più spesso riferimenti differenti contemporaneamente: comitati ed associazioni hanno percentuali che si equivalgono per le due modalità, mentre i documenti prodotti dal movimento collegialmente (ruolo: “trasversale”) vede addirittura il netto prevalere di *claims* caratterizzati da *frame bridging* (71,4 a 28,6), forse per il carattere naturalmente poliedrico e multidisciplinare del Comitato di coordinamento.

Politici e tecnici su entrambi i fronti, viceversa, tendono ad utilizzare una sola cornice cognitiva privilegiata: quella politica per i partiti, quella politica e giuridica per i sindaci e gli altri soggetti con incarico istituzionale, e ovviamente quella tecnico-scientifica per gli esperti, oltre a quella economica per gli attori economici.

Questo riporta al modello decisionale. Gli attori coinvolti nelle arene formali usano in una schiacciante maggioranza dei casi un solo riferimento cognitivo, mentre per i soggetti esclusi dal policy-making la soluzione è molto più bilanciata, dimostrando una più alta percentuale di claim che inquadrano la questione sotto una luce globale e molteplice (tabb. 17 e 18, N=2902).

Tab.17: Frame bridging per inclusione nel policy-making

	Sì	No
Contingente	83,0	55,3
Esteso	17,0	44,7
TOTALE	100	100

Tab. 18: Frame bridging per tipo arena

	Arena ufficiale	Arena non ufficiale
Contingente	82,0	58,9
Esteso	18,0	41,1
TOTALE	100	100

Tab. 19: Frame bridging per arena (% , N = 2902)

	1996 Tavolo di coordinamento	Progetto Preliminare	Commissione tecnica "Rivalta"	Tavolo Politico	Osservatorio tecnico "Virano"	Conferenza dei Servizi	Piano Strategico Provinciale	Val. Impatto Ambientale	Conferenza dei sindaci	Coordinamento Comitati	Comitato Habitat	Comitato di coordinamento	Singolo attore collettivo
Contingente Esteso	100,0	75,0	83,3	100,0	100,0	76,9	100,0	14,3	89,1	49,3	40,0	30,6	66,3
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Si trova dunque una netta minoranza di claims caratterizzati da *frame bridging* all'interno di tutte le arene ufficiali (tab. 19). Significativo come in questa direzione vadano anche i testi relativi al Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico, che registrano nella totalità dei casi scarso utilizzo contemporaneo di diversi frame, nonostante si tratti in teoria di un tavolo che per definizione dovrebbe essere intersetoriale anche nei riferimenti, appositamente messo in piedi per operare una sintesi fra le specifiche tecniche dell'opera e le sue ricadute in termini urbanistici, finanziari, occupazionali e di sviluppo locale dell'area interessata dall'opera stessa. Ciò sembrerebbe essere causato dal contenuto dei claims stessi, che in questa arena come si è visto è relativo per l'80% al processo decisionale ed in particolare al tema della rappresentanza interna (vedi tab. 7, contenuto per arena decisionale). Da rilevare invece il caso della Valutazione d'Impatto Ambientale, che data la sua natura dovrebbe raccogliere contributi sostanzialmente in un'unica direzione, ossia di carattere tecnico. Avendo tuttavia avuto, nella fase delle consultazioni, un certo numero di pareri da parte delle organizzazioni contrarie alla nuova linea, ed in particolare da parte delle associazioni ambientaliste (Legambiente, WWF, Pro Natura, Italia Nostra), assai superiore rispetto a quello degli attori pubblici favorevoli e dei loro enti strumentali specifici (ASL, ARPA), vedono accanto ai meri riferimenti di tipo tecnico-scientifico anche frame legati all'ecologismo e alla salute da un punto di vista sociale più che tecnico, oltre a scarsi riferimenti cognitivi alla vita quotidiana, tanto da configurarsi come il caso di frame bridging più esteso (85,7%), assai di più anche delle arene della protesta.

Fra queste ultime si distingue ancora una volta la posizione di transizione assunta dalla Conferenza dei Sindaci, i claims della quale uniscono più riferimenti cognitivi solo in 1 caso su 10. Diverso il caso delle arene civiche, associative o del movimento nel suo complesso, all'interno delle quali ci si trova di fronte a claim caratterizzati da frame bridging circa nel 50, 60 e 70% dei casi rispettivamente, ad indicare un'analisi della situazione da molteplici punti di vista allo scopo di fornire prove della propria competenza e ragionevolezza nel dire no all'infrastruttura.

7.4 Caratteristiche e portata di frame e giustificazioni

Passando più direttamente alla portata di frame e giustificazioni, ovvero al livello di generalità utilizzato nel discorso dagli attori, una prima indicazione in questo senso viene dal processo di frame extension, ossia di attribuire allo stesso frame utilizzato un'applicabilità a molteplici contesti, anche al di fuori quindi dello specifico contesto in cui viene utilizzato. Nel caso in questione, allargare ad esempio i confini del frame legato alla salute non solo ai possibili danni provocati dall'escavazione di materiale pericoloso per gli abitanti delle zone attraversate, ma anche al tema della sicurezza sul lavoro per gli operai impegnati nelle opere collegate. Oppure, ad un livello ancora più esteso, allargare i confini del frame ecologista non solo ai possibili danni ambientali legati all'infrastruttura, ma inserire la questione

entro il più ampio quadro della politica europea dei trasporti, del mutamento climatico, del modello di sviluppo. Si tratta in sostanza del fenomeno della progressiva risalita in generalità riscontrato in tanti movimenti nati come *single-issue* [Trom 1999; Lolive 1997, 1999; Andretta 2004].

Anzitutto è da rilevare come l'estensione del frame ad altri contesti vada spesso di pari passo con l'utilizzo di frame di natura diversa, sommando due caratteristiche che si sono supposte come indici della generalità delle argomentazioni. Oltre il 70% dei claim caratterizzati da *frame bridging* esteso sono infatti contraddistinti anche da *frame extension* elevata, e viceversa. Per quanto riguarda il ricorso alla *frame extension* da parte dei soggetti coinvolti, a livello complessivo i claims caratterizzati da *frame* contingente assommano a circa il 58%, contro il 41% di quelli estesi. Considerando i soli attori del movimento No-Tav, tuttavia, la percentuale si inverte: 47,3 a 53,7 in favore di un frame esteso, proporzione che per i soli comitati sale addirittura 33,3 contro 66,7.

Si riscontra quindi un diverso tipo di argomentazione per promotori ed oppositori: i primi concentrati ad enucleare quelli che considerano i vantaggi dell'opera senza allargare il campo visuale, i secondi più attenti ad inserire la propria contrarietà all'infrastruttura in un quadro più ampio di critica allo sfruttamento ambientale, alle politiche dei trasporti, al modello di sviluppo, insomma a questioni che esulano dalla vicenda in cui sono strettamente coinvolti. Se infatti per i soggetti favorevoli alla costruzione della nuova linea i claims con *frame* contingente sono nientemeno che la totalità dei casi, per quelli contrari la percentuale di questi ultimi, pur rimanendo maggioritaria, si ferma solo al 58,9%, contro il 41,1% di quelli estesi. Tradotto in termini di attori coinvolti o meno nel *policy-making*, si ha che coloro che partecipano alle arene formali utilizzano *frame* contingenti nel 93,3% dei casi, mentre per quelli esclusi la percentuale si divide equamente fra estesi e contingenti.

Un andamento simile caratterizza anche il tipo di giustificazioni utilizzate, materialiste o post-materialiste, che si suppone come variabile legata al tema della descrizione del conflitto Tav quale fenomeno Nimby, e quindi al tema della generalità delle rivendicazioni. Questo nel senso che l'ipotesi Nimby sostenuta dai promotori descrive popolazioni locali arroccate sulla difesa del proprio giardino, cioè dei propri egoistici interessi materiali contrapposti a valori superiori anche di tipo post-materialistico (come ad esempio il prestigio della nazione). Gli oppositori, viceversa, sostengono all'opposto di porsi come estremi difensori di beni immateriali quali l'ambiente, la biodiversità, la salute e la qualità della vita, accusando proprio i promotori di sacrificare tali valori per il proprio tornaconto materiale personale, trincerarsi dietro un'ideologia sviluppatista, neoliberista e tecnocratica che intenderebbe trasformare in merce tali beni intangibili considerandoli solo per il proprio valore di scambio (il massimo del materialismo quindi).

Anche in questo caso, se si guarda il corpus di testi nel suo complesso si ottiene che le giustificazioni di tipo materialistico rappresentano quasi il 68% del totale, ma se si distingue il dato incrociandolo con la posizione degli attori rispetto all'opera si ottiene che i favorevoli usano nel 100% dei casi giustificazioni materialiste, mentre i contrari lo fanno solo nel 66% dei casi. Ugualmente, fra i soggetti coinvolti nel *policy-making* la percentuale di argomentazioni post-materialiste si ferma ad un misero 7,4%, contro il 92,6% di quelle materialiste, mentre fra coloro che non vengono coinvolti essa sale al 38,5%. Naturalmente è difficile dire se ciò rappresenti in molti casi una strategia retorica per rendere maggiormente legittimabile la propria posizione, o se rappresenti sempre il vero sentire degli oppositori, certo è che per quanto riguarda il fronte dei favorevoli l'appello verte sempre e comunque su quelli che i contestatori definiscono luoghi comuni di tipo materialista, vale a dire l'aumento dei traffici commerciali, l'esclusione dai mercati internazionali, la crescita economica regionale e nazionale. Diversamente da

Tab. 20: Portata delle giustificazioni (% , N = 2902)

Portata giustificazioni	%	
Individuali	1,2	
Locali ristrette	4,2	} 37,2
Locali allargate	32,9	
Nazionali / europee	45,2	} 61,6
Generali / universali	16,4	
TOTALE	100	

quanto accade sul versante francese, dove la giustificazione principe usata da coloro che si dichiarano favorevoli all'infrastruttura è rappresentata da un'argomentazione post-materialista di sicura presa come quella ambientalista [Lafaye e Thévenot 1993].

Passando direttamente alla portata di tali giustificazioni (tab. 20), si trova che quelle di portata individuale apprendano non più dell'1,2%, contro il 37,2% di quelle riferite alla scala locale e il 61,6% a quella più generale. Percentuali incompatibili con un conflitto Nimby, soprattutto se si guarda nello specifico ritrovando che, fra quelle locali, le giustificazioni rapportabili ad una scala ristretta, nonostante tanta parte del corpus di claims sia opera di comitati rappresentativi di un solo paese o addirittura frazione, sono solo il 4,2, a fronte di un 32,9 relativo alla scala locale allargata (l'intera zona interessata dal passaggio della linea, quanto meno). La percentuale più elevata spetta comunque alla modalità di giustificazioni "nazionale/europea", che da sola conta quasi la metà dei claims.

Andando ad analizzare il dato diviso per attore (tab. 21, che prende in considerazione i soli attori principali), si può notare anzitutto come i sindaci usino di preferenza giustificazioni legate non tanto alla scala del proprio comune, quanto a livello di valle (59,8%), a livello dunque dell'azione della Conferenza dei Sindaci, come anche Montagna Nostra che si occupa di tutte le problematiche della valle. Quanto agli altri attori del movimento, è importante sottolineare come la scala privilegiata delle giustificazioni sia non quella locale alla quale molti di loro operano, e alla quale si potrebbe pensare dovrebbero essere legati soggetti continuamente accusati di localismo, bensì quella nazionale/europea, senza contare il buon risultato ottenuto anche dalla modalità "generale/universale", che nel caso dei comitati raggiunge addirittura il 30% grazie ai riferimenti legati all'auspicato mutamento del modello di sviluppo. Da notare infine come la categoria generale fra gli attori di tipo economico (tab. 22) sia esclusivo appannaggio dei sindacati di base che appoggiano la protesta, mancando del tutto fra sindacati confederali e patronali favorevoli alla costruzione della linea.

Tab. 21: Portata delle giustificazioni per attore (% , N = 2902)

	Individuali	Locali ristrette	Locali allargate	Nazionali/ europee	Generali/ universali	TOTALE
Movimento No-TAV		11,5	17,1	51,4	20,0	100
Habitat			21,4	78,6		100
Legambiente			22,2	72,2	5,6	100
Centri sociali		4,2	31,0	53,5	11,3	100
Sindaci		8,5	59,8	26,5	5,1	100
comitati		4,8	27,8	37,7	29,7	100
Pro Natura			18,8	75,0	6,3	100
Montagna Nostra			57,1	28,6	14,3	100
LTF				100,0		100
Regione			50,1	49,9		100
Coldiretti			96,4,0	3,6		100
Proprietari	100,0					100
Provincia			100,0			100
Comune di Torino		52,0	48,0			100
Governo/Ministeri			20,2	79,8		100
Confindustria			1,7	98,3		100
CGIL			100,0			100
Italia Nostra				100,0		100
WWF				100,0		100
Prc-PdCI			7,7	76,9	15,4	100
Verdi				89,8	10,2	100

Tab. 22: Portata delle giustificazioni per ruolo attore (% , N = 2902)

	Civico (co- mitati)	Associativo	Antagonista	Politico: istituzionale	Politico: partitico	Tecnico/ scientifico	Economico/ sindacale	Trasversale
Individuali							42,9	
Locali ristrette	4,6		4,3	7,7		5,3		11,5
Locali allargate	28,0	23,7	30,0	61,5	4,3	21,1	38,3	17,1
TOTALE LOCALE	32,6	23,7	34,3	69,2	4,3	26,3	38,3	28,6
Nazionali/europee	38,3	71,0	54,3	26,2	82,6	68,4	14,3	51,4
Generali/universali	29,1	5,4	11,4	4,6	13,0	5,3	4,6	20,0
TOTALE GENERALE	67,4	76,4	65,7	30,8	95,7	73,7	18,9	71,4
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100

Tab. 23 Portata giustificazioni x dimensione geografica attore

	locale	regionale	nazionale	internazionale europeo
Individuali	1,0	9,1	2,2	
Locali ristrette	4,7			
Locali allargate	34,6	36,4	17,4	
Nazionali/europee	41,9	45,5	76,1	100,0
Generali/ universali	17,7	9,1	4,3	
TOTALE	100	100	100	100

Tab. 24 Portata giustificazioni per alternativa sostenuta

	Contrari	Favorevoli
Individuali	1,1	2,9
Locali	36,8	44,1
Generali	62,1	52,9
TOTALE	100	100

Dalla tab. 24 si può leggere come, al di là delle accuse di localismo egoista, ad utilizzare giustificazioni di tipo locale siano soprattutto gli attori favorevoli, mentre i contrari preferiscono di gran lunga utilizzare giustificazioni generali. Anche analizzando per dimensione geografica degli attori (tab. 23), si può verificare come siano proprio gli oppositori in Valle a rifarsi, in misura largamente maggiore rispetto ai soggetti situati ad una dimensione territoriale superiore, a giustificazioni di tipo universale, mentre quella nazionale/europea rappresenta la loro categoria di riferimento privilegiata, nonostante il problema li tocchi da vicino nel loro ambito locale.

Questo è solo un altro aspetto della risalita in generalità dei riferimenti cognitivi: il problema è locale ma si propongono soluzioni più ampie. Dalla tab. 25 si evince come il problema venga diagnosticato con riferimento al livello locale, ma laddove si avanzi una soluzione al problema lo si faccia a livello generale, per poi con la spinta tornare al locale con la spinta all'azione. Il che è particolarmente vero prendendo in considerazione i soli comitati.

Difficile dire quale sia la causa e quale l'effetto, se cioè gli attori locali e contrari adottino frame generali in quanto esclusi dal *policy-making*, o se viceversa i soggetti esclusi operino a tale livello di generalità in quanto locali e contrari, ma ancora una volta il tema del processo decisionale si pone all'attenzione. Sono infatti i soggetti esclusi ad adoperare in misura largamente maggiore giustificazioni di tipo generale, mentre quelli inclusi si contraddistinguono per la sala prevalentemente locale delle argomentazioni, ribaltando l'idea di conflitto Nimby (tab. 26). Chi usa argomentazioni di tipo oppositivo (tab. 27) utilizza infatti anche riferimenti di tipo generale o comunque sovra-locale, in misura largamente superiore a chi si pone in maniera cooperativa (65 a 38). Viceversa il riferimento locale viene utilizzato in maniera nettamente preponderante da chi adopera giustificazioni cooperative (59,3) piuttosto che oppositive (33,9).

Tab. 25 Dimensione del frame per portata della giustificazione (% , N = 2902; N comitati = 949)

	Locali ristrette	Locali allargate	Nazionali/ europee	Generali/ universali	Tutti		Comitati	
					Locali	Generali	Locali	Generali
Diagnostico	46,4	25,5	25,6	8,5	27,9	21,1	35,6	26,2
Prognostico	28,6	36,6	44,4	72,6	35,7	51,9	28,9	56,3
Motivazionale	25,0	38,0	30,0	18,9	36,5	27,0	35,6	17,5
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100

Tab. 26 Portata giustificazioni per inclusione

	Inclusi	Esclusi
Individuali	2,2	1,0
Locali ristrette	6,7	3,6
Locali allargate	51,9	28,1
TOTALE LOCALE	58,5	31,7
Nazionali/europee	34,8	47,9
Generali/universali	4,4	19,5
TOTALE GENERALE	39,9	67,4
TOTALE	100	100

Tab. 27 Portata delle giustificazioni per cooperazione

	Cooperativo	Oppositivo
Individuali	2,3	1,0
Locali	59,3	33,9
Generali	38,4	65,1
TOTALE	100	100

Tab. 28 Portata delle giustificazioni per contenuto (% , N = 2902)

	Vantaggi/ svantaggi Tav	Processo decisionale	Protesta/ resistenza	Modello sviluppo	Informazione/ media	Politica/ corruzione	Appartenenza locale
Individuali	2,8	0,4					33,3
Locali	39,3	47,2	40,0	5,2	16,7	5,1	66,7
Generali	57,9	52,4	60,0	94,8	83,3	94,9	
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100

Questo riporta al legame fra processo decisionale e conflitto, dal momento che le giustificazioni di tipo generale sono preponderanti per tutti i contenuti dei *claims* (fatto salvo, come prevedibile, il caso di claim legati all'appartenenza locale), anche nel caso di contenuti legati alla protesta, che difficilmente potrà dunque essere etichettata come conflitto localistico (tab. 28).

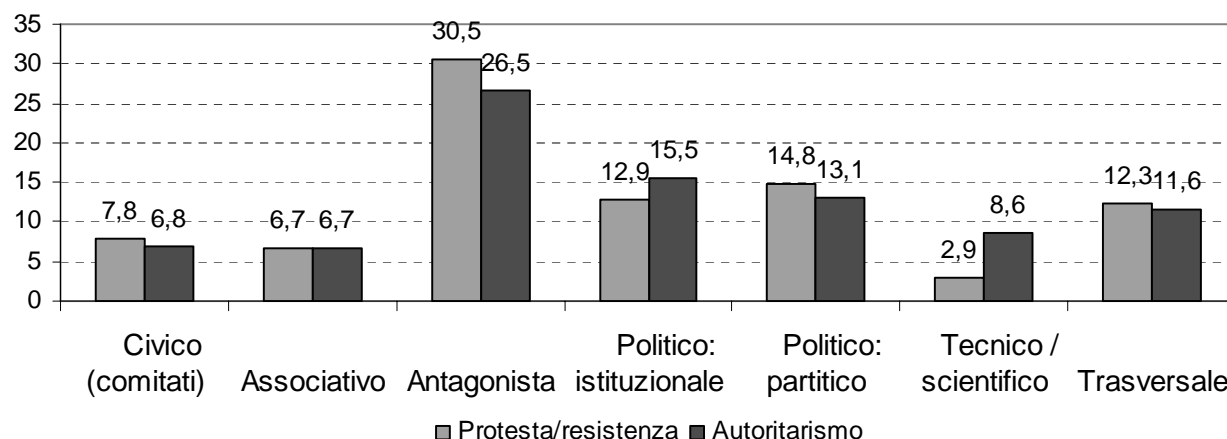
7.5 I frames utilizzati dagli attori

Passando ad un confronto sui frame utilizzati dai vari attori (tab. 29), si nota come i quadri cognitivi maggiormente utilizzati dai comitati siano quello tecnico/scientifico, per sostenere le proprie posizioni e sfuggire alle accuse di irrazionalità (14,3%) [Piazza 2004], eguagliato da quello relativo alla partecipazione e a forme di democrazia dal basso, con una percentuale nettamente superiore agli altri attori (13,6), influenzando anche i riferimenti a livello di movimento (12,4) dal momento che gli altri soggetti della protesta non paiono utilizzare quadri discorsivi di questo tipo. Stessa cosa per il frame generale relativo al modello di sviluppo, del quale i comitati detengono la percentuale più elevata (8,4), seguiti dai soli centri sociali (4,4), mentre anche in questo caso associazioni ambientaliste e partiti ecologisti e della sinistra (men che meno i sindaci), paiono non tenere il passo con le aspirazioni così generali dei comitati in termini di mutamento radicale.

Tab. 29 Frame utilizzati per categorie di attori (% , N = 2902)

	Civico (comitati)	Associativo	Antagonista	Politico: istituzionale	Politico: partitico	Tecnico scientifico	Economico sindacale	Trasversale	P value
Tecnico/scientifico	14,0	28,2	1,5	21,0	8,2	51,4	35,7	9,1	0,000
Economico	8,1	11,4	2,0	5,9	8,2	8,6	28,7	7,4	0,000
Giuridico	6,8	8,6		17,8	9,8	8,6	7,1	2,5	0,000
Democrazia dal basso	13,6	2,4	10,5	7,0	8,2	5,5		12,4	0,000
Politica partitica	11,0	7,7	11,5	12,2	18,2	8,6		7,4	0,086
Protesta/resistenza	7,8	6,7	30,5	12,9	14,8	2,9		12,3	0,000
Autoritarismo	6,8	6,7	26,5	15,5	13,1	8,6		11,6	0,000
Ecologico/ambientalista	6,6	12,2	4,5	1,8	13,1	2,9	7,1	12,4	0,000
Salute	6,3	5,5	2,5	0,4	1,6	2,9	7,1	5,0	0,002
Locale	4,4	4,3	2,0	2,6	1,6			6,6	0,028
Vita quotidiana/giustizia	6,5	4,3	4,0	1,1	1,6		14,3	5,0	0,005
Modello di sviluppo	8,1	2,0	4,5	1,8	1,6			8,3	0,000
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100	

Fig. 2 Riferimenti ad autoritarismo e protesta per categoria di attori (%) (N = 2902)



Analizzando gli attori nel loro complesso, è interessante notare dalla fig. 2 come le percentuali dei frame “autoritarismo decisionale” e “protesta/resistenza” vadano di pari passo per tutte le categorie di soggetti, dato che ancora una volta lascia intendere una relazione diretta fra i due fenomeni a cui i frame si riferiscono. L’unica eccezione è quella dei soggetti esperti quali i tecnici incaricati dalla Comunità Montana, che rinunciano ad inquadrare i propri ragionamenti in termini protestatari, pur denunciando nell’8,6% dei casi un autoritarismo che secondo loro taglia spesso fuori le proprie competenze dalla presa di decisioni. Da rilevare inoltre come i soggetti che più fanno riferimento al frame della protesta, dopo i centri sociali, siano quelli con un incarico istituzionale, incarnati nella stragrande maggioranza dei casi dai sindaci. Questi paiono dunque adottare riferimenti alla protesta in una percentuale (12,9%, comunque in linea con i riferimenti all’autoritarismo) più alta rispetto agli stessi comitati che rappresentano il fulcro dell’opposizione valsusina (7,8).

Resta il fatto che tutti i soggetti esclusi dal *policy-making*, nel loro complesso, adottino riferimenti di tipo conflittuale con maggiore frequenza di quanto non facciano i *decision-makers* (12,7 a 7,9%), mentre è da sottolineare come anche nel loro caso, sebbene la percentuale sia quasi la metà di quella degli attori ammessi alle arene ufficiali (27,1 a 14), i quadri cognitivi di tipo tecnico-scientifico rappresentino il riferimento maggiormente utilizzato, più di quello della protesta e assai più di tutti i frame rientranti nella categoria che indica il sapere sociale/locale non specialistico (tab. 30).

Tab. 30 Frame utilizzati per inclusione nel processo decisionale (%) (N = 2902)

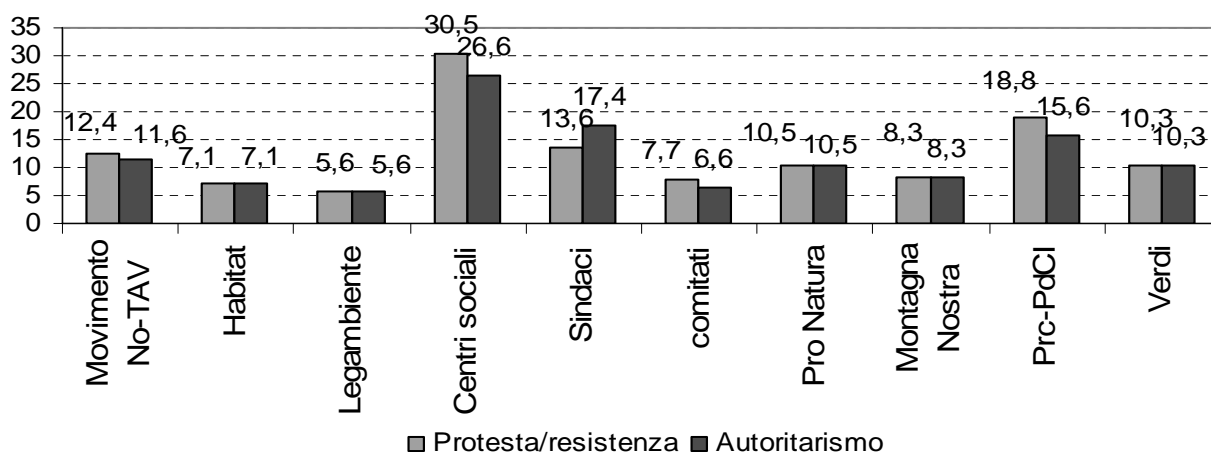
	Inclusi	Esclusi	χ^2	P value
Tecnico/scientifico	27,1	14,0	21,354	0,000
Economico	8,0	7,6	0,417	0,518
Giuridico	16,4	6,1	25,206	0,000
Democrazia dal basso	7,5	10,1	5,396	0,020
Politica partitica	11,4	10,4	0,241	0,624
Protesta/resistenza	7,9	12,7	11,925	0,001
Autoritarismo	9,6	11,7	4,402	0,036
Ecologico/ambientalista	4,3	7,7	7,670	0,006
Salute	1,8	4,9	8,028	0,005
Locale	1,4	4,2	7,210	0,007
Vita quotidiana/giustizia	2,1	5,0	7,075	0,008
Modello di sviluppo	2,5	5,6	7,699	0,006
TOTALE	100	100		

Tab. 31 Frame utilizzati per attore (% , N = 2902)

	Tecnico/ scientifico	Economico	Giuridico	Democrazia par- tecipazione	Politica partitica- istituzionale	Protesta/ resistenza	Autoritarismo	Ecologico/ ambientalista	Salute	Locale	Vita quotidiana giustizia	Modello di sviluppo	TOTALE
Movimento No-TAV	9,1	7,4	2,5	12,4	7,4	12,4	11,6	12,4	5,0	6,6	5,0	8,3	100
Habitat	16,7	11,9	11,9	4,8	11,9	7,1	7,1	11,9	2,4	7,1	7,1		100
Legambiente	31,3	11,1	6,9	2,1	9,7	5,6	5,6	11,8	5,6	3,5	3,5	3,5	100
Centri sociali	1,5	2,0		10,8	11,3	30,5	26,6	4,4	2,5	2,0	3,9	4,4	100
Sindaci	20,2	3,9	17,1	8,1	11,2	13,6	17,4	2,3	0,4	2,7	1,2	1,9	100
comitati	14,3	8,1	6,6	13,6	10,6	7,7	6,6	6,7	6,6	4,5	6,4	8,4	100
Pro Natura	34,2	18,4	13,2		2,6	10,5	10,5						100
Montagna Nostra	20,8	4,2		4,2		8,3	8,3	12,5	16,7	12,5	12,5		100
Regione	38,9	16,7	22,2		22,2								100
Coldiretti	33,3	33,3	0,0					16,7			16,7		100
Provincia	25,0	37,5	25,0		12,5								100
Comune di Torino	50,0	25,0	25,0										100
RFI	75,0	25,0											100
Governo/Ministeri	42,9	14,3			28,6	14,3							100
Confindustria		100,0											100
CGIL	33,3	33,3	33,3										100
Italia Nostra	25,0		25,0					25,0	25,0				100
WWF	33,3		33,3					33,3					100
Prc-PdCi	6,3	6,3	9,4	9,4	18,8	18,8	15,6	9,4	3,1	3,1			100
Verdi	10,3	10,3	10,3	6,9	17,2	10,3	10,3	17,2			3,4	3,4	100
Chi-square	146,1	59,46	80,35	46,08	29,65	166,3	139,8	73,41	70,92	31,23	43,05	39,57	
P value	0,000	0,000	0,000	0,006	0,238	0,000	0,000	0,000	0,000	0,181	0,014	0,032	

Passando ad un confronto sui frame utilizzati dai vari attori (tab. 31), si nota infatti come i quadri cognitivi maggiormente utilizzati dagli stessi comitati siano quello tecnico/scientifico, per sostenere le proprie posizioni e sfuggire alle accuse di irrazionalità (14,3%), eguagliato da quello relativo alla partecipazione e a forme di democrazia dal basso, con una percentuale (13,6) nettamente superiore agli altri attori, influenzando anche i riferimenti anche a livello di movimento nel suo complesso (12,4) dal momento che gli altri soggetti della protesta non paiono utilizzare quadri discorsivi di questo tipo. Stessa cosa si può dire per il frame generale relativo al modello di sviluppo, del quale i comitati detengono la percentuale più elevata (8,4), seguiti un po' più da presso dai soli centri sociali (4,4), mentre anche in questo caso associazioni ambientaliste e partiti ecologisti e della sinistra (men che meno i sindaci), paiono non tenere il passo con le aspirazioni così generali dei comitati in termini di mutamento radicale del modello di sviluppo.

Fig. 3 Riferimenti ad autoritarismo e protesta per attore (% , N = 2902)



Tab. 32 Matrice degli indici di similarità fra gli attori (Ochiai) sulla base dei frames utilizzati

	Movimento No-TAV	Habitat	Legambiente	Centri sociali	Sindaci	comitati	Pro Natura	Regione	Provincia	Comune Torino	RFI	Governo/Ministeri	Confindustria	Prc-PdCI	Verdi
Movimento No-TAV	0,92														
Habitat	0,81	0,76													
Legambiente	0,62	0,78	0,70												
Centri sociali	0,82	0,71	0,78	0,36											
Sindaci	0,88	0,82	0,84	0,51	0,90										
comitati	0,71	0,64	0,81	0,38	0,93	0,85									
Pro Natura	0,67	0,43	0,75	0,15	0,86	0,80	0,84								
Regione	0,59	0,40	0,61	0,11	0,72	0,75	0,80	0,87							
Provincia	0,58	0,37	0,67	0,05	0,84	0,71	0,91	0,90	0,87						
Comune Torino	0,53	0,36	0,54	0,05	0,85	0,60	0,85	0,8	0,67	0,90					
RFI	0,68	0,52	0,69	0,35	0,86	0,73	0,79	0,87	0,67	0,74	0,82				
Governo/Ministeri	0,26	0,24	0,10	0,04	0,29	0,36	0,41	0,32	0,71	0,41	0,32	0,26			
Confindustria	0,79	0,85	0,85	0,86	0,61	0,80	0,59	0,51	0,45	0,32	0,22	0,58	0,17		
Prc-PdCI	0,84	0,86	0,80	0,65	0,77	0,91	0,72	0,65	0,61	0,49	0,38	0,64	0,30	0,90	
Verdi															

Per quanto riguarda i riferimenti alla protesta è invece da rilevare ancora una volta la percentuale relativamente bassa dei comitati civici, soprattutto in rapporto a quella del movimento nel suo complesso e ancor di più dei sindaci, mentre anche nel caso degli attori principali è possibile notare come le percentuali dei frame legati all'autoritarismo decisionale e alla protesta vadano sempre di pari passo, in alcuni casi addirittura equivalendosi perfettamente (il che sta a significare che, per tali soggetti, ogniqualvolta esiste in un *claim* un riferimento alla protesta, questo è regolarmente accompagnato da un analogo riferimento all'autoritarismo, fig. 3).

Al di là della costante di un andamento strettamente simile fra autoritarismo e protesta, tuttavia, le distribuzioni percentuali di frame utilizzati dai vari soggetti differiscono largamente. È allora interessante aggregare gli attori per *clusters*, sulla base della matrice degli indici che misurano la loro similarità nell'utilizzo percentuale dei frame (coeff. di Ochiai, tab. 32). Dalla fig. 4 si può notare come i comitati formino un gruppo non con i soggetti che più di tutti si incaricherebbero di rappresentarli, i sindaci, bensì primariamente con le altre organizzazioni di raccordo del movimento (Comitato di coordinamento e Habitat), e solo in seconda battuta con un altro possibile rappresentante, il partito dei Verdi.

Questo avviene sulla base di una proporzione equilibrata tra frame utilizzati, con una prevalenza per quelli scientifici e legati alla democrazia dal basso e una percentuale di riferimenti al modello di sviluppo non rintracciabile negli altri *clusters*, come si deduce dalla distribuzione cromatica in fig. 5. I sindaci formano viceversa gruppo a parte, caratterizzato da una maggiore preponderanza di riferimenti giuridici, mentre centri sociali e un altro possibile rappresentante, i partiti della sinistra, sembrano più orientati in termini politici, ed in particolare per la protesta. Le associazioni ambientaliste prese singolarmente, poi, manifestano una distanza ancora maggiore rispetto ai comitati, presentando, al di là dell'ecologismo, percentuali esigue di quei quadri cognitivi che sarebbero indicatori di una ricerca di un mutamento radicale e generale di quelle che i comitati ritengono le vere cause dello sfruttamento ambientale: la logica neoliberista e la democrazia autoritaria che ne manterrebbe in piedi gli interessi.

Fig. 4 Dendrogramma di agglomerazione dei cluster di attori in base ai frame utilizzati (coeff. di Ochiai)

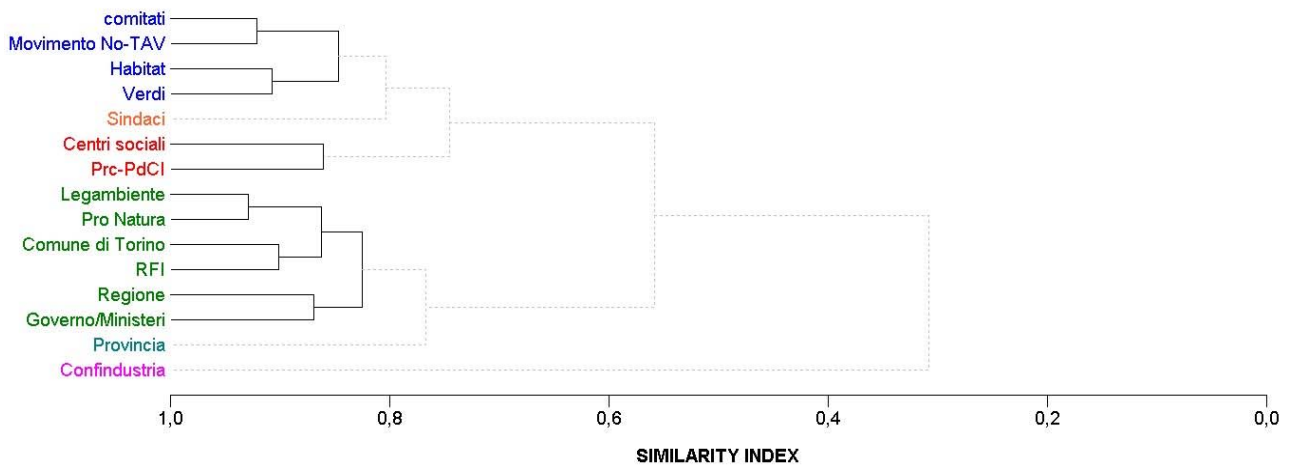
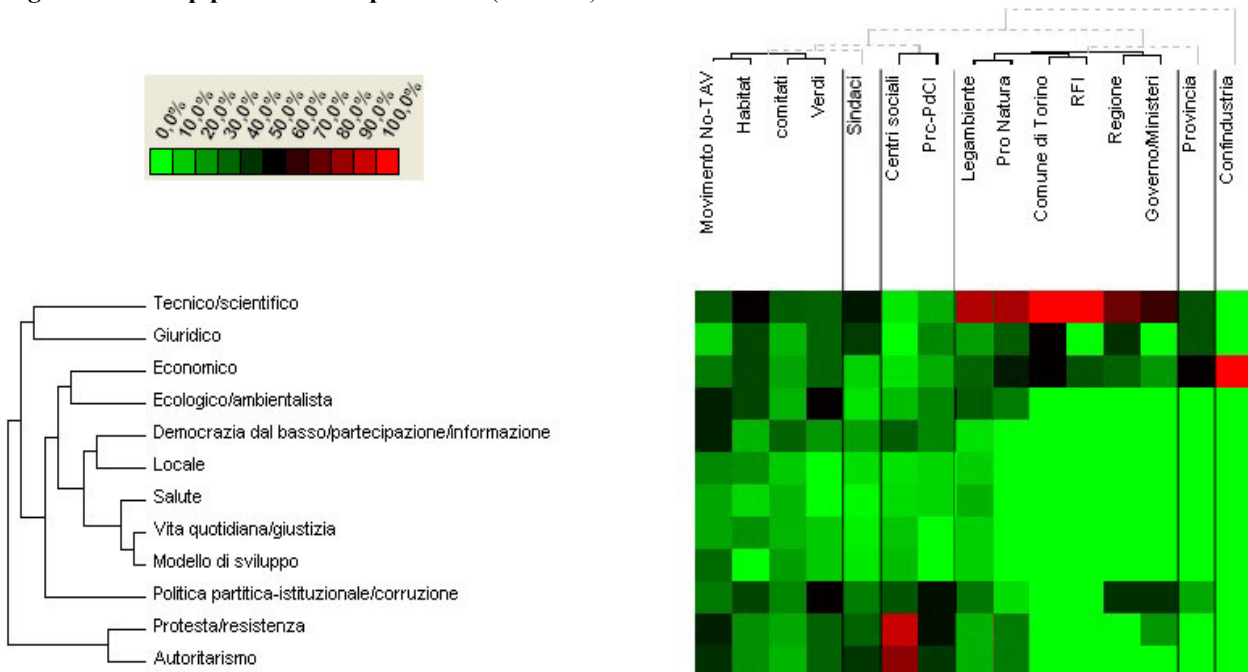


Fig. 5 Heatmap plot % frame per attore (5 cluster)

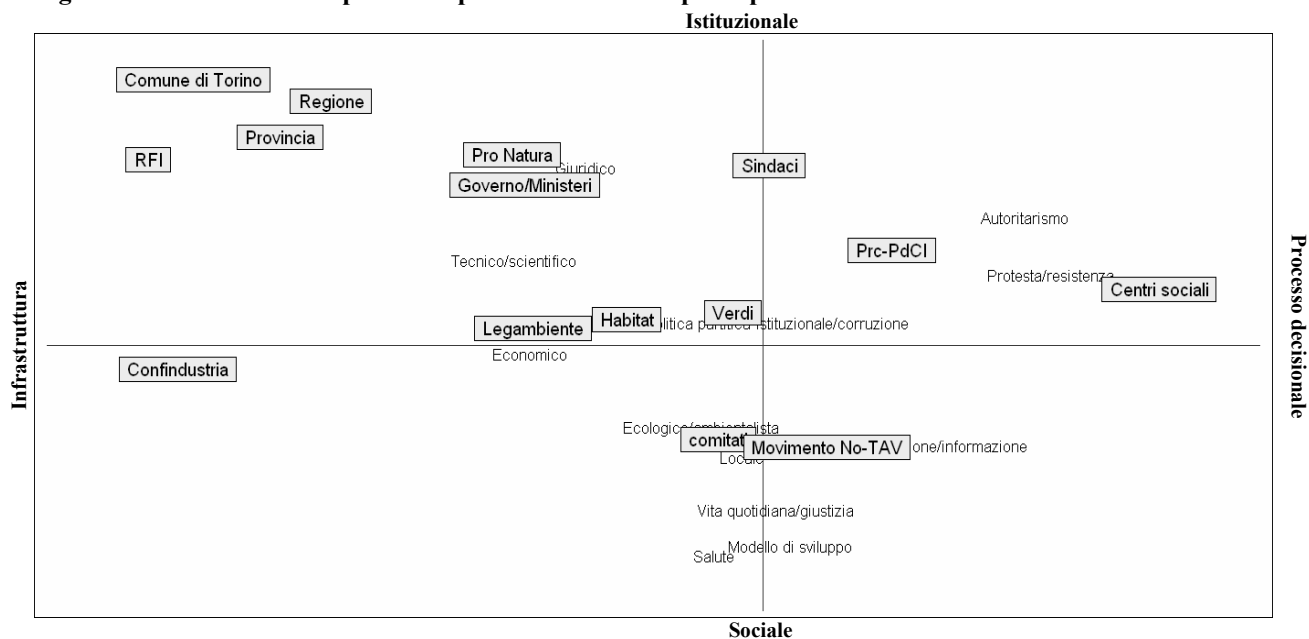


Le accuse dei comitati alle associazioni, di lottare contro l'infrastruttura pur continuando a muoversi entro il sistema di valori che la ritiene necessaria, diagnosticando quindi il problema locale piuttosto che le sue cause generali, paiono dunque confermate dalla proporzione di frame utilizzati da queste ultime, che addirittura formano parte dello stesso cluster dei principali promotori, caratterizzato da alte percentuali di frame economici. Confindustria detiene addirittura la totalità di riferimenti di questo tipo, ottenendo per tale motivo l'indice di similarità con i comitati più basso in assoluto.

Nella stessa direzione sembrano muoversi i risultati dell'analisi delle corrispondenze, attraverso la quale vengono estratti due fattori latenti che, sulla base della distribuzione dei frames lungo gli assi che li rappresentano, si è deciso di indicare come segue, dal polo negativo a quello positivo (fig. 6, Asse 1 vs Asse 2):

- Asse 1: - attenzione centrata sull'opera → + attenzione centrata sul processo decisionale;
- Asse 2: - riferimenti di tipo sociale → + riferimenti di tipo istituzionale.

Fig. 6 Analisi delle corrispondenze per frame ed attori principali



Per quanto riguarda l'asse 1 si può infatti notare come nei quadranti a sinistra si situino i frame di tipo tecnico, mentre a destra quelli di tipo politico, fra cui spicca ancora una volta la strettezza della relazione semantica fra autoritarismo e protesta. Ciò si ripercuote sulla distribuzione spaziale degli attori, che vede a sinistra i principali promotori pubblici (Ferrovie, Governo, Regione, Provincia e Comune di Torino, legati maggiormente a riferimenti di tipo giuridico) e privati (Confindustria, ancorata ad un inquadramento di tipo economico), ma anche le principali associazioni ambientaliste (correlate semanticamente a riferimenti di tipo scientifico), mentre a destra del grafico spicca la posizione decentrata dei centri sociali dovuta alla stretta correlazione con i riferimenti cognitivi alla protesta.

I frame politici, giuridici e tecnici caratterizzano anche il polo positivo dell'asse 2, che al polo opposto trova invece gli inquadramenti di tipo sociale, che si situano tuttavia tutti in prossimità dell'origine dell'asse 1, non influenzando in maniera significativa sulla distribuzione dei principali contestatori rispetto al fattore sottostante relativo all'attenzione all'opera piuttosto che al processo decisionale. Al di là del citato caso dei centri sociali, infatti, questi si distribuiscono primariamente lungo il solo asse 2, fra gli estremi dell'inquadramento istituzionale dei sindaci e di quello sociale di comitati e movimento.

Si procede dunque ad un'analisi delle corrispondenze che tenga conto dei soli oppositori, per poter meglio indagare il posizionamento multidimensionale di questi ultimi (fig. 7). Vengono dunque estratti due componenti principali, così identificati sulla base della distribuzione spaziale dei frame:

- Asse 1: - critica (politica) al processo decisionale → + critica (tecnica e sociale) all'opera;
- Asse 2: - rottura (sociale) → + mantenimento (tecnico) attuale sistema economico-scientifico-politico.

Si verifica infatti una distribuzione piuttosto interessante dei frame, nel senso che essi rimangono correlati in modo da mantenere rigidamente le categorie di quadri cognitivi così come classificate in vista dell'analisi, vale a dire frame di tipo tecnico-scientifico, politico e sociale. Lungo il polo negativo dell'asse 1 (orizzontale), sulla parte sinistra del grafico, si trovano i frame di tipo politico (autoritarismo, protesta, partecipazione, politica partitica), con il solo riferimento alla democrazia partecipativa nel quadrante in basso legato alla rottura col sistema vigente. Nella parte destra del grafico si trovano invece: i frame di tipo tecnico nel quadrante in alto (tecnico-scientifico, economico, giuridico), quelli di

tipo sociale in quello in basso (salute, giustizia, locale, ecologico, più quello relativo al modello di sviluppo).

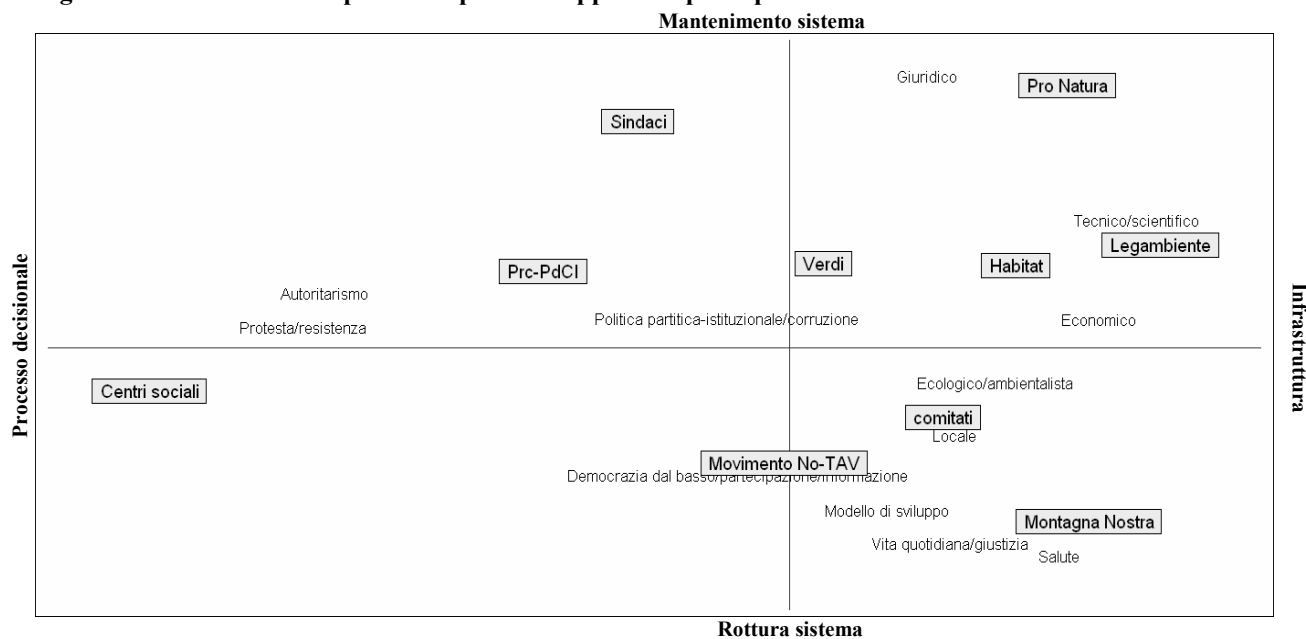
Per quanto attiene alla distribuzione degli attori lungo gli assi (solo i principali oppositori), i soggetti in alto a destra (Verdi e associazioni ambientaliste) paiono meramente criticare l'opera da punto di vista tecnico nelle sue tre accezioni, una critica che dunque utilizza e rimane pienamente all'interno dell'attuale sistema economico, tecnico-scientifico e istituzionale. La critica di quelli nel quadrante in basso a destra, fra cui spiccano i comitati, opera invece ad un livello sociale e più profondo, arrivando a chiedere una revisione del modello di sviluppo che sottende l'infrastruttura e spingendosi a proporre uno alternativo dal punto di vista economico², più rispettoso dell'ambiente (ecologico/ambientalista) e della salute degli abitanti (salute), ma anche dal punto di vista del funzionamento, che dovrebbe nella loro ipotesi essere più vicino alla scala locale (frame omonimo) e basato su un nuovo modo di intendere la democrazia in direzione partecipativa. Il frame politico della democrazia dal basso, pur situato nel quadrante a sinistra, è infatti piuttosto vicino all'asse 2, e assai fortemente associato soprattutto con il movimento nel suo complesso, ossia con quello che è stato chiamato "laboratorio valsusino di democrazia partecipativa" che riunisce le varie anime dell'opposizione. La stretta relazione fra Comitato di Coordinamento del movimento e frame della democrazia dal basso è dunque ascrivibile a questo quadrante, pur potendo essere intesa come una zona di transizione, legata sia alla critica all'opera in sé da un punto di vista prevalentemente sociale, sia alla critica al processo decisionale utilizzato da un punto di vista politico.

Diverso il caso dei centri sociali, che trovandosi nel quadrante in basso sembrano puntare anch'essi ad una critica all'opera come critica all'attuale sistema, ma, trovandosi nel quadrante a sinistra, da un punto di vista più strettamente politico e legato al processo decisionale sotteso, essendo interessati maggiormente, a giudicare dai quadri cognitivi cui sono più strettamente legati, ad una revisione dal basso dell'attuale sistema politico, da ottenere tramite la protesta. Il frame della protesta, ancora una volta assai prossimo nello spazio fattoriale a quello dell'autoritarismo decisionale, non risulta invece in alcun modo correlato semanticamente ai comitati, con il vettore dei quali costituisce un angolo decisamente ottuso rispetto all'origine degli assi.

I riferimenti di tipo politico al modello decisionale sono associati anche agli attori del quadrante in alto a sinistra, vale a dire sindaci e partiti della sinistra comunista, ma da un'ottica più istituzionale, soprattutto per i primi, che li fa ascrivere fra gli attori che non hanno fra i loro obiettivi un mutamento radicale dal sistema in cui si muovono a pieno titolo. Sempre in questo novero si trova pure il partito dei Verdi, ma in una zona intermedia fra chi critica politicamente il processo decisionale e chi l'opera in sé attraverso argomentazioni scientifiche, leggermente a favore della seconda opzione. Sembra dunque confermato che ciò che più allontana i comitati dai soggetti associativi (alto a destra), istituzionali e politici (alto a sinistra) che aspirerebbero ad agire in loro rappresentanza è proprio la diversa e più ristretta diagnosi che questi danno al problema, identificato primariamente nell'opera in sé piuttosto che in un più generale contesto del sistema vigente di cui essi stessi fanno parte.

² Frame con il quale sono comunque associati se pur in maniera minore, trovandosi questo vicino all'asse di demarcazione fra i due poli dell'asse 2 (angolo acuto rispetto all'origine fra i vettori del frame sotto esame e degli attori di riferimento).

Fig. 7 Analisi delle corrispondenze per i soli oppositori principali



Riassumendo, ciò che più conta è tuttavia che anche in questo caso il fatto che si registri una stretta vicinanza semantica fra autoritarismo decisionale e protesta, che si trovano invece come *outliers* rispetto alle altre cornici cognitive e dunque scarsamente correlati con gli altri riferimenti adottati dagli attori. Il frame della protesta è inoltre scarsamente associato alla gran parte degli attori stessi, con le sole eccezioni dei centri sociali e di Rifondazione Comunista, e comunque assai poco legato al principale protagonista dell'opposizione al Tav, i comitati. Questi sono invece maggiormente associati i riferimenti ecologisti di quanto non lo siano le stesse associazioni ambientaliste nazionali, che preferiscono utilizzare argomentazioni di tipo scientifico a supporto delle proprie rimostranze.

7.6 I frames utilizzati all'interno delle arene

Prendendo ora in considerazione i riferimenti cognitivi adottati all'interno delle arene relative alla scelta pubblica Torino-Lione, si riscontra come il frame tecnico-scientifico rappresenti quello maggiormente utilizzato sia nelle arene ufficiali sia in quelle informali degli oppositori, sebbene la percentuale nel primo caso sia oltre due volte e mezzo quella del secondo (38,2 a 14,6, tab. 33). Dopo queste, nel caso delle arene istituzionali, le altre cornici in ordine di utilizzo risultano essere gli altri riferimenti di tipo esperto (giuridico ed economico), mentre nelle contro-arene le più utilizzate dopo quelle scientifiche risultano quelle di ordine politico, fra cui spiccano ancora una volta "protesta" ed "autoritarismo".

Tali due riferimenti presentano tra l'altro le percentuali più elevate all'interno della Conferenza dei Sindaci (tab. 34). Se infatti tale arena presenta una percentuale equivalente a quella del Coordinamento dei comitati per quanto riguarda il frame tecnico-scientifico, attorno al 13,5%, quest'ultimo rappresenta anche la percentuale più elevata per i comitati, all'interno di una distribuzione piuttosto bilanciata cui fa immediato seguito quello della democrazia dal basso (11,8), mentre per l'arena dei sindaci a rappresentare le percentuali più elevate sono i riferimenti a protesta ed autoritarismo, rispettivamente 19,1 e 21,3% (che si fermavano a 9 e 8% per i comitati).

Tab. 33 Frame utilizzati per tipo arena (N = 2902)

	Arena ufficiale	Arena non ufficiale	χ^2	P value
Tecnico/scientifico	38,2	14,6	37,463	0,000
Economico	12,5	7,2	1,838	0,175
Giuridico	14,2	7,4	3,465	0,063
Democrazia dal basso/partecipazione	5,0	10,0	6,63	0,010
Politica partitica-istituzionale/corruzione	9,2	10,7	1,898	0,168
Protesta/resistenza	3,3	12,5	15,578	0,000
Autoritarismo	6,7	11,8	6,705	0,010
Ecologico/ambientalista	4,2	7,3	3,588	0,058
Salute	4,2	4,3	1,327	0,467
Locale		4,0	6,487	0,011
Vita quotidiana/giustizia	2,5	4,7	2,398	0,121
Modello di sviluppo		5,5	9,288	0,002
TOTALE	100	100		

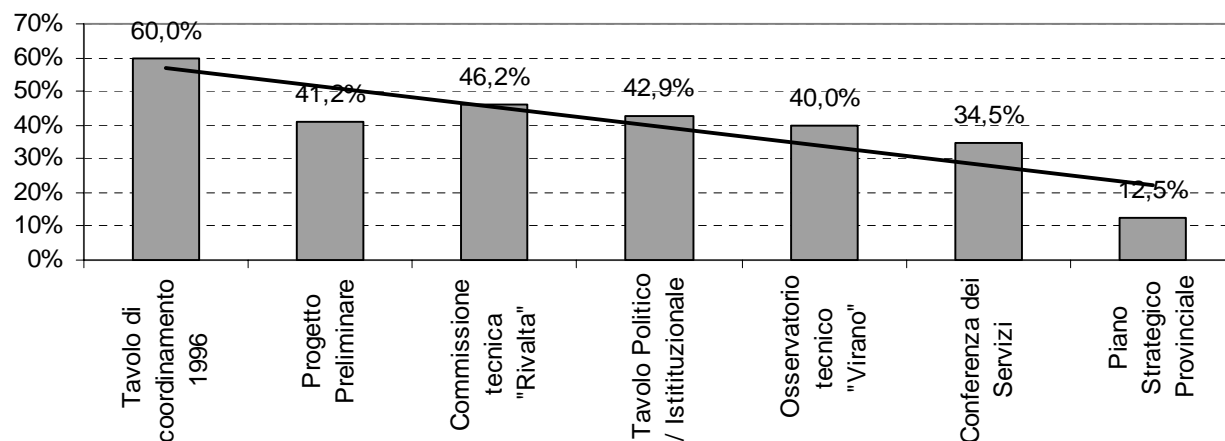
Quanto al frame scientifico, fatto salvo il caso della Valutazione d'impatto ambientale, che per sua stessa natura raccoglie una buona percentuale di contributi di tipo tecnico nonostante si sia svolta solo nel 2010, fra questi ultimi si registra una tendenza a scendere via via nel tempo all'interno delle arene ufficiali, dal Tavolo di coordinamento del 1996 (60%) al Piano Strategico provinciale del 2008 (12,5%, percentuale in linea e addirittura inferiore con quanto accade all'interno dei claims del movimento, e in particolar modo della associazioni ambientaliste), spiegabile solo in misura minima attraverso la natura e gli obiettivi dei vari tavoli di confronto (fig. 8).

Da rilevare infatti in questo senso il caso dell'Osservatorio, che pur essendo sulla carta tavolo prettamente tecnico vede una percentuale di frame relativi al sapere esperto, seppur di gran lunga maggioritaria, inferiore a quella del Tavolo Politico. Entro tale arena figura anche una percentuale di riferimenti alla protesta e all'autoritarismo decisionale piuttosto alta (15% ciascuna), più elevata di quanto accada in tutte le arene informali (ad eccezione dell'assemblea dei sindaci), e soprattutto in quella che viene considerata la fucina della resistenza valsusina, il Coordinamento dei Comitati, in cui si ferma rispettivamente al 9 e 8%. Percentuali quelle dell'arena dei comitati che stupiscono, come si è già notato, soprattutto se confrontate a quelle della Conferenza dei Sindaci, che detiene il primato assoluto nei riferimenti percentuali a questi due frame di tipo politico, significativamente al di sopra anche della modalità

Tab. 34 Frame utilizzati per arene (N = 2902)

	Tavolo di coordinamento 1996	Progetto Preliminare	Commissione "Rivalta"	Tavolo Politico / Istituzionale	Osservatorio tecnico "Virano"	Conferenza dei Servizi	Piano Strategico Provinciale	Valutazione Impatto Ambientale	Conferenza dei sindaci	Coordinamento Comitati	Comitato Habitat	Comitato di coordinamento	Singolo attore collettivo	P value
Tecnico/scientifico	60,0	41,2	46,2	42,9	40,0	34,5	12,5	33,3	13,5	13,9	17,8	8,3	15,8	0,000
Economico		17,6	7,7	14,3	10,0	6,9	50,0	9,5	2,2	7,6	11,1	7,4	7,3	0,011
Giuridico		11,8	23,1	7,2		17,2	25,0	19,0	19,1	5,1	11,1	3,3	8,1	0,000
Democrazia dal basso			7,7		4,9	6,9	12,5	4,8	4,5	11,8	4,4	13,2	9,4	0,015
Politica partitica-istituzionale	20,7			21,4	15,1	13,8			13,5	10,8	13,3	7,4	10,8	0,134
Protesta/resistenza				6,9	15,0	3,5			19,1	9,0	8,9	11,6	14,5	0,000
Autoritarismo	19,3		7,7	7,2	15,0	10,3			21,3	8,0	6,7	11,6	13,5	0,001
Ecologico/ambientalista		11,8	7,7					14,3	3,4	6,9	11,1	12,4	6,8	0,000
Salute		5,9				3,2		14,3		6,1	2,2	5,0	3,7	0,039
Locale									1,1	5,1	6,2	6,6	3,0	0,049
Vita quotidiana/giustizia		11,8				3,4		4,8		6,1	6,7	5,0	4,0	0,187
Modello di sviluppo									2,2	9,6	0,5	8,3	3,0	0,000
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	

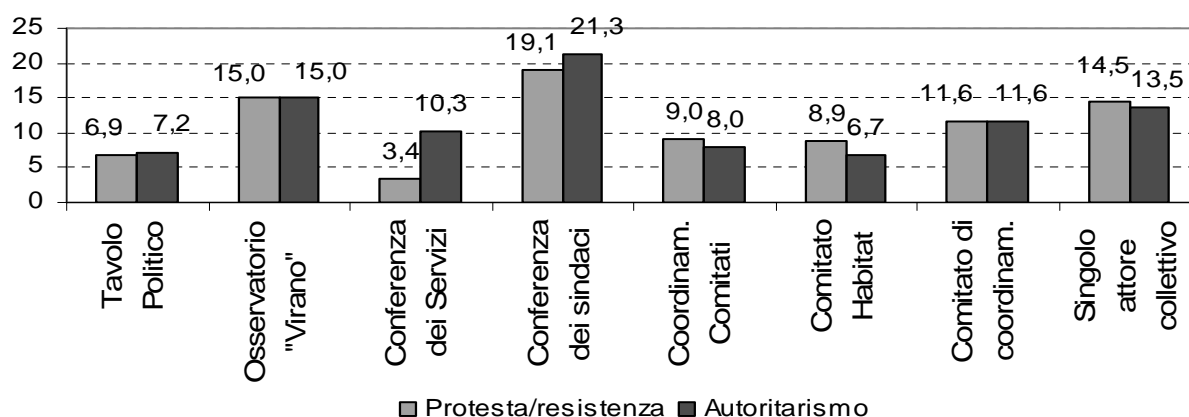
Fig. 8 Tendenza nel tempo dei riferimenti scientifici (% per arene ufficiali)



“singolo attore collettivo al di fuori di un’arena decisionale” che raggruppa per la gran parte i contributi dei centri sociali, dai quali ci si sarebbe maggiormente aspettato un inquadramento cognitivo del discorso entro tali canali. La cosa potrebbe non meravigliare eccessivamente per quanto riguarda il riferimento all’autoritarismo del processo decisionale (21,3% rispetto all’8% dei comitati), dal momento che gli amministratori locali, in quanto rappresentanti istituzionali del territorio, sono i primi e veri esclusi dal *policy-making*, che quindi anche rimanendo all’interno del tradizionale ordinamento rappresentativo e senza avventurarsi in rivendicazioni partecipative sentono come più immediato il loro aggiramento e più direttamente ne denunciano l’illegittimità. A ciò si lega però una percentuale doppia rispetto al Coordinamento dei Comitati anche per quanto attiene al frame della protesta (19,1 a 9%), fatto che viceversa poco si concilia con il ruolo istituzionale.

Il fatto è che si riscontra anche per quanto riguarda le arene decisionali costante abbinamento fra discorsi relativi alla chiusura del processo decisionale e discorsi relativi alla resistenza a tale chiusura, così che laddove si registri una percentuale più elevata di riferimenti al primo si avrà anche con regolarità una più alta percentuale di richiami alla seconda, ulteriore fattore a sostegno della tesi di un legame diretto fra modello decisionale *top-down* e ricorso al conflitto. Se si confronta l’andamento delle due voci all’interno delle varie arene si può verificare come le due percentuali vadano sempre di pari passo (fatto salvo il solo caso della Conferenza dei Servizi, e del Tavolo di coordinamento del 1996, periodo nel quale pur denunciando la chiusura del processo decisionale gli amministratori avevano fiducia nella possibilità di invertire il metodo, e dunque non ricorrevano alla protesta): Tavolo Politico 7,2 e 6,9; Osservatorio entrambe 15; Conferenza dei Sindaci 21,3 e 19,1; Coordinamento Comitati 8,0 e 9,0; Comitato Habitat 6,7 e 8,9; Comitato di coordinam. 11,6 e 11,6; Singolo attore collettivo 13,5 e 14,5 (fig. 9).

Fig. 9 Riferimenti ad autoritarismo e protesta per arena (%)



Nel caso specifico dei primi cittadini è da sottolineare come il legame potrebbe essere diretto e reale, ossia legato al desiderio di lottare anche con i mezzi non istituzionali della protesta contro un modello decisionale sentito come ingiusto, che li tocca in prima persona anche sotto il profilo professionale, al di là di qualsiasi ottica retorica. Si afferma ciò dal momento che si sta qui commentando non già la prassi discorsiva degli amministratori nel loro insieme, con il loro bisogno di ricercare l'approvazione da parte del movimento e soprattutto dei comitati popolari, ma i claim da essi pronunciati all'interno della sola Conferenza dei Sindaci, arena che, seppur non strettamente segreta (i documenti qui analizzati sono di pubblico dominio), per tutto il lungo periodo della frattura tra componente istituzionale e movimentista si è svolta rigorosamente al riparo dall'audience dei comitati.

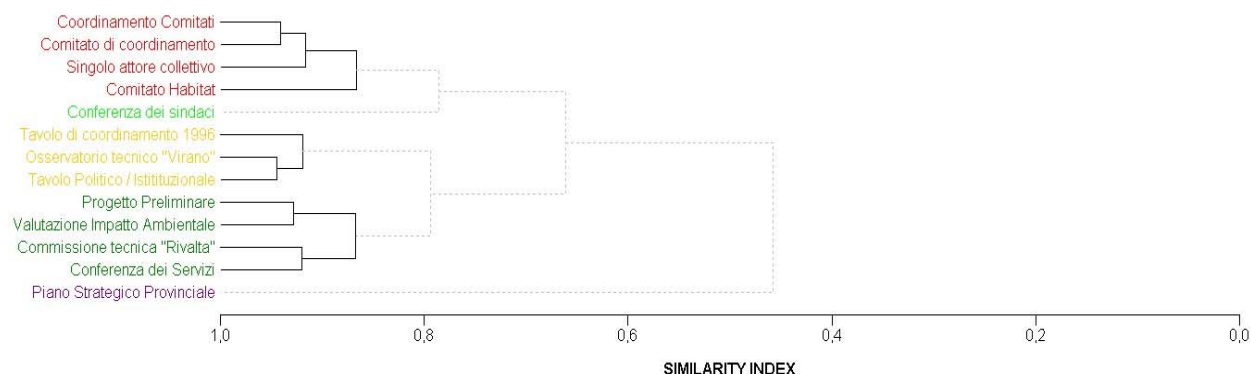
Sotto un altro versante è interessante anche il caso delle consultazioni relative al Progetto Preliminare sotto la Legge Obiettivo, che vedono la percentuale di riferimenti cognitivi a temi di giustizia o vita quotidiana più alta in assoluto (11,8%), staccando addirittura di 5-8 punti la percentuale relativa alle contro-arene del movimento popolare, nelle quali certo ci si sarebbe attesi i maggiori riferimenti di questo tipo. Salta all'occhio poi la differente varianza interna, per quanto attiene ai frame utilizzati, fra le arene ufficiali e quelle della protesta, con queste ultime caratterizzate da claim che ricoprono nel loro insieme l'intero arco dei dodici frame individuati. Le arene ufficiali, viceversa, solo in due casi, Conferenza dei Servizi e Valutazione d'Impatto Ambientale, hanno fra i loro claim riferimenti a più della metà dei frame individuati, mentre in molti casi i quadri cognitivi di tipo sociale, oltre a quelli relativi alla partecipazione, non sono presenti neppure in un caso.

Per analizzare meglio la composizione relativa dei riferimenti interni ad ogni arena, e raggruppare in base alla loro similarità su questo punto le arene stesse, occorre ricorrere alla *cluster analysis*. Dalla matrice degli indici di similarità fra le arene, sulla base delle co-occorrenze dei frame nei claims ad esse relativi (tab. 35), si può notare come i valori del coefficiente di Ochiai rispecchino anzitutto una sostanziale distanza fra le arene informali e quelle ufficiali, oltre ad una similarità fra Tavolo Politico e Osservatorio tecnico rispondente, come già si è avuto modo di vedere, più ad un comune contesto cronologico che alla differente natura sostanziale e mandato delle arene stesse, per tutte le criticità enucleate in precedenza.

Tab. 35 Matrice degli indici di similarità fra le arene (Ochiai) sulla base dei frame utilizzati al loro interno

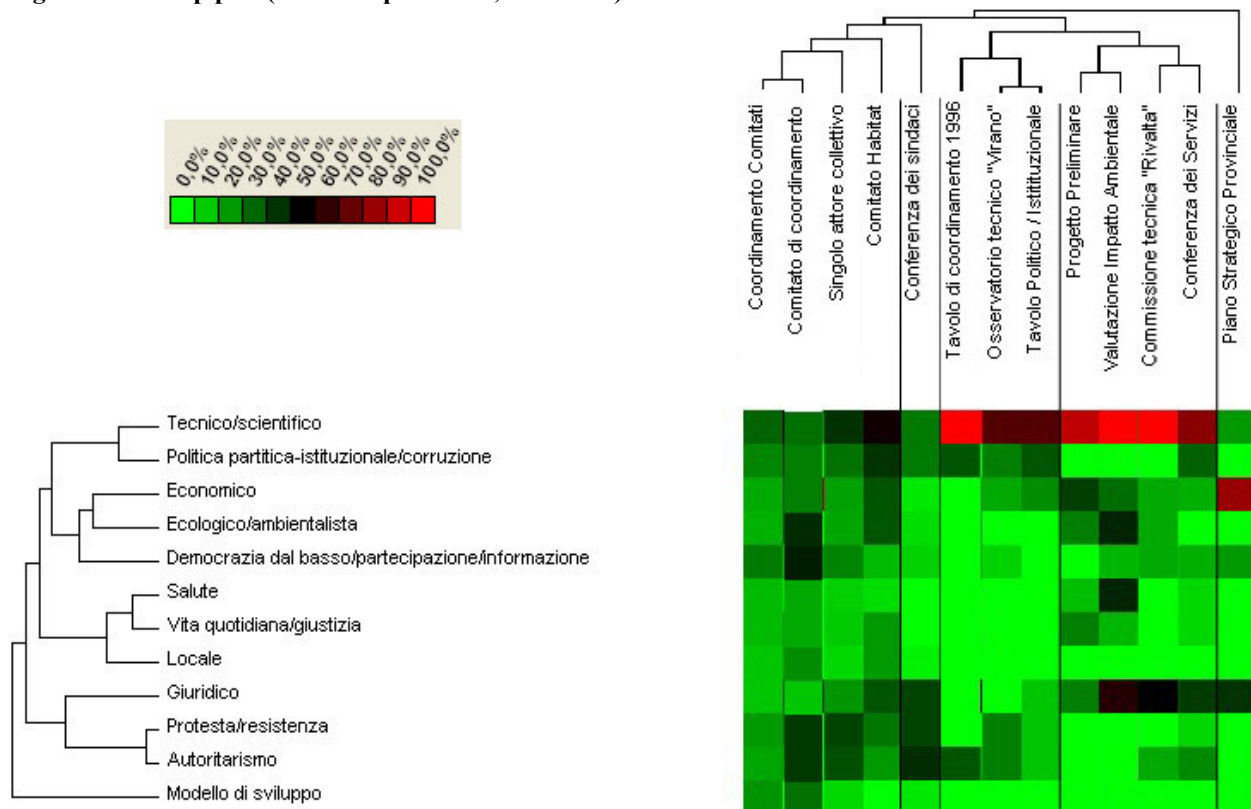
	Tavolo di coordinamento 1996	Progetto Preliminare	Commissione tecnica "Rivalta"	Tavolo Politico / Istituzionale	Osservatorio tecnico "Virano"	Conferenza dei Servizi	Piano Strategico Provinciale	Valutazione Impatto Ambientale	Conferenza dei sindaci	Coordinamento Comitati	Comitato Habitat	Comitato di coordinamento	Singolo attore collettivo
Tavolo di coordinamento 1996													
Progetto Preliminare	0,93												
Commissione tecnica "Rivalta"	0,94	0,91											
Tavolo Politico / Istituzionale	0,74	0,90	0,72										
Osservatorio tecnico "Virano"	0,88	0,91	0,81	0,78									
Conferenza dei Servizi	0,60	0,66	0,43	0,57	0,67								
Piano Strategico Provinciale	0,64	0,63	0,49	0,43	0,78	0,75							
Val. Impatto Ambientale	0,63	0,68	0,48	0,61	0,75	0,82	0,90						
Conferenza dei sindaci	0,76	0,82	0,58	0,75	0,84	0,88	0,83	0,92					
Coordinamento Comitati	0,75	0,84	0,62	0,71	0,79	0,92	0,75	0,79	0,88				
Comitato Habitat	0,70	0,76	0,51	0,64	0,82	0,92	0,82	0,83	0,93	0,95			
Comitato di coordinamento	0,47	0,46	0,40	0,35	0,57	0,19	0,58	0,52	0,50	0,37	0,47		
Singolo attore collettivo	0,66	0,66	0,54	0,50	0,77	0,67	0,93	0,91	0,84	0,66	0,73	0,54	

Fig. 10 Dendrogramma di agglomerazione dei cluster di arene in base ai frame utilizzati (coefficiente di Ochiai)



Sulla base di tale matrice vengono agglomerati 5 clusters (fig. 10). Nel primo sono raggruppate tutte le contro-arene dei contestatori, con la sola eccezione della Conferenza dei Sindaci, caratterizzate da una distribuzione percentuale dei frame impiegati piuttosto bilanciata, nella quale a fianco delle rivendicazioni di tipo sociali si registrano riferimenti politici, relativi primariamente al processo decisionale, e tecnici, a supporto delle argomentazioni utilizzate (fig. 11). L'assemblea dei sindaci forma parte ancora una volta di un cluster a sé stante, a rimarcare il carattere quasi-formale assunto e caratterizzata da una prevalenza di cornici giuridiche e politiche, fra le quali risulta elevata quella della protesta.

Fig. 11 Heatmap plot (% frame per arena, 5 clusters)



Le arene ufficiali si situano invece in tre distinti clusters. Del primo fanno parte, oltre ad Osservatorio e Tavolo Politico, anche la prima arena messa in atto, il Tavolo di coordinamento che ha avuto luogo nel 1996, a rimarcare la sostanziale continuità nel tempo di coinvolgimento risultato in tutti e tre i casi fallimentare, basato sul preponderante ricorso a frame tecnico-scientifici cui fanno da contraltare costanti riferimenti alla politica partitica/istituzionale e accuse di autoritarismo decisionale. Le altre arene ufficiali sono invece caratterizzate da una distribuzione percentuale più bilanciata, fra cui spiccano tuttavia i riferimenti di tipo tecnico sotto tutti gli aspetti (scientifico, giuridico, economico).

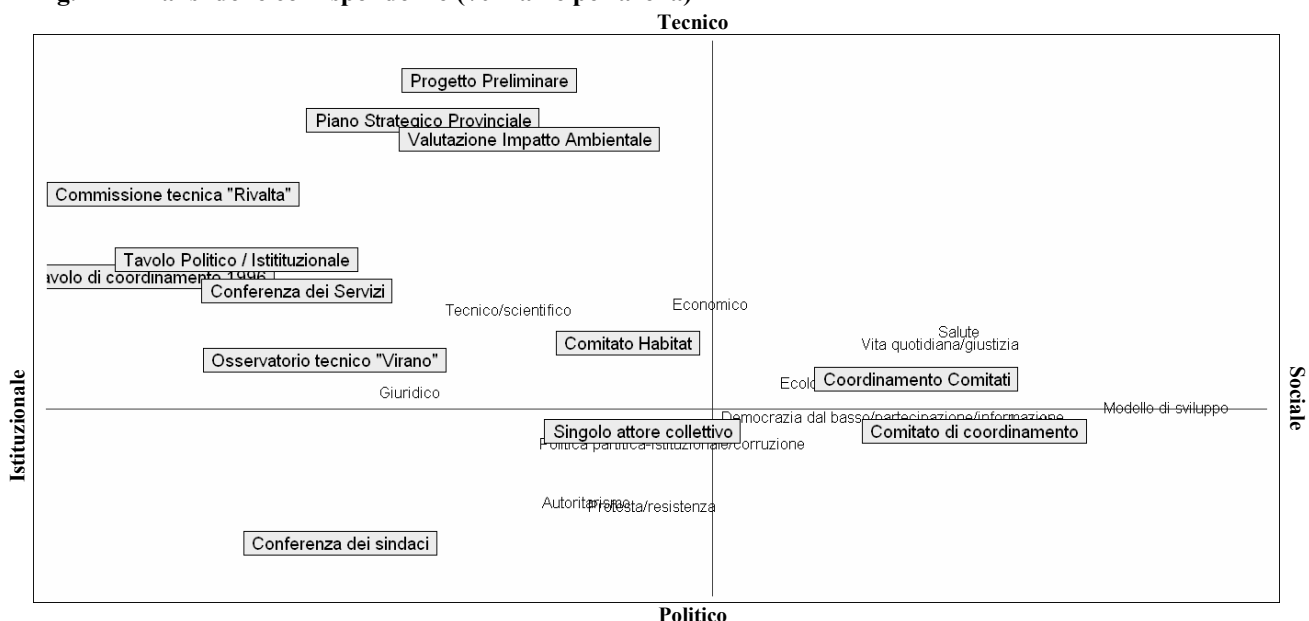
Ad eccezione dell'ultima arena in ordine cronologico, il Comitato di Pilotaggio relativo al Piano Strategico provinciale, che costituisce cluster a sé stante sulla base di una netta prevalenza di riferimenti di tipo economico, essendo primariamente mirato, nelle ipotesi dei promotori, a coordinare le strategie di sviluppo locale legate alla costruzione della nuova infrastruttura (o a costituire il "tavolo delle compensazioni" nell'opinione dei contestatori).

Tale distinzione fra arene sulla base dei frame utilizzati è meglio visibile attraverso l'analisi delle corrispondenze, sulla cui base vengono estratti due fattori significativi rappresentati attraverso due assi cartesiani che, sulla base della distribuzione dei riferimenti cognitivi lungo le coordinate fattoriali si è deciso di identificare come segue, dal polo negativo a quello positivo:

- Asse 1 (orizzontale): - inquadramento istituzionale → + inquadramento sociale;
- Asse 2 (verticale): - inquadramento politico → +inquadramento tecnico.

Lungo l'asse 1 orizzontale (fig. 12) si trovano infatti i riferimenti tecnici e politici (tranne quello della democrazia dal basso) al polo negativo, mentre spostandosi verso il polo positivo si incontrano i riferimenti alla partecipazione, al modello di sviluppo e quelli di ordine sociale. In particolare nel quadrante in alto a sinistra si trovano i riferimenti di tipo tecnico, cui sono associate primariamente tutte le arene ufficiali e, in minor grado, il comitato di raccordo delle associazioni ambientaliste. Nel quadrante in basso a sinistra si ritrovano invece i frame di tipo politico ed in particolare quelli fortemente correlati fra loro di autoritarismo decisionale e protesta, cui si trova associata la Conferenza dei Sindaci.

Fig. 12 Analisi delle corrispondenze (% frame per arena)



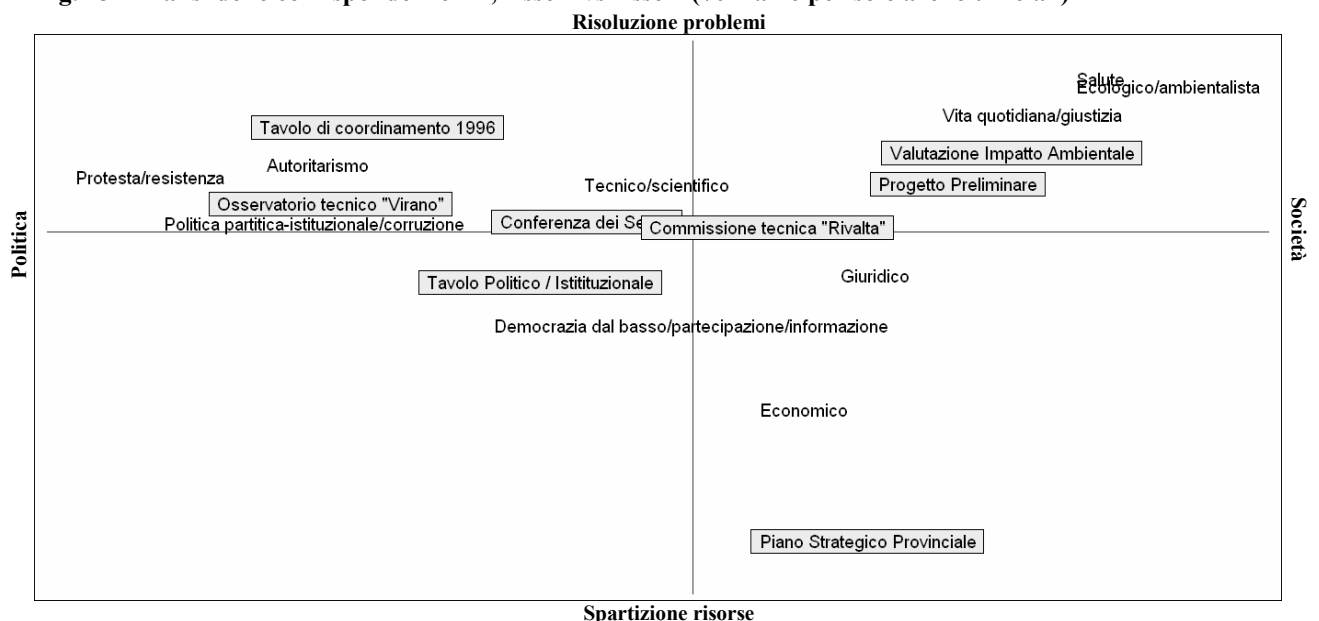
Nel settore in basso a destra si trova l'altro riferimento di tipo politico, vale a dire quello relativo alla democrazia partecipativa correlato al Comitato di coordinamento del movimento, mentre in quello in alto a destra si situano le coordinate fattoriali delle cornici cognitive di ordine sociale, correlate al Coordinamento dei Comitati. Si conferma così non solo l'ovvia distanza fra arene ufficiali e arene informali, ma anche il diverso inquadramento cognitivo dei comitati rispetto agli attori e alle loro arene che si incaricherebbero di rappresentarli, primi fra tutti i sindaci con il loro orientamento istituzionale.

Prendendo più strettamente in considerazione le sole arene decisionali ufficiali, vengono estratti tre fattori latenti, i cui assi, sulla base della distribuzione delle coordinate fattoriali dei frame dal polo negativo a quello positivo dei tre componenti, vengono identificati come segue:

- Asse 1: - politica → + società;
- Asse 2: - spartizione risorse/potere → + risoluzione problemi;
- Asse 3: - orientamento al conflitto → + orientamento allo scambio politico.

Dalla figura 13, che rappresenta lo spazio fattoriale a due dimensioni relative ai primi due assi, si può infatti notare come per l'asse 1 orizzontale, muovendosi dal polo negativo a quello positivo, ci si sposti dai riferimenti di tipo politico (ancora una volta da rilevare la forte correlazione fra autoritarismo e protesta) a quelli di ordine sociale, mentre quelli di tipo tecnico occupano una posizione intermedia. Per l'asse 2 verticale, viceversa, gli estremi sono rappresentati dal frame economico (polo -) e da quelli ecologico e relativo alla salute pubblica (polo +). Sulla base di queste prime due dimensioni, il frame tecnico-scientifico ha scarsa rilevanza situandosi nei pressi dell'intersezione degli assi. Ugualmente poco rappresentate da tale dimensioni sono dunque anche, dal punto di vista delle arene, la Conferenza dei Servizi e la Commissione Rivalta, caratterizzate come si è visto anche nel *heatmap plot* da riferimenti di tipo prevalentemente tecnico oltre che giuridico. Anche nello spazio a due dimensioni si può verificare come siano entrambe altamente correlate, visto l'angolo acuto che formano i due vettori passanti per l'origine e rispettivamente per l'arena e il frame di riferimento, con tali due quadri cognitivi, che hanno poca incidenza nel determinare le due dimensioni qui considerate.

Fig. 13 Analisi delle corrispondenze 2D, Asse 1 vs Asse 2 (% frame per sole arene ufficiali)

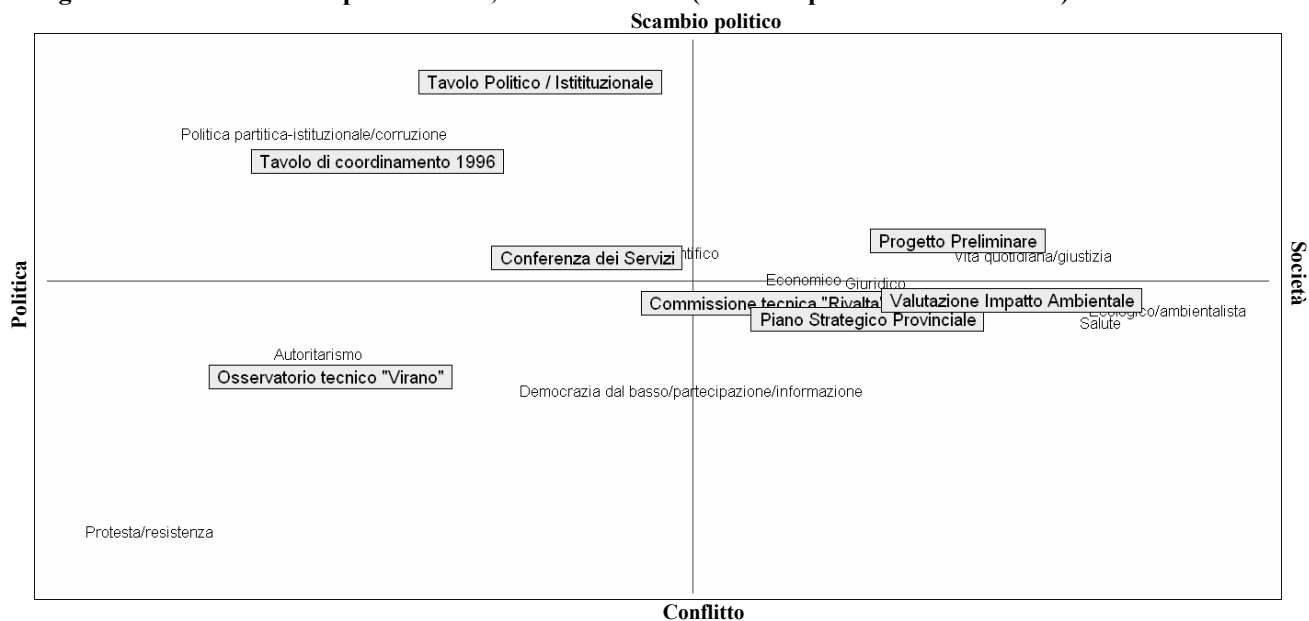


Per quanto riguarda le altre arene, la distribuzione varia soprattutto lungo l'asse 1 politica→società, tra Osservatorio e Tavolo di coordinamento del 1996 situati nel polo politico e VIA e Progetto Preliminare in quello sociale. La spiegazione di una simile distribuzione è attribuibile, nel caso del polo negativo, al fatto che, come si è già avuto modo di rilevare, la principale arena di tipo tecnico della vicenda, l'Osservatorio, si sarebbe invece sempre mossa nell'ambito di argomentazioni di tipo politico, al pari di arene per l'appunto politiche per eccellenza quali il Tavolo Politico e il primo Tavolo di coordinamento utilizzato negli anni '90 per tentare di giungere ad una soluzione condivisa del problema di *policy*. Quanto alla collocazione nel polo positivo della Valutazione di Impatto Ambientale e della Progettazione preliminare secondo l'applicazione regionale dell'iter previsto dalla Legge Obiettivo, essa sarebbe riconducibile, nel primo caso, ai numerosi pareri in vista della valutazione presentati dalle associazioni ambientaliste di portata nazionale (Legambiente, WWF, Italia Nostra e Pro Natura), che in tale sede hanno affiancato alle consuete argomentazioni di tipo tecnico-scientifico giustificazioni di tipo ecologico e relativo alle altre dimensioni categorizzate qui come "sociali"; nel secondo, al fatto che, nel periodo interessato dalle audizioni degli enti locali in vista del parere regionale precedente alla delibera del CIPE, questi rappresentassero pienamente in tale sede le rivendicazioni locali e le preoccupazioni di tipo sanitario, ambientale e di vita quotidiana legate alla costruzione dell'infrastruttura.

Per quanto riguarda l'asse 2 invece, le coordinate fattoriali delle arene si situano tutte piuttosto vicine all'origine con valori prossimi allo 0, comprese le discussioni relative al progetto preliminare e la VIA, che sarebbero comunque, seppur debolmente, orientate nei loro discorsi alla risoluzione dei problemi concreti delle popolazioni locali, grazie alla loro vicinanza a frame di natura sociale quali salute, ambiente e vita quotidiana/giustizia. L'unica eccezione per il polo positivo pare rappresentata dal Tavolo di coordinamento del 1996, prima arena di coinvolgimento messa in atto, in cui almeno da parte locale si poteva ancora riscontrare un tentativo di risoluzione congiunta dei problemi. Unica posizione significativa con una coordinata fattoriale relativa all'asse in questione che supera la soglia del +1, il Tavolo di coordinamento del 1996 sarebbe stato secondo tale lettura orientato alla risoluzione di problemi da un punto di vista prevalentemente politico. Da notare infatti la strettezza della relazione vettoriale fra tale arena ed il frame tecnico-scientifico, ma ancor di più di quella con il riferimento all'autoritarismo, che rispetto a quello scientifico è collocato in una posizione ben più significativo per entrambe le dimensioni fattoriali. Come a significare che il problema vissuto come più pressante da risolvere, in questo contesto, era più il modello decisionale che escludeva gli enti locali interessati dalla costruzione della nuova infrastruttura, piuttosto che l'infrastruttura stessa. Anche tenuto conto di questo tavolo tuttavia, la nuvola di punti rappresentativa delle arene pare piuttosto schiacciata su valori prossimi all'origine dell'asse verticale, se non fosse per la posizione del Comitato di Pilotaggio per il Piano Strategico provinciale, vero e proprio *outlier* con coordinata fattoriale relativa all'asse 2 di -3,5, trascinato in questa direzione dalla vicinanza semantica con il frame economico, che contribuisce più di ogni altro alla determinazione di questa seconda dimensione delle arene come orientate alla spartizione di risorse economiche quali compensazioni e progetti di sviluppo locale (notare l'angolo acuto fra i vettori dell'arena e del relativo frame e passanti per l'origine).

Sempre nel polo negativo dell'asse 2 come il Piano Strategico, ma nel quadrante negativo rispetto all'asse 1 e seppure in una posizione poco significativa (-0,632), figura invece il Tavolo Politico, ad indicare ancora una volta un orientamento alla spartizione di risorse, ma questa volta di tipo politico, essendo l'arena preposta alla mediazione fra le varie posizioni istituzionali (ma anche partitiche) relative

Fig. 14 Analisi delle corrispondenze 2D, Asse 1 vs Asse 3 (% frame per sole arene ufficiali)



alla *governance* del progetto Tav, ed in particolare al funzionamento e alle regole decisionali delle altre arene contemporaneamente in atto.

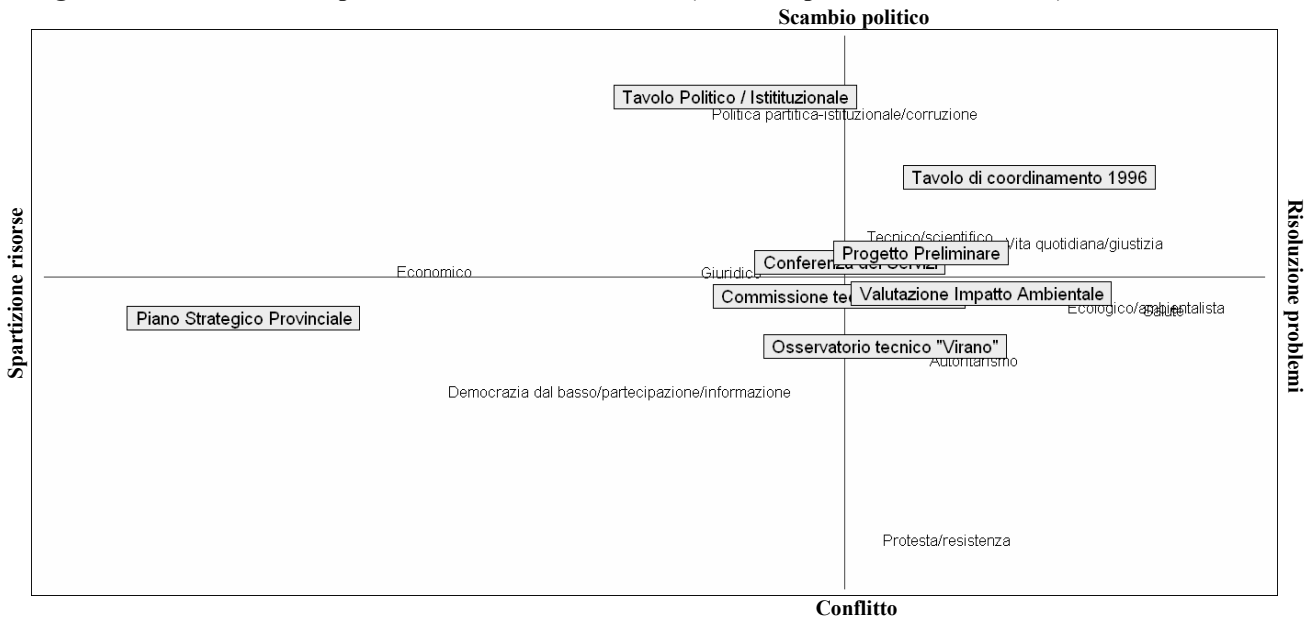
Un simile posizionamento sembra confermato anche nello spazio a due dimensioni in cui l'asse 1 interseca invece l'asse 3 (fig. 14), rappresentativo di un fattore nel quale si è voluto leggere un orientamento allo scambio politico³ (polo +) piuttosto che al conflitto (polo -), a causa dei due frame che si collocano delle coordinate estreme e dunque più significative rispetto a tale fattore, vale a dire rispettivamente "politica partitica" e "protesta". In tale rappresentazione tanto il primo Tavolo di coordinamento (1,416) quanto ancor di più il Tavolo Politico (2,542) paiono saldamente ancorati ad un orientamento alla concertazione di tipo politico, e fortemente correlati al frame della politica partitica ed istituzionale (in particolar modo il primo, come si può rilevare dalla loro vicinanza).

Lungo il polo negativo di tale asse si trova invece l'Osservatorio, il che starebbe a significare un prevalente orientamento dei *claims* enunciati al suo interno in direzione del conflitto, come si può verificare dalla strettezza della relazione vettoriale fra di esso ed i frame dell'autoritarismo e soprattutto della protesta, principale determinante nell'estrazione del fattore in discussione. Da notare inoltre come, contrariamente alla natura di tale arena che dovrebbe essere strettamente tecnica, l'angolo formato con il frame tecnico-scientifico è sì acuto, ma non quanto quello con il riferimento alla protesta. Il che risulta in linea con quanto riscontrato più volte nel corso dell'analisi circa la peculiarità di tale arena, che si concretizzerebbe, nei fatti, nel suo sostanziale fallimento quale luogo di mediazione fra discordanti argomentazioni di tipo tecnico, che resterebbero viceversa in secondo piano rispetto ai riferimenti a quelli che i partecipanti ritengono i guasti del processo decisionale interno.

Per quanto riguarda le arene posizionate lungo il polo positivo (sociale) dell'asse 1, non sembra sussistere correlazione significativa con la terza dimensione, trovandosi tutte su valori prossimi allo 0 sull'asse 3. Fra queste è ancora il Comitato di pilotaggio per il Piano Strategico l'unico a situarsi ad una distanza relativamente maggiore, in direzione del conflitto (-0,705). Quanto al conflitto stesso, infine, resta da sottolineare come anche in tale spazio fattoriale bidimensionale le cornici cognitive relative alla

³ Lo scambio politico viene qui inteso nel senso letterale indicato da Pizzorno [1977], che come si è visto ben si addice alla descrizione delle arene relative alla Torino-Lione lato italiano, per i motivi già esposti.

Fig. 15 Analisi delle corrispondenze 2D, Asse 2 vs Asse 3 (% frame per sole arene ufficiali)

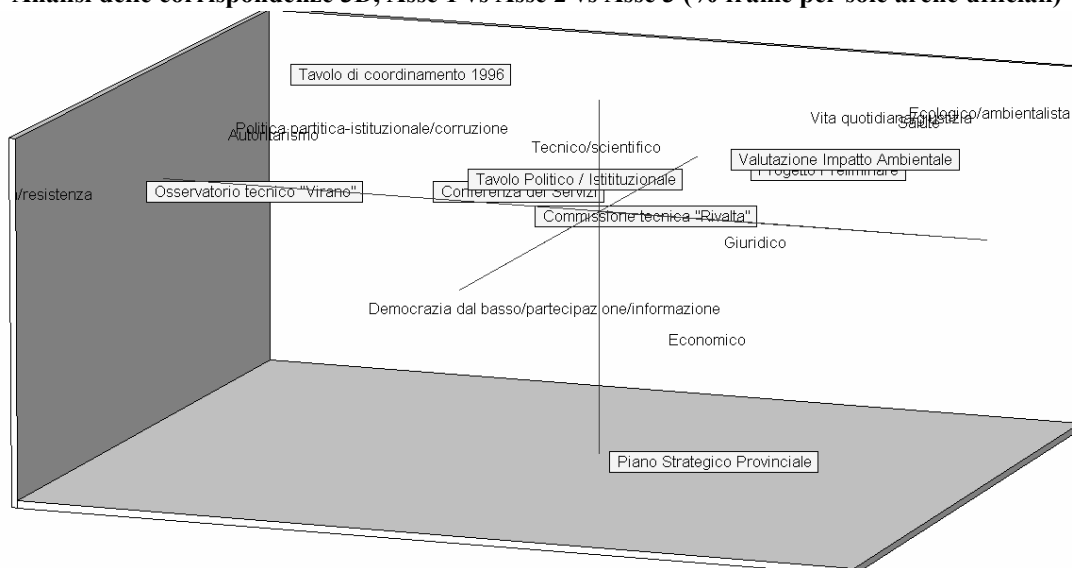


protesta e all'autoritarismo decisionale si rovinano fortemente correlate. Sebbene la distanza fra di esse risulti maggiore rispetto alle rappresentazioni che prendono in considerazione altre dimensioni fattoriali, si può però notare come l'angolo formato dai rispettivi vettori e passante per l'origine sia ancora una volta acuto.

Resta da analizzare l'intersezione fra l'asse 2 e il 3 (fig. 15). In questo caso, accanto a quattro delle arene ufficiali situate intorno all'intersezione degli assi, e dunque scarsamente associate alle dimensioni sotto esame, le altre quattro si distinguono come emblematiche dei rispettivi quadranti di posizionamento, seppure con gradi differenti. Il Piano Strategico si conferma un *outlier* rispetto alle altre arene ufficiali per quanto attiene all'asse 2, sebbene la sua associazione rispetto all'asse 3 non sia altrettanto robusta. Ad ogni modo si tratterebbe di un tavolo caratterizzato dal conflitto e orientato alla spartizione di risorse economiche (quadrante in basso a sinistra), sulla base della sua natura di arena orientata agli investimenti e alle compensazioni economiche locali legate alla costruzione dell'infrastruttura per quanto riguarda la prima dimensione, e della sua collocazione temporale come ultimo tavolo messo in piedi, quando i rapporti di collaborazione inter-istituzionale erano già stati logorati dal fallimento delle arene precedenti per quanto riguarda la seconda. Il Tavolo Politico è invece maggiormente associato all'asse 3, e situato nel quadrante in alto a sinistra indicativo di orientamento alla concertazione con l'obiettivo di spartire risorse politiche, mentre il Tavolo di coordinamento del 1996 è collocato nel quadrante in alto a destra dove la stessa tendenza alla concertazione è invece maggiormente orientata alla risoluzione dei problemi. Nel quadrante in basso a destra, infine, il caso meno indicativo dell'Osservatorio, che pur essendo caratterizzato dal conflitto è solo assai debolmente associato alla risoluzione dei problemi (0,233 sull'asse 2).

Dalla visione d'insieme che si può meglio cogliere dallo spazio fattoriale in tre dimensioni (fig. 16) si può così trarre una conclusione non molto rassicurante, come la nuova virulenza del conflitto istituzionale di maggio 2011 seguita dai duri scontri dell'estate sta a testimoniare. Ossia che in tutti gli anni intercorsi dall'inizio della vicenda Tav in Valle Susa si sono fatti ben pochi passi avanti dal punto di vista dell'apertura e della cooperazione, ed eventualmente un passo indietro. Le due arene con la maggiore distanza semantica reciproca sulla base di tutte e tre le dimensioni sono infatti proprio la prima e

Fig. 16 Analisi delle corrispondenze 3D, Asse 1 vs Asse 2 vs Asse 3 (% frame per sole arene ufficiali)



l'ultima messa in atto, vale a dire il Tavolo di coordinamento del 1996 e il Comitato di pilotaggio per il Piano Strategico provinciale del 2008 (se non si considera il mero invio di pareri relativi alla Valutazione d'Impatto Ambientale del 2010). Il Tavolo di coordinamento, prima possibilità in assoluto, seppur con tutti i limiti del caso, concessa ai comuni interessati e che questi intendevano sfruttare a pieno, caratterizzato da un orientamento alla concertazione (asse 3 polo +) di tipo politico (asse 1 polo -) per la risoluzione del problema (asse 2 polo +). Il secondo una posizione orientata al conflitto (asse 3 polo +) per la spartizione di risorse (asse 2 polo -) di ordine sociale, in questo caso economico (asse 1 polo +) da parte degli amministratori locali favorevoli all'opera in vista delle compensazioni ad essa legate, con tutti i comuni contrari alla nuova linea e ormai definitivamente disillusi dal processo decisionale esclusi dalle trattative.

7.7 I legami tra i frames

Considerando la matrice dei coefficienti di similarità di Ochiai [0;1] derivanti dalla loro co-occorrenza all'interno degli stessi *claims* (tab. 36)⁴, è possibile procedere ad un'agglomerazione in *clusters* dei frame utilizzati dai vari soggetti della vicenda (fig. 17). Dalla matrice è possibile rilevare come i valori del coefficiente siano nel complesso bassi, con un valore medio di appena 0.189, il che fa risaltare ancor maggiormente la forte similarità tra i riferimenti all'autoritarismo decisionale e quelli alla protesta, il cui valore è ben 0.806, ben al di sopra di tutti gli altri e seguito a distanza solo dalle co-occorrenze tra i frames sociali "salute" e "vita quotidiana" (0.432), fra quelli esperti "tecnico-scientifico" e "economico" (0.382) e fra quelli relativi ai mutamenti generali prospettati dal movimento al di là dell'opera sotto discussione, "democrazia dal basso" e "modello di sviluppo" (0.381).

Non a caso nell'ordine di agglomerazione dei *clusters* visibili nel dendogramma (fig. 17) l'associazione fra autoritarismo e protesta è al primo posto. Questi formano parte di un *cluster* con il riferimento alla politica partitica/istituzionale e dei suoi guasti, con una similarità tuttavia decisamente inferiore con il nodo rappresentato dall'agglomerazione fra i primi due (0.318), che rappresentano un binomio singolare all'interno dei vari riferimenti cognitivi per la forte similarità che li lega. Fatto salvo l'altro riferimento di tipo politico, vale a dire quello della democrazia dal basso, i *clusters* ricalcano le categorie in

⁴ Tolleranza:0,000001, maximum iterations:500 (valori validi anche per le altre matrici per indici di similarità).

Tab. 36 Matrice degli indici di similarità tra i frame per tutti gli attori (coefficiente di Ochiai)

	Autoritarismo	Democrazia dal basso	Ecologico/ambientalista	Economico	Giuridico	Locale	Modello di sviluppo	Politica partitica	Protesta/resistenza	Salute	Tecnico/scientifico	Vita quotidiana/giustizia
Autoritarismo	1											
Democrazia dal basso	0,206	1										
Ecologico/ambientalista	0,099	0,239	1									
Economico	0,089	0,089	0,251	1								
Giuridico	0,127	0,160	0,187	0,245	1							
Locale	0,069	0,181	0,274	0,156	0,023	1						
Modello di sviluppo	0,142	0,381	0,265	0,133	0,040	0,220	1					
Politica partitica	0,312	0,232	0,125	0,170	0,097	0,061	0,147	1				
Protesta/resistenza	0,806	0,244	0,118	0,074	0,085	0,125	0,172	0,323	1			
Salute	0,036	0,167	0,368	0,232	0,098	0,271	0,136	0,066	0,053	1		
Tecnico/scientifico	0,177	0,172	0,284	0,382	0,346	0,139	0,146	0,203	0,137	0,219	1	
Vita quotidiana/giustizia	0,080	0,202	0,315	0,271	0,021	0,296	0,159	0,101	0,087	0,432	0,178	1

cui si è scelto di suddividere i frames riscontranti nei testi. Altri due gruppi comprendono infatti rispettivamente le cornici di tipo sociale e quelle di tipo tecnico, mentre l'ultimo lega fra loro i riferimenti alla democrazia dal basso con quelli relativi al mutamento del modello di sviluppo, che dunque anche a livello di attori nel loro complesso (compresi i promotori) comincia già a delinearsi come nucleo autonomo di significato entro i discorsi attorno al Tav.

Guardando al dato numerico delle co-occorrenze, si può poi ottenere l'indicazione dei frames che intrattengono più legami con gli altri all'interno dei diversi *claims* (tab. 37). Si ha così che il frame più utilizzato dall'insieme degli *stakeholders* all'interno delle argomentazioni contraddistinte da *frame bridging* è quello tecnico-scientifico, dal momento che esso viene utilizzato indistintamente da promotori ed oppositori per sostenere le proprie tesi contrastanti e fornire loro un supporto legittimante. Seguono, ancora una volta appaiati, i riferimenti alla protesta e all'autoritarismo, seguiti a loro volta dagli altri inquadramenti politici ed in particolare da quello relativo alla partecipazione, a dimostrare un maggiore utilizzo nelle giustificazioni di cornici attinenti al processo decisionale più che all'obiettivo di *policy* in sé, da parte di tutti i soggetti variamente coinvolti. Anche di quelli esclusi dalle discussioni dunque, che peraltro costituiscono gli autori della larga maggioranza del corpus di *claims*, e che paiono utilizzare in maniera assai più sporadica (come del resto ovviamente i promotori istituzionali ed imprenditoriali) riferimenti di ordine sociale e vicini al linguaggio della vita quotidiana coerenti con un'interpretazione di tipo Nimby, che si situano agli ultimi posti per numero di legami inter-frame. Il riferimento alla dimensione locale, in particolare, all'ultimo posto in assoluto.

In base a questi dati è possibile risalire ad un indice di centralità [Chiesi 1999] dei vari frames all'interno del discorso dell'insieme degli attori, standardizzato secondo la formula

$$X_i^* = \frac{X_i - X_{min}}{X_{max} - X_{min}}$$

che permette di ottenere un valore pari a 1 per il riferimento con più legami semantici (tecnico-scientifico), 0 per quello con meno legami (locale). Sulla base di queste informazioni è possibile dare una rappresentazione grafica del grafo di relazioni (fig. 18). La disposizione dei nodi nello spazio bidimensionale è indicativa della centralità nello spazio delle relazioni, il colore del *cluster* di appartenenza, mentre la dimensione dei nodi e lo spessore delle linee stanno a raffigurare il numero di relazioni incidenti e la prossimità concettuale (valore dell'indice di similarità). Sebbene non esista un vero centro nel *network*, si può notare l'importanza rappresentata dal frame tecnico-scientifico.

Tab. 37 Matrice di adiacenza dei frame per tutti gli attori (co-occorrenze)

	Tecnico/ scientifico	Protesta/ resistenza	Autoritarismo	Democrazia dal basso	Politica partitica	Ecologico/ ambientalista	Economico	Giuridico	Modello di sviluppo	Vita quotidiana/ giustizia	Salute	Locale		X^*_i
Tecnico/scientifico	502	275	283	279	287	293	312	307	266	269	274	262	3609	1,000
Protesta/resistenza	275	431	392	286	302	262	256	258	266	255	251	258	3492	0,747
Autoritarismo	283	392	424	279	299	259	258	264	262	254	249	252	3475	0,711
Democrazia dal basso	279	286	279	397	282	276	257	267	287	266	262	262	3400	0,549
Politica partitica	287	302	299	282	412	262	269	259	262	256	252	251	3393	0,533
Ecologico/ambientalista	293	262	259	276	262	356	274	267	270	273	277	267	3336	0,410
Economico	312	256	258	257	269	274	365	275	258	270	266	258	3318	0,371
Giuridico	307	258	264	267	259	267	275	370	249	247	254	247	3264	0,255
Modello di sviluppo	266	266	262	287	262	270	258	249	325	257	255	260	3217	0,153
Vita quotidiana	269	255	254	266	256	273	270	247	257	316	275	264	3202	0,121
Salute	274	251	249	262	252	277	266	254	255	275	313	262	3190	0,095
Locale	262	258	252	262	251	267	258	247	260	264	262	303	3146	0,000
	3609	3492	3475	3400	3393	3336	3318	3264	3217	3202	3190	3146		

Da rilevare inoltre l'importanza relativa all'interno del *cluster* sociale che detiene il riferimento ecologico/ambientalista, che connette peraltro il *cluster* stesso sia a quello tecnico sia a quello attinente alle aspettative di mutamento del modello di sviluppo e della democrazia. Connessioni che mancano invece totalmente per il gruppo relativo ai riferimenti politici, che resta isolato rispetto al resto del reticolo semantico, ad indicare una relazione della spinta contestativa con nessun altro tipo di giustificazione se non quelle dello stesso cluster di cui fa parte, ed in particolare proprio con l'autoritarismo decisionale.

Per capire meglio la distanza concettuale che separa il binomio protesta-autoritarismo dal resto del reticolo semantico occorre riferirsi alla mappa concettuale (fig. 20) che, prendendo in considerazione tre dimensioni, consente di ottenere una rappresentazione grafica molto più realistica (Stress=0,112; $R^2=0,965$). Da questa si può meglio notare l'isolamento del *cluster* di cui tali cornici cognitive fanno parte rispetto al resto del *network* concettuale, oltre alla loro stretta vicinanza e allo spessore del legame che le unisce, indicativo del numero di co-occorrenze, che rendono relativamente marginale all'interno della triade anche l'altro riferimento che forma parte del *cluster* politico (politica partitica/istituzionale).

Dalla mappa concettuale in due dimensioni (fig. 19), di più facile lettura nonostante perda in attendibilità grafica (comunque soddisfacente: Stress=0,197; $R^2=0,847$), si riesce meglio a individuare la natura dei legami di similarità. Anzitutto la relativa centralità del frame ecologico, che presenta un numero significativo di co-occorrenze con tutte le altre cornici cognitive del suo *cluster* (sociale), ma funge anche da ponte con altri due, attraverso la similarità con i riferimenti tecnico-scientifici utilizzati a supporto delle tesi ambientaliste, a loro volta viste come parte integrante del discorso attorno alla revisione del modello di sviluppo. Soprattutto, però, è da rilevare la forte prossimità concettuale fra autoritarismo decisionale e protesta, simboleggiata dallo spessore del legame che li unisce e dalla vicinanza geometrica.

Formalizzando, si può notare dal *proximity plot* centrato sul nodo "protesta/resistenza" (fig. 21) come la prossimità concettuale fra tale riferimento e quello all'autoritarismo risulti assai più elevata rispetto a quella con gli altri frame, compreso quello della "politica partitica/istituzionale" che pure appartiene allo stesso *cluster*. E ciò è vero non solo per il coefficiente di Ochiai che si è scelto di utilizzare nell'analisi, ma per tutti i possibili indici di similarità, come si evince dalla tavola di prossimità (tab. 38). Il valore si mantiene infatti generalmente al di sopra dello 0.8 in tutti i casi, staccando quello relativo alla politica partitica che si ferma attorno allo 0.3, e rivelando inoltre scarsissima prossimità concettuale con il frame locale, che si vorrebbe invece vicino a quello della protesta seguendo l'ipotesi di conflitto Nimby (valori attorno o al di sotto dello 0.1 per tutti i coefficienti). Dalla tavola di prossimità si può

Fig. 17 Dendrogramma di agglomerazione dei clusters di frame

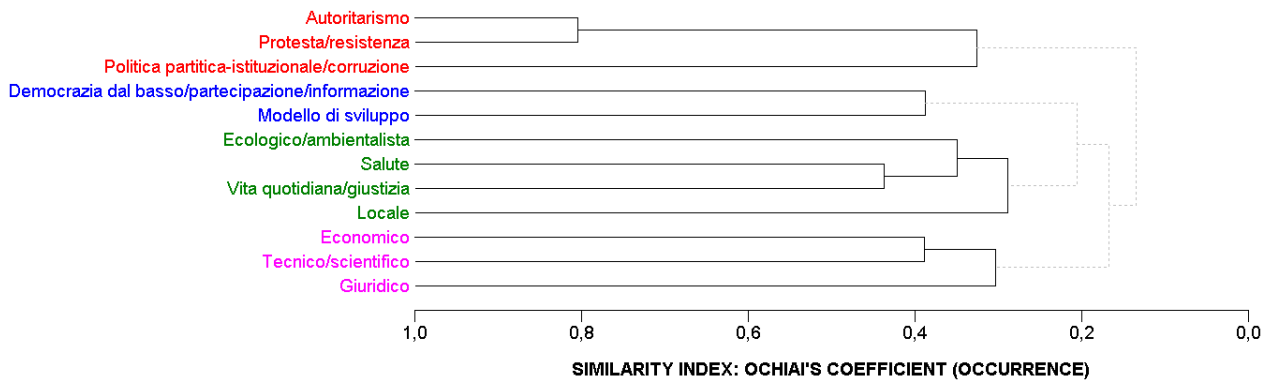


Fig. 18 Grafo bidimensionale delle co-occorrenze tra i frame utilizzati

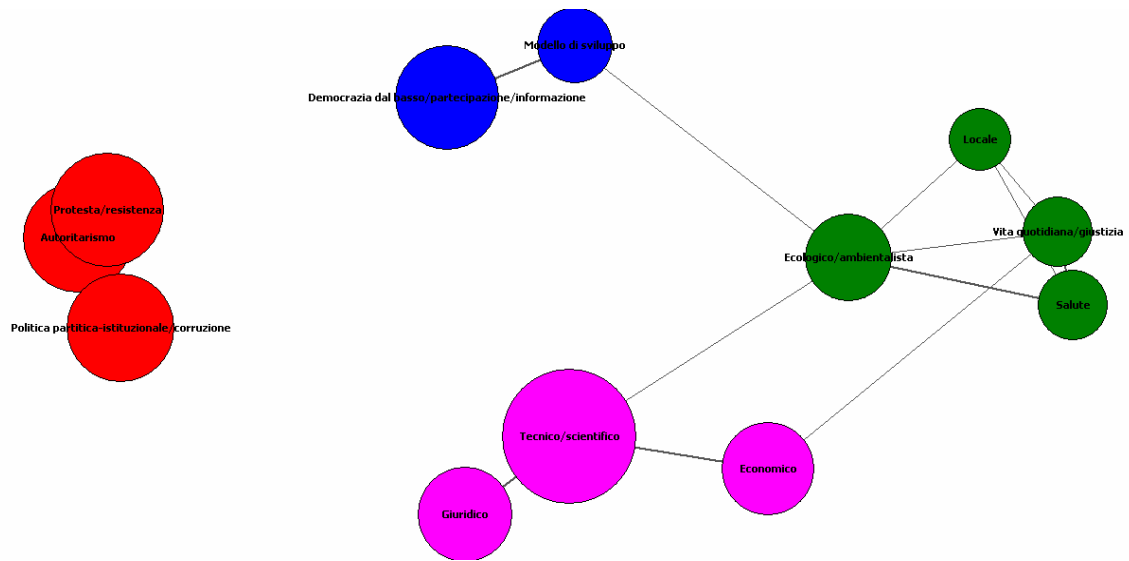


Fig. 19 Mappa concettuale bidimensionale dei frames utilizzati (2D multidimensional scaling)

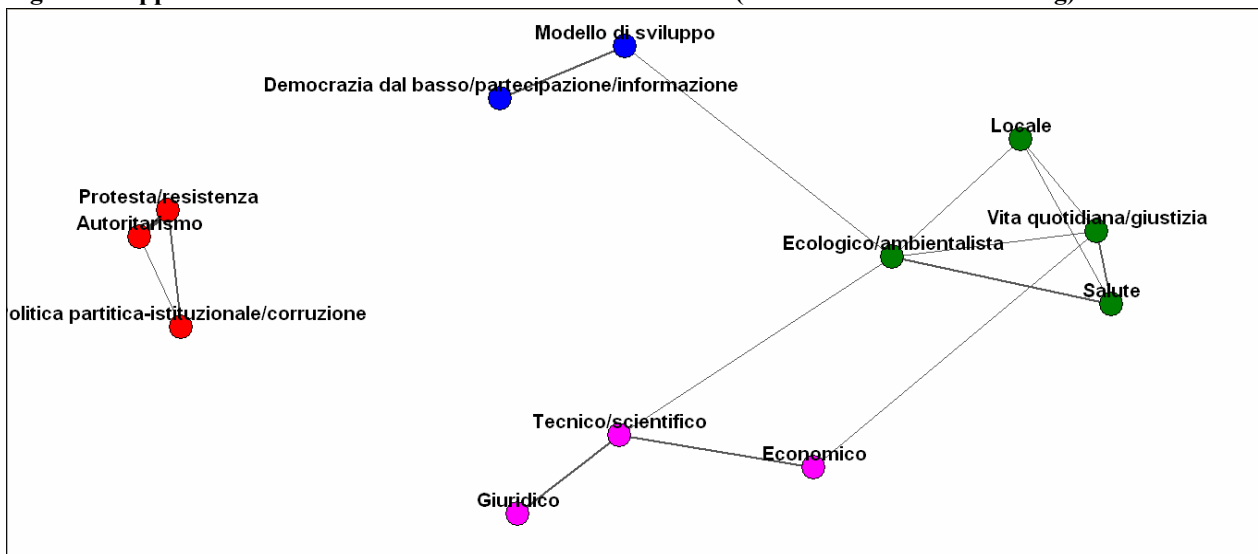


Fig. 20 Mappa concettuale tridimensionale dei frames utilizzati (3D multidimensional scaling)

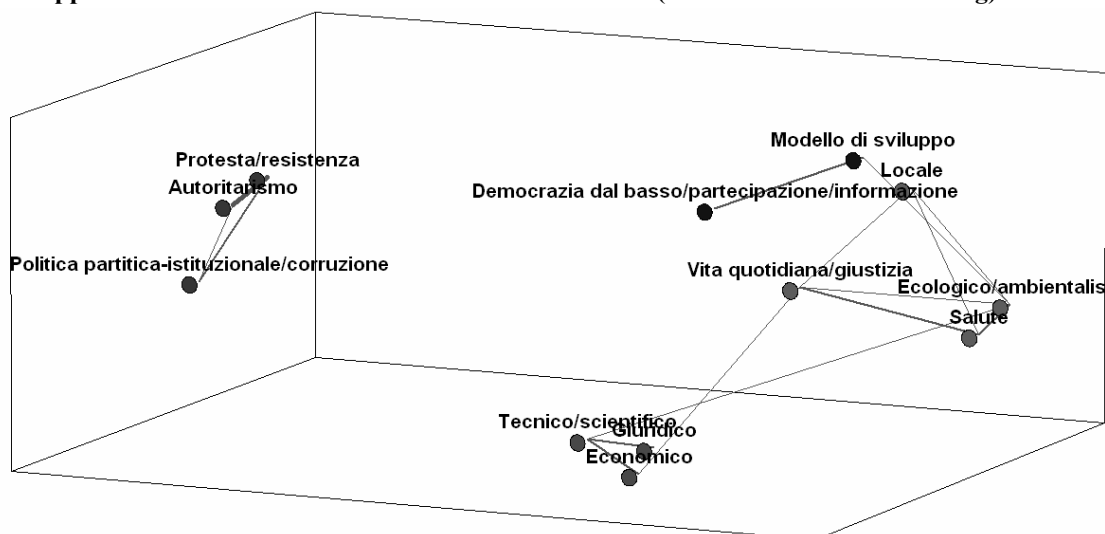
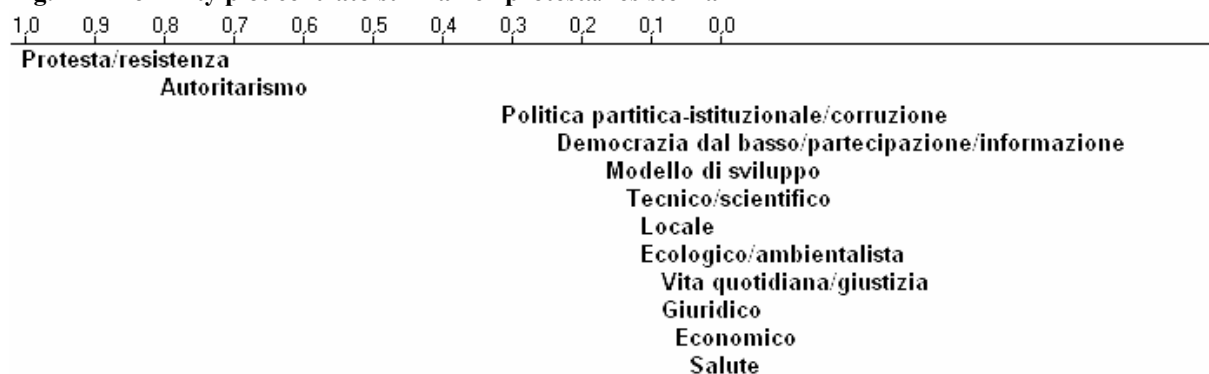


Fig. 21 Proximity plot centrato sul frame “protesta/resistenza”

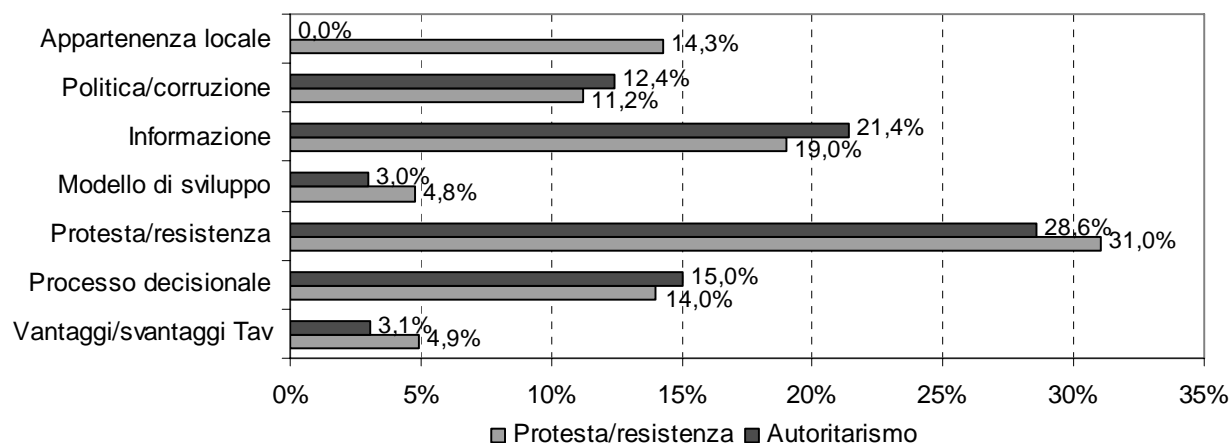


Tab. 38 Tavola di prossimità centrata sul frame “protesta/resistenza”

CODE	CO-OCCURS	DO NOT	IS ABSENT	Ochiai	Sorensen	Inclusion	Jaccard
Autoritarismo	147	32	39	0,806	0,805	0,821	0,674
Politica partitica	57	110	129	0,323	0,323	0,341	0,193
Democrazia dal basso	41	111	145	0,244	0,243	0,270	0,138
Modello di sviluppo	21	59	165	0,172	0,158	0,262	0,086
Tecnico/scientifico	30	227	156	0,137	0,135	0,224	0,073
Locale	13	45	173	0,125	0,114	0,161	0,061
Ecologico/ambientalista	17	94	169	0,118	0,107	0,153	0,056
Vita quotidiana/giustizia	10	61	176	0,087	0,084	0,141	0,044
Giuridico	13	112	173	0,085	0,078	0,104	0,040
Economico	11	109	175	0,074	0,072	0,092	0,037
Salute	6	62	180	0,053	0,047	0,088	0,024

leggere anche che i riferimenti a protesta e autoritarismo si presentano congiuntamente all’interno dello stesso claim in 147 casi, contro i 57 in cui “protesta” co-occorre con “politica partitica”, e gli appena 13 con “locale”, su un totale di 2902 documenti (colonna 1). Soltanto in 32 e 39 casi, infine, è rispettivamente presente un riferimento all’autoritarismo senza che figuri un concomitante richiamo alla protesta (colonna 2) o viceversa (colonna 3). Riferimenti ad autoritarismo e protesta vanno di pari passo anche se si prendono in considerazione i frames utilizzati per contenuto e per bersaglio dei *claims*. Grazie a queste tabulazioni si può ritrovare, oltre all’utilizzo largamente maggioritario che gli attori fanno di cornici tecnico-scientifiche allorché contenuto o bersaglio sia l’opera Torino-Lione in sé (oltre 26% in entrambi i casi), l’ormai consueta concomitanza di riferimenti alla chiusura del processo decisionale e alla resistenza a tale situazione.

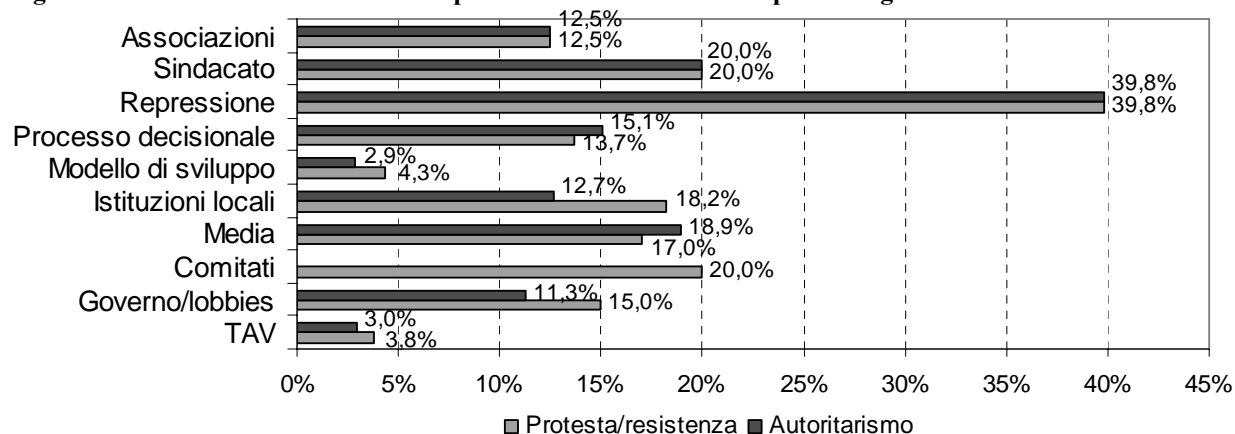
Fig. 22 Percentuale di riferimenti alla protesta e all'autoritarismo per contenuto



Per quanto riguarda il contenuto (fig. 22) le percentuali dei due frames si mantengono su valori assai prossimi per tutte le modalità, ottenendo inoltre entrambi valori più elevati quando queste si riferiscono a *claims* che trattano del *policy-making* (informazione, processo decisionale), mentre la percentuale risulta bassa quanto questi hanno per contenuto l'infrastruttura in sé (vantaggi/svantaggi Tav: 3,1% di riferimenti alla protesta). Il che potrebbe stare a significare che, più che l'opera stessa, a spingere ad utilizzare quadri cognitivi di carattere conflittuale sarebbe proprio il processo decisionale relativo alla sua progettazione. È da rilevare tuttavia anche un'importante eccezione nelle affini percentuali di autoritarismo e protesta, vale a dire la modalità "appartenenza locale" della variabile "contenuto", che presenta il 14,3% di riferimenti alla seconda senza contare alcun richiamo al primo. Tale dato potrebbe tuttavia essere letto in due modi discordanti: come una conferma dell'ipotesi Nimby di motivazione alla protesta su base localistica indipendente dal modello decisionale, o viceversa come conferma dell'ingiustificato etichettamento Nimby attribuito al conflitto, dal momento che ad avere ad oggetto la dimensione locale sono soprattutto i *claims* degli attori favorevoli alla linea che denunciano l'irrazionalità delle contestazioni locali senza menzionare possibili motivazioni nel modello decisionale.

Simile andamento congiunto dei due frames di riferimento si ritrovano anche per quanto riguarda il bersaglio di *claims*. Anche qui costituisce eccezione il caso in cui esso sia rappresentato dai comitati, dal momento che per tale modalità i riferimenti alla protesta sono portati avanti nella quasi totalità dei casi dai promotori, che vedono nei comitati i fautori di un conflitto Nimby egoistico e privo di giustificazioni, tanto meno dal punto di vista del processo decisionale: mentre quello alla protesta è al 20%, il riferimento all'autoritarismo è infatti nullo. Stesso discorso per l'eccezione meno evidente della modalità "istituzioni locali", che presenta una percentuale di riferimenti alla protesta del 18,2% contro il 12,7 all'autoritarismo. La motivazione potrebbe essere la stessa, dal momento che i promotori dirigono anche verso gli enti locali le stesse accuse di cavalcare una protesta priva di fondamento, in questo caso mitigata tuttavia da due fattori. Anzitutto dal fatto che gli stessi promotori, nelle loro accuse contro la contestazione dei sindaci, riconoscono qual è la prima e diretta rimostranza di questi ultimi, vale a dire la loro mancata inclusione nelle arene decisionali chiamate a deliberare su scelte che coinvolgono il territorio da essi amministrato, e nel negare la validità di tale argomentazione fanno spesso ricorso, in negativo, al quadro di riferimento dell'autoritarismo per smontare le giustificazioni degli enti locali (è questo il caso in particolare della Regione Piemonte e dei suoi continui richiami ai numerosi strumenti di consultazione da essa messi in atto al di là degli obblighi di legge sostanzialmente escludenti). Il secondo motivo potrebbe essere poi il fatto che una buona parte dei *claims* aventi per bersaglio le istitu-

Fig. 23 Percentuale di riferimenti alla protesta e all'autoritarismo per bersaglio



zioni locali hanno per autore non i promotori, bensì i comitati civici che per lunghi periodi della vicenda rivolgono agli stessi amministratori locali le medesime accuse dirette ai promotori, di rendersi complici di un processo decisionale autoritario, e le medesime promesse di contestazione. Facendo in tal modo riavvicinare le percentuali di riferimenti ad autoritarismo e protesta anche per questa modalità.

Proprio allo scopo di scremare l'effetto potenzialmente distorsivo che i discorsi degli attori favorevoli possono avere sui risultati dei riferimenti alla protesta che più interessano, i dati sono stati filtrati per i soli soggetti del movimento di opposizione prima, e per i soli comitati poi, per poter analizzare le possibili interazioni fra conflitto e processo decisionale per quelli che indubbiamente sono stati, e rappresentano tuttora, il fulcro delle azioni collettive in Val di Susa.

A livello di movimento nel suo complesso, tuttavia, l'analisi mostra una sostanziale sintonia con quelli che sono i risultati ottenuti per l'insieme degli *stakeholders*, senza far trasparire particolari peculiarità rispetto al corpus che prende in considerazione anche i promotori. Sostanzialmente analogo è il valore degli indici di similarità tra i frames, sulla base dei quali vengono agglomerati gli stessi *clusters*, e identico è anche l'ordine dei frames per quanto riguarda il loro grado all'interno della matrice di adiacenza, ossia rispetto al numero di co-occorrenze che ogni quadro cognitivo intrattiene con gli altri all'interno dei *claims*. Le sottili differenze non inficiano le risultanze riscontrate a livello di insieme degli attori, ma vanno semmai blandamente nella direzione di una loro ulteriore conferma. In particolare il coefficiente di similarità di Ochiai fra i riferimenti all'autoritarismo decisionale e alla protesta si attesta anche in questo caso su un valore piuttosto elevato (specie se raffrontato al valore della similarità fra tutte le altre cornici cognitive), incrementandolo anzi, sia pur impercettibilmente, rispetto al risultato complessivo (da 0.806 a 0.816). Incrementi più corposi si riscontrano per gli altri coefficienti di similarità ed in particolare dell'indice di inclusione, che passa da 0.821 a 0.842, mentre non si registra un corrispettivo aumento del valore per quanto riguarda la similarità tra gli altri frames e fra questi e il riferimento alla protesta, fatta salva una (lieve) maggiore similarità fra quest'ultimo e la cornice relativa alla partecipazione dal basso.

Tale incremento, che ha anche la facoltà, passando dall'insieme degli attori ai soli soggetti del movimento, di diminuire la distanza concettuale esistente fra il *cluster* costituito da "protesta", "autoritarismo" e "politica partitica-istituzionale" e quello che raggruppa "democrazia dal basso-partecipazione-informazione" e "modello di sviluppo", potrebbe derivare da un insieme di concause. La prima è il maggior peso che assumo, in termini di numero di *claims* sul complesso del corpus filtrato per i soli contestatori, i centri sociali, assai più propensi ad utilizzare congiuntamente riferimenti alla protesta e

alla partecipazione dal basso come due facce della stessa medaglia. La seconda è l'importanza che a livello di movimento assume il Comitato di coordinamento, laboratorio di democrazia partecipativa utilizzato primariamente quale organo di accordo fra le varie anime in vista dell'azione collettiva, nel quale, a fianco del rimando al modello decisionale interno considerato come buono contrapposto a quello ufficiale dipinto come autoritario, si ricorre assai più spesso alla dimensione motivazionale in vista della protesta di quanto non facciano i singoli soggetti del movimento presi di per sé.

Altra parziale differenza rispetto al risultato ottenuto per il complesso degli attori coinvolti è in effetti il maggior peso in termini di co-occorrenze che, pur mantenendo inalterato l'ordine dei frames in tal senso, assume la cornice cognitiva relativa alla protesta, che si concretizza in una sua maggiore centralità all'interno del *network* concettuale. Posto $X_i^*=1$ l'indice di centralità standardizzato del riferimento più utilizzato nei *claims* caratterizzati da *frame bridging*, che anche in questo caso è rappresentato da quello tecnico-scientifico (come ugualmente all'estremo opposto di trova quello locale), gli inquadramenti cognitivi "protesta/resistenza" e "autoritarismo" seguono nell'ordine incrementando il valore della propria centralità rispetto al caso con tutti gli *stakeholders*, passando rispettivamente da 0.747 a 0.917 per quel che riguarda la protesta, e da 0.711 a 0.829 per l'autoritarismo decisionale.

7.8 Il caso dei comitati No-Tav

Decisamente più significativi risultano invece i risultati dell'analisi filtrata per i soli claims dei comitati civici. Dalla matrice degli indici di similarità tra i frames (tab. 39) è possibile constatare come anche in questo caso il valore nettamente più elevato del coefficiente di Ochiai sia ancora una volta quello relativo alle co-occorrenze fra la cornice cognitiva dell'autoritarismo e quella della protesta (0.706), più basso rispetto ai casi precedenti ma all'interno di una matrice con valore medio ugualmente più basso. Seguono solo a distanza i valori degli indici di similarità tra i riferimenti di ordine sociale o pressanti interessi locali, che incrementano comunque, come prevedibile, rispetto all'analisi per tutti gli attori (soprattutto quello fra "vita quotidiana/giustizia" e "economico" che passa da 0.271 a 0.402, ma anche quello fra "vita quotidiana/giustizia" e "salute" relativo alla valutazione sociale del rischio collegato all'infrastruttura, che passa da 0.432 a 0.481). Resta tra i valori più alti, sia pur sempre più distanti dal binomio autoritarismo-protesta, anche la prossimità concettuale fra democrazia dal basso e modello di sviluppo (0.350), mentre quella fra i riferimenti al locale e al conflitto, già bassa nel caso complessivo, scende addirittura ad un valore prossimo allo 0 nel caso dei comitati (da 0.125 a 0.028), a rimarcare una

Tab. 39 Matrice degli indici di similarità tra i frame per i soli comitati (coefficiente di Ochiai)

	Autoritarismo	Democrazia dal basso	Ecologico/ambientalista	Economico	Giuridico	Locale	Modello di sviluppo	Politica partitica	Protesta/resistenza	Salute	Tecnico/scientifico	Vita quotidiana/ giustizia
Autoritarismo	1											
Democrazia dal basso	0,137	1										
Ecologico/ambientalista	0,024	0,206	1									
Economico	0,066	0,140	0,199	1								
Giuridico	0,072	0,254	0,193	0,087	1							
Locale	0,030	0,127	0,271	0,191	0,030	1						
Modello di sviluppo	0,088	0,357	0,309	0,160	0,044	0,272	1					
Politica partitica	0,322	0,200	0,038	0,189	0,112	0,023	0,086	1				
Protesta/resistenza	0,706	0,128	0,046	0,062	0,045	0,028	0,103	0,318	1			
Salute	0,000	0,211	0,350	0,317	0,074	0,339	0,159	0,097	0,023	1		
Tecnico/scientifico	0,101	0,249	0,253	0,290	0,116	0,145	0,198	0,209	0,094	0,207	1	
Vita quotidiana/ giustizia	0,074	0,174	0,247	0,402	0,024	0,243	0,179	0,096	0,069	0,481	0,205	1

Tab. 40 Matrice di adiacenza dei frames per i soli comitati (co-occorrenze)

	Democrazia dal basso	Tecnico/scientifico	Politica partitica	Economico	Modello di sviluppo	Ecologico/ambientalista	Salute	Vita quotidiana/giustizia	Protesta/resistenza	Autoritarismo	Giuridico	Locale		X^*_i
Democrazia dal basso	129	67	61	55	69	58	58	56	54	54	61	52	268	1,000
Tecnico/scientifico	67	132	62	65	59	61	58	58	52	52	53	53	266	0,985
Politica partitica	61	62	114	57	51	48	51	51	64	63	52	47	215	0,602
Economico	55	65	57	96	54	55	60	64	49	49	50	53	201	0,496
Modello di sviluppo	69	59	51	54	96	60	53	54	51	50	48	56	195	0,451
Ecologico/ambientalista	58	61	48	55	60	87	60	56	48	47	54	55	183	0,361
Salute	58	58	51	60	53	60	85	65	47	46	49	57	183	0,361
Vita quotidiana	56	58	51	64	54	56	65	86	49	49	47	54	183	0,361
Protesta/resistenza	54	52	64	49	51	48	47	49	93	77	48	47	173	0,286
Autoritarismo	54	52	63	49	50	47	46	49	77	87	49	47	164	0,218
Giuridico	61	53	52	50	48	54	49	47	48	49	88	47	140	0,038
Locale	52	53	47	53	56	55	57	54	47	47	47	73	135	0,000
	268	266	215	201	195	183	183	183	173	164	140	135		

scarsa o nulla relazione, per gli attori più importanti del conflitto, fra il ricorso argomentativo alla protesta e giustificazioni di tipo localistico, specie se raffrontate alla forte relazione esistente invece nel loro discorso fra protesta e autoritarismo nel processo decisionale.

Considerando questi coefficienti di similarità di Ochiai derivanti dalla loro co-occorrenza all'interno degli stessi *claims*, è possibile procedere ad un'agglomerazione in *clusters* dei frame utilizzati dai comitati civici (fig. 24), mentre guardando al dato numerico delle co-occorrenze si può ottenere l'indicazione dei frames che intrattengono più legami con gli altri (tab. 40). Si ha così che il frame più utilizzato dai comitati all'interno delle argomentazioni contraddistinte da *frame bridging*, contrariamente a quanto accadeva sia per gli attori nel loro complesso sia per tutti i soggetti del movimento, è quello della democrazia dal basso che sancisce il loro impegno in prima persona e rifiuto di delegare, seguito comunque molto da vicino ($X^*_i=0.985$) da quello scientifico utilizzato per rispondere in maniera avveduta alle accuse di irrazionalità. Se il riferimento generale al modello di sviluppo rappresenta poi una fra le argomentazioni con più legami, il quadro cognitivo relativo al locale, contrariamente alle a quanto asseriscono i detrattori, non si trova che all'ultimo posto. In base a questi dati è possibile risalire ad un indice di centralità standardizzato dei vari frames all'interno del discorso dei comitati (X^*_i), che permette di ottenere un valore pari a 1 per il riferimento con più legami semantici (partecipazione dal basso), 0 per quello con meno legami (locale).

Sulla base di queste informazioni è possibile dare una rappresentazione grafica del grafo di relazioni (fig. 25). La disposizione dei nodi nello spazio bidimensionale è sempre indicativa della centralità nello spazio delle relazioni, il colore del *cluster* di appartenenza, mentre la dimensione dei nodi e lo spessore delle linee stanno a raffigurare il numero di relazioni incidenti e la prossimità concettuale. La prima cosa da notare è che anche in questo caso le cornici appartenenti alla categoria politica formano un gruppo a sé stante, privo di significativi legami di co-occorrenza con gli altri ma fortemente prossimo al proprio interno, specie per quanto riguarda il solito binomio autoritarismo-protesta. Da rilevare inoltre come il frame tecnico-scientifico nel caso dei comitati civici entri a far parte di un *cluster* con l'altro riferimento maggiormente utilizzato nelle argomentazioni complesse, ossia quello alla partecipazione e alla democrazia dal basso, oltre che con quello al mutamento del modello di sviluppo. La centralizzazione del reticolo concettuale nel suo complesso, sia pur mantenendosi bassa per via della completa disconnes-

Fig. 24 Dendrogramma di agglomerazione dei cluster di frame

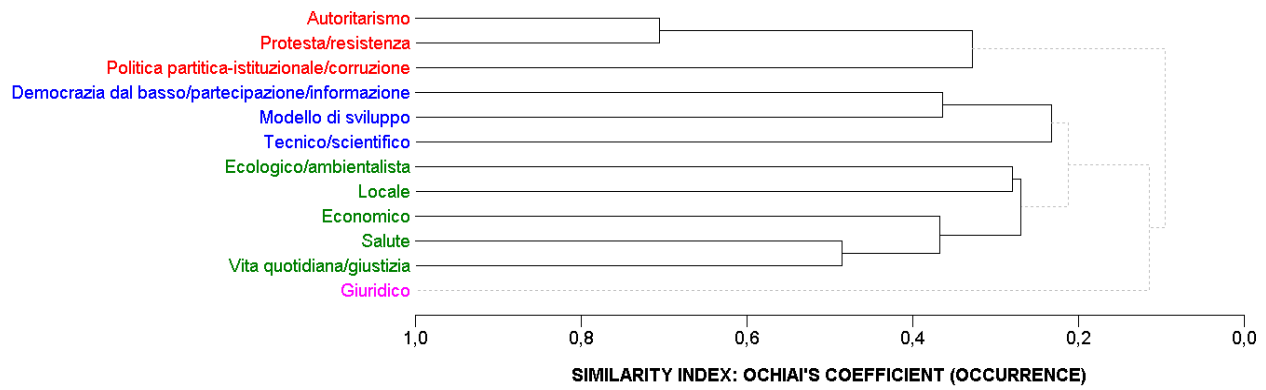


Fig. 25 Grafo bidimensionale delle co-occorrenze tra i frame utilizzati dai comitati

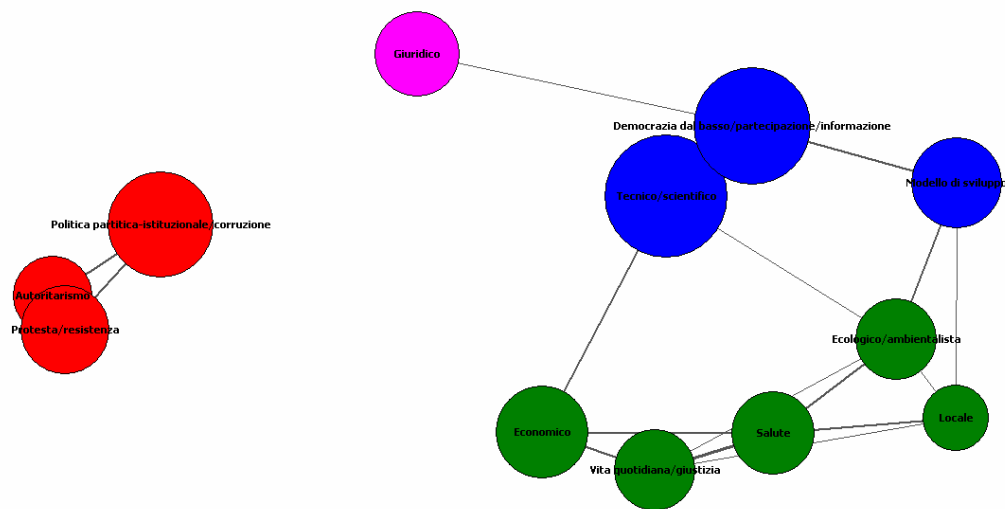


Fig. 26 Mappa concettuale bidimensionale dei frame utilizzati dai comitati (2D multidimensional scaling)

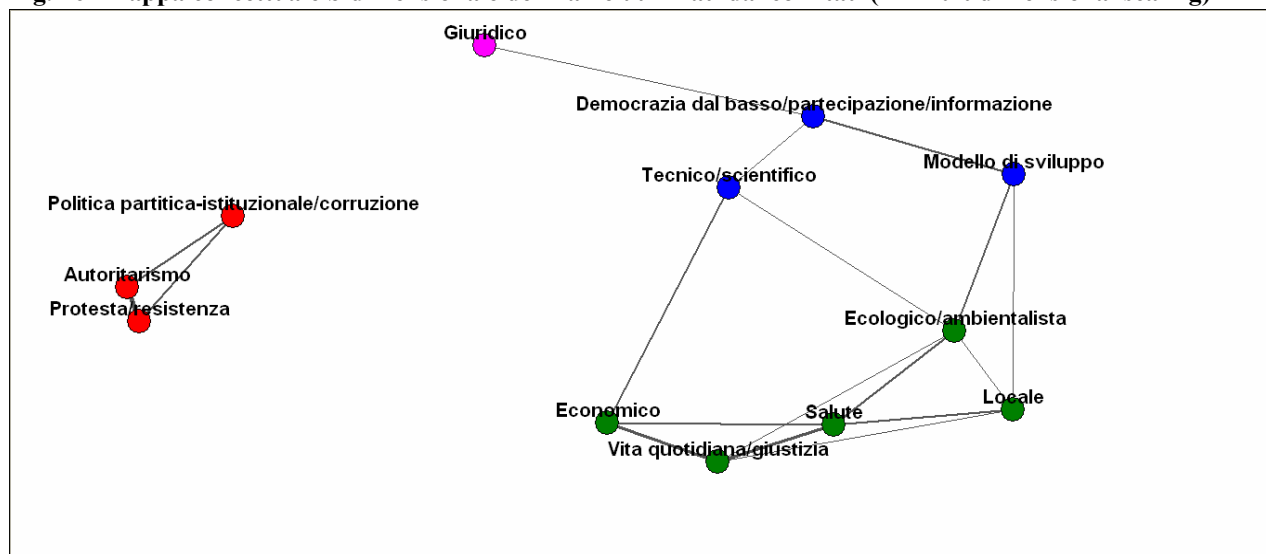
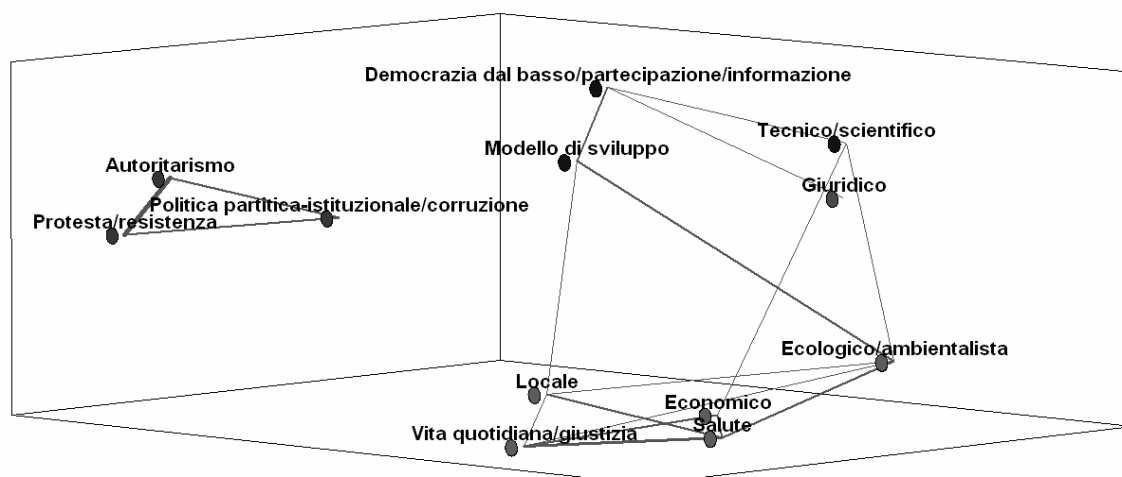


Fig. 27 Mappa concettuale tridimensionale dei frame utilizzati dai comitati (3D multidimensional scaling)



sione del *cluster* autoritarismo-protesta, cresce leggermente rispetto al caso con tutti gli attori, a causa del nucleo costituito da frame tecnico-scientifico e della democrazia dal basso (da 0.292 a 0.301⁵).

Dalla mappa concettuale tridimensionale dei frames utilizzati (fig. 27) si può cogliere una rappresentazione più fedele (Stress=0,121; R²=0,954) della distanza concettuale che separa il *cluster* politico, ed in special modo autoritarismo e protesta, dal resto del *network*. Come si legge meglio dalla mappa a due dimensioni (fig. 26; Stress=0,215, R²=0,822), i frames di tipo sociale sono riuniti in uno stesso cluster, mentre quelli di tipo tecnico sono divisi in tre cluster distinti, evidentemente utilizzati come altrettante giustificazioni scientifiche a supporto di altre argomentazioni. Quello economico figura nello stesso *cluster* dei frame di tipo sociale, in quanto spesso nei documenti si mette in relazione il costo eccessivo e la presunta inutilità commerciale dell'infrastruttura con una *frame extension* ai tagli ai trasferimenti alle spese sociali (giustizia), sanitarie (salute) e agli enti locali (locale), e agli incentivi per le risorse rinnovabili e la tutela dell'ambiente (ecologico/ambientalista). I riferimenti giuridici costituiscono un *cluster* a sé stante, dal momento che le argomentazioni di questo tipo sono generalmente utilizzate in maniera autonoma, per dimostrare violazioni delle norme vigenti. L'unico significativo legame di prossimità si ha con "democrazia dal basso/informazione", utilizzando argomentazioni giuridiche per dimostrare la necessità di uno spostamento verso il basso dei centri decisionali (vedi i continui attacchi alla Legge Obiettivo in contrapposizione al "laboratorio Val Susa" di democrazia partecipativa). Anche il frame "tecnico/scientifico" sembra utilizzato in questo senso, a rimarcare il riferimento a dati "certi" da parte della popolazione auto-organizzata, contrariamente a quanto fanno i promotori accusati di non seguire realmente i criteri razionali-scientifici di cui si fanno portatori, ma solo di farsene scudo per depotenzicare l'ideologia sviluppatista quando non i loro interessi diretti.

Il frame tecnico/scientifico forma parte di un *cluster* comprendente anche i riferimenti alla democrazia dal basso e al modello di sviluppo, ma non esiste prossimità significativa con quest'ultimo, ma solo attraverso il legame-ponte con "democrazia dal basso". "Modello di sviluppo" presenta invece co-

⁵ Indice di centralizzazione del grafo calcolabile attraverso la radice quadrata della varianza degli indici di centralità standardizzati dei vari frames (X_i^*) rispetto alla loro media (\bar{X}^*):

$$S_{X^*} = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (X_i^* - \bar{X}^*)^2}{n}}$$

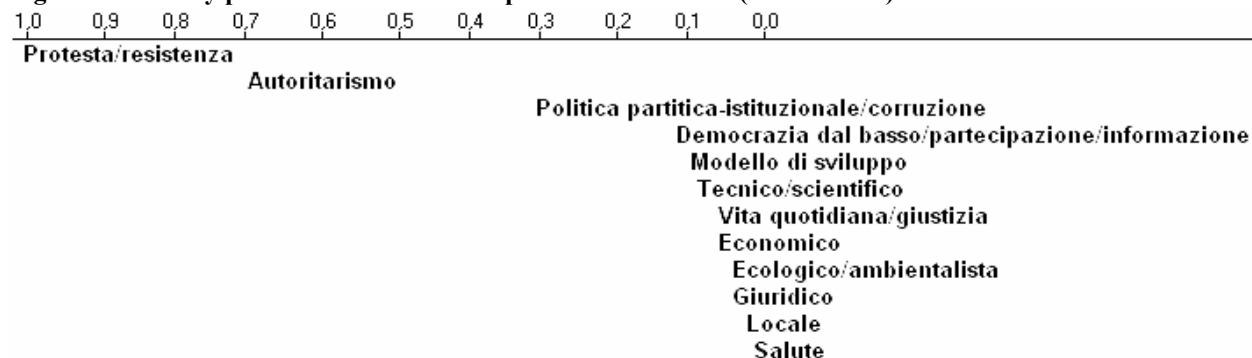
occorrenza significativa con i riferimenti alla dimensione locale, ma soprattutto forte con quelli relativi alla democrazia dal basso e al frame ecologico/ambientalista, secondo le caratteristiche che il movimento attribuisce al modello alternativo a quello incarnato dal Tav (attenzione all'ambiente piuttosto che al profitto e potere decisionale al più basso livello territoriale e sociale piuttosto che nelle mani dei grandi interessi). Si tratta del centro del *network* concettuale, nel quale il riferimento scientifico viene utilizzato per fornire giustificazioni universali agli altrettanto generali obiettivi di mutamento della democrazia e del modello di sviluppo.

Ciò che più importa tuttavia ai fini dell'obiettivo primario della ricerca è quanto riguarda gli indici di similarità fra le argomentazioni di tipo politico. Fatto salvo il riferimento alla democrazia dal basso che si è visto essere legato più ad un modello alternativo di sviluppo e democrazia che quantomeno gran parte dei comitati si prefigge, per quanto riguarda ciò che di politico è legato al sistema attuale e all'attuale processo decisionale sul Tav, i riferimenti a politica partitica, autoritarismo decisionale e protesta/resistenza sono del tutto auto-referenziali, nel senso che occorrono nella quasi totalità dei casi solo all'interno di *claims* che contengono a loro volta uno degli altri due frames di tipo politico (notare la mancanza di legami con altri frames nella mappa concettuale). In particolare poi, è da rilevare la stretta similarità fra "autoritarismo" e "protesta", come si nota sia dallo spessore della linea che li lega, sia dalla loro vicinanza geometrica, sia infine, in termini quantitativi, dal *proximity plot* che riporta il coefficiente di similarità di Ochiai centrato sul codice "protesta/resistenza" (fig. 28). Ciò lascia supporre una relazione diretta, quantomeno nelle argomentazioni utilizzate, fra protesta e autoritarismo del processo decisionale, piuttosto che ad esempio con riferimenti al livello locale, come invece supposto dall'ipotesi dei promotori di conflitto Nimby localistico. Il frame locale risulta infatti essere il penultimo tra i frames per quanto riguarda la prossimità rispetto a quello della protesta, con un indice di similarità prossimo allo 0 quale che sia il coefficiente utilizzato, mentre rimane nella gran parte di casi al di sopra dello 0.7 quello con il riferimento all'autoritarismo, come si legge in tab. 41. Dalla tavola di prossimità si può inoltre rilevare come soltanto in 10 e 16 casi è rispettivamente presente un riferimento all'autoritarismo senza che figuri un concomitante richiamo alla protesta (colonna 2) o viceversa (colonna 3), e che, se tali due cornici co-occorrono in 52 *claims*, "locale" e "protesta" sono presenti congiuntamente in 1 solo caso, su un corpus di 1249 documenti prodotti dai comitati No-Tav.

La forte correlazione fra autoritarismo e protesta nel discorso dei comitati traspare anche attraverso la *code sequenze analysis*, la cui matrice (tab. 42) riporta gli Z-values di tutte le sequenze di frames, misura standardizzata della devianza dalla frequenza attesa: più è luminosa la colorazione delle celle, più la sequenza si discosta dal valore atteso, e quindi meno probabile è che tale sequenza possa essere attribuita al caso. Per quanto riguarda i comitati si può notare come le celle relative alla sequenza autoritarismo→protesta, e viceversa, presentino valori positivi molto elevati, ben al di sopra delle altre sequenze di frames, il che significa che si tratta di sequenze che si verificano con una frequenza assai più elevata di quella attesa. In particolare il valore più elevato è quello di autoritarismo→protesta, con 10,18 deviazioni standard sopra la media ($p=.000$), seguito da protesta→autoritarismo con 8,96 deviazioni standard sopra la media ($p=.000$; l'unica sequenza che segue, a distanza, è ambientalismo→salute con +4,40). I valori si presentano particolarmente elevati specie se raffrontati a quelli delle altre possibili sequenze che coinvolgono i due riferimenti cognitivi, che si attestano invece attorno alla media confermando la natura sostanzialmente isolata di tale accoppiamento semantico all'interno del discorso dei comitati. Ciò si traduce nel fatto che non solo i due frames sono strettamente correlati a livello di co-occorrenza all'interno degli stessi *claims*, ma è anche possibile avanzare l'ipotesi che tale correlazione

non sia dovuta al caso. È questo ciò che conta, più della direzione della sequenza in sé, dal momento che nell'argomentazione ciò che l'autore considera la causa (in questo caso lo scontento nei confronti dell'autoritarismo decisionale) può facilmente essere presentato dopo ciò che viene considerato come effetto (nell'ipotesi, il ricorso alla protesta, dotato di una carica espressiva maggiore e dunque spesso utilizzato come incipit nel discorso, specie nel caso di testi intrinsecamente performativi quali volantini e comunicati).

Fig. 28 Proximity plot centrato sul frame "protesta/resistenza" (soli comitati)



Tab. 41 Tavola di prossimità centrata sul frame "protesta/resistenza" (soli comitati)

CODE	CO-OCCURS	DO NOT	IS ABSENT	Ochiai	Sorensen	Inclusion	Jaccard
Autoritarismo	52	10	16	0,706	0,705	0,756	0,544
Politica partitica	18	50	29	0,318	0,313	0,383	0,186
Democrazia dal basso	8	75	39	0,128	0,123	0,170	0,066
Modello di sviluppo	5	45	42	0,103	0,103	0,128	0,054
Tecnico/scientifico	6	80	41	0,094	0,090	0,106	0,047
Vita quotidiana/giustizia	3	37	44	0,069	0,069	0,075	0,036
Economico	3	47	44	0,062	0,062	0,064	0,032
Ecologico/ambientalista	2	39	45	0,046	0,045	0,049	0,023
Giuridico	2	40	45	0,045	0,045	0,048	0,023
Locale	1	26	46	0,028	0,027	0,037	0,014
Salute	1	38	46	0,023	0,023	0,026	0,012

Tab. 42 Code Sequence Matrix (Z-score) per i soli comitati

	Tecnico/scientifico	Economico	Giuridico	Democrazia dal basso	Politica partitica	Protesta/resistenza	Autoritarismo	Ecologico/ambientalista	Salute	Locale	Vita quotidiana/giustizia	Modello di sviluppo
Tecnico/scientifico	-2,16	2,62	-0,03	-0,52	0,88	-1,99	-1,65	2,57	0,60	-0,57	0,22	0,57
Economico	1,24		0,55	-0,08	-0,21	-0,94		1,39	-0,26	2,22	0,34	
Giuridico	-0,46		0,11	2,03	-0,52	-0,01	1,16	1,82	-0,58		-0,53	-0,78
Democrazia dal basso	0,72		1,39	-1,91	-1,06	-0,42	-1,19	1,04	0,99	0,69	-0,08	1,61
Politica partitica	-0,32	0,63	-0,73	1,23	-1,42	3,01	3,82	-1,20			-1,17	-0,92
Protesta/resistenza	-0,46		0,11	-0,27	-0,74	8,96			-0,58		0,27	
Autoritarismo	-1,85	0,22		-0,15	1,44	10,18					-0,76	-1,02
Ecologico/ambientalista	-0,14	1,21	-1,02	0,09		-1,11			4,40	1,25	1,16	0,07
Salute	-0,61	3,02	-1,02	-1,38	-0,48			1,78	-0,94	2,09	3,88	
Locale	-1,24	0,33		-0,54				3,72	2,92	-0,23	2,30	0,40
Vita quotidiana/giustizia	-1,45	3,83		-1,28	-0,93	-1,05		2,62	3,25	0,50	-0,82	-1,09
Modello di sviluppo	-0,5	-1,6	-1,4	2,29	-1,5	0,11	0,01	2,77	0,41	2,12	-0,7	-1,54

A = Autoritarismo
 B = Protesta/resistenza
 Freq of A = 52
 Freq of B = 41
 Expected Freq = 1,6
 B follows A = 26,9%
 A precedes B = 34,1%
 % of sequences = 53,8%
 Z value = 10,18
 P = ,000

A = Protesta/resistenza
 B = Autoritarismo
 Freq of A = 41
 Freq of B = 52
 Expected Freq = 2,5
 B follows A = 39,0%
 A precedes B = 30,8%
 % of sequences = 50,0%
 Z value = 8,96
 P = ,000

PARTE IV

IL CASO FRANCESE

8. Studio del contesto e delle arene decisionali

8.1 Stakeholder analysis

8.1.1 *Gli attori coinvolti e la loro posizione nei confronti della scelta*

Rispetto a quanto accade dal lato italiano, si registrano oltre confine due distintive caratteristiche per quanto riguarda la mappa degli attori coinvolti della vicenda. Tali caratteristiche, come si tenterà di dimostrare nel prosieguo del lavoro, non sono da considerarsi quali statiche situazioni preesistenti alla vicenda stessa, bensì come sottoprodotto del processo decisionale messo in atto. La prima di queste è che non si trovano in Francia attori operanti, od operanti in maniera precipua, sull'intero territorio di attraversato dall'opera e legati a proteste ugualmente distribuite sull'intero territorio, come invece in Italia. Si riscontrano, piuttosto, nodi di attori operanti ad un livello strettamente locale, attorno a determinate problematiche suscitate dal progetto sul territorio di un determinato comune o di una zona comunque limitata. Gli attori interagiscono all'interno di ciascun nodo locale, ma i nodi di attori non hanno alcun tipo di connessione fra di loro, neanche attraverso legami-ponte con associazioni sovra-locali, per esempio ambientaliste, che giocano da questa parte del confine un ruolo decisamente marginale. Neppure il superficiale contributo da parte di associazioni regionali o nazionali, come FRAPNA (Fédération Rhône-Alpes de Protection de la Nature), FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) e FNE (France Nature Environnement) sembra infatti riuscire ad evitare la dispersione dell'attenzione attorno all'infrastruttura.

Mai si è saldato di conseguenza un blocco a favore o contro l'opera in termini generali, ma (eventualmente) solo contingenti e locali, tanto che si possono distinguere almeno cinque diverse zone di discussione lungo il tragitto dell'opera, in termini sia geografici che temporali, ognuna del tutto autoreferenziale e scollegata dalle altre:

- l'alta Valle Maurienne per la creazione del tunnel di base internazionale;
- il comune di Villarodin-Bourget contro il deposito dei materiali di risulta della discenderia di Modane nel sito naturalistico del Moulin;
- la zona di Bourgoin-Jallieu e comuni limitrofi con i suoi comitati di quartiere, preoccupati del sovraccarico infrastrutturale e del doppio tracciato della linea;
- le questioni relative alla contrarietà alla linea storica lungo il lago di Bourget;
- la discarica di risulta del tunnel di base nel sito naturalistico della Carrière du Paradis nel comune di Lanlesbourg Mont-Cenis, contraria tutta l'amministrazione e il Consiglio Comunale e il Collectif défenseurs du Mont-Cenis.

La seconda caratteristica discende dalla prima. La mancanza di coalizioni allargate e impegnate nella difesa di una posizione forte e generale comporta un set di posizioni nei confronti dell'opera decisamente più variegato rispetto a quanto non accada in Piemonte (tab. 8.2). La minore importanza relativa attribuita alla *policy* comporta che, fra attori nettamente favorevoli e contrari, la faccia da padrone la categoria intermedia che risulta del tutto residuale in Italia, la quale raccoglie a sua volta uno schieramento tutt'altro che omogeneo (tab. 8.1).

Tab. 8.1 Schieramento degli attori rispetto all'opera

	FAVOREVOLI		CONTRARI		Altre posizioni	
	Locali	Sovra-locali	Locali	Sovra-locali	Locali	Sovra-locali
Comitati				Collectif Non-Tgv		Comitati di quartiere
Associazioni ambientaliste		APE Réseau Action Climat	APPNV Le ligne d'horizon Les Amis de la Terre CIPRA France Ligue Protection Oiseaux FNE			Frapna Association Gentiana Association Mamottoux CORA Faune Sauvage Réseau de la botanique francophone
Associazioni di utenti				FNAUT Réseau Actions Transports Collectif des usagers TER		
Altre associazioni	Reagir! Vivre en Maurienne Collectif vs Doublement A7 ARSMB CEDRUL DARLY ADTC		Gardarem la Terra	Attac		Adrilac Acac ASSMoulin Collectif défenseurs Mont-Cenis Apsab Cojam CADS Aboutir
Soggetti istituzionali		Unione Europea CIG Governo nazionale Regione Dipartimenti Savoia e Isère Comuni Lyon e Chambéry Comuni Maurienne				Singoli comuni Singoli organismi cooperazione sovra-comunale Eletti della zona
Soggetti antagonisti			Centri Sociali Gruppi anarchici			
Partiti politici	Tutti i partiti di centrodestra, centro-sinistra e sinistra, Verdi compresi, tanto a livello locale che sovra-locale					
Organizzazioni di categoria		Industriali Sindacati confederali		Sindacato di base SUD		Agricoltori Cacciatori Pescatori
Altri	Transalpine Pro-Infras RFF LTF					

8.1.2 Gli attori nettamente contrari

Partendo dai soggetti che adottano una posizione nettamente contraria alla costruzione della nuova linea, si può riscontrare come essi, diversamente dal caso italiano, non siano che una ristretta minoranza nel complesso degli attori. Per primi vengono elencati quelli più importanti nella vicenda per posizioni assunte, azioni portate avanti e numero di *claims* prodotti, quelli che saranno tenuti in specifico conto durante l'analisi quantitativa ed indicati come "contestatori più importanti".

Tab. 8.2 Alternativa sostenuta per attore (N=1751)

	Adattamento linea esistente	Progetto proposto	Variante progetto proposto	No progetto: altra soluzione	No progetto: nessuna soluzione	TOTALE
Centri sociali	81,8			18,2		100
Sindaci comitati	33,1 100,0	6,9	46,9	6,5	6,7	100 100
LTF		100,0				100
Regione		100,0				100
Verdi		100,0				100
FRAPNA	14,3	0,1	85,1	0,5		100
FNAUT	100,0					100
Adrilac			100,0			100
ASSMoulin	18,2		0,2	81,6		100
Collectif Rhône-Alpin vs Lyon-Turin	100,0					100
Collectif Ardèche-Drôme vs Lyon-Turin	100,0					100
Collectif Lyonnais vs Lyon-Turin	100,0					100
Acac			100,0			100
Cads	100,0					100
FNE	100,0					100
Apsab	100,0					100
Cojam			100,0			100
Unioni di quartiere				100,0		100
Dipartimento Isère		51,6	48,4			100
Cedrul		100,0				100
Collectif Mont-Cenis	100,0					100
Dipartimento Savoia		49,7	50,3			100
Camera di commercio			100,0			100
Commercianti		100,0				100
Cacciatori					100,0	100
Vivre en Maurienne			100,0			100
Singoli cittadini	100,0					100

FNAUT - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Sicuramente il più rappresentativo fra i soggetti che si oppongono senza dubbio in maniera determinata e globale contro il progetto, si tratta di una federazione a carattere nazionale di associazioni, impegnata in teoria quale organizzazione di utenti/consumatori dei trasporti, ma in realtà attiva su diversi fronti, a partire da quello della difesa ambientale. Le critiche che essa rivolge al progetto sono assai simili a quelle dei dissidenti piemontesi: costi faraonici per un'opera inutile dal momento che la saturazione della linea non è minimamente in vista, e che rappresenta uno sperpero di enormi fondi pubblici che potrebbero essere invece investiti a vantaggio della collettività, in opere ben più pressanti per i bisogni dei cittadini (piccole opere utili contrapposte all'ideologia delle grandi opere o "sistema TGV" [Fourniau 1988]). In particolare, vista la natura dell'associazione, il riferimento è anzitutto al miglioramento del trasporto locale per i pendolari, e poi all'ammodernamento della linea storica. Quest'ultima opzione è vista, come dalle associazioni italiane, come la via maestra da seguire, dal momento che essa permetterebbe di risparmiare immensamente sui fondi (che potrebbero così essere dirottati altrove), ma anche sui tempi e sui costi sociali e ambientali dei cantieri. FNAUT critica infatti le argomentazioni utilizzate dalle associazioni della Maurienne a favore della Torino-Lione, descritta come panacea di tutti mali di traffico ed inquinamento dovuto al trasporto su gomma attraverso il valico del Moncenisio, sostenendo che la costruzione di una nuova infrastruttura ad alta velocità, ammesso e non concesso che agisse a tal scopo, non rappresenterebbe certo una soluzione a breve termine a questo problema. Facendo notare anzitutto che in assenza di adeguati incentivi difficilmente il traffico merci si trasferirebbe autonomamente su rotaia, e soprattutto che tale potenziale effetto benefico sulla qualità della vita e dell'aria si avrebbe comunque solo ad opera ultimata, vale a dire solo dopo un'attesa nell'ordine di almeno due decenni, durante la quale non solo il problema originario non sarebbe risolto, ma a questo si aggiungerebbe quello delle problematiche legate a innumerevoli maxi-cantieri e al traffico pesante ad essi correlato. Situazioni che potrebbero essere facilmente evitate, secondo FNAUT, attraverso

l'ammodernamento della linea storica, ed in particolare con l'ipotesi Gabarit B1 (che rappresenta la prima opzione anche per le associazioni ambientaliste moderatamente favorevoli all'opera come Frapna), che porterebbe alla soluzione del problema in tempi incredibilmente più brevi attraverso interventi assai meno invasivi, e dunque anche ad una riduzione radicale dei costi, sia finanziari, sia sociali ed ambientali. Secondo la tipologia di Lafaye e Thévenot [1993], l'associazione di caratterizza dunque per l'autonoma capacità di *expertise*.

Motivazioni simili a quelle di FNAUT vengono portate avanti, sia pur in maniera molto meno strutturata, da associazioni con intenti simili, quali Réseau Actions Transports, che chiede una revisione più profonda di tutta la politica dei trasporti della regione piuttosto che la costruzione di opere faraoniche potenzialmente inutili, e Collectif des usagers TER pour un réseau ferroviaire publique égalitaire et massif, che chiede sia data netta priorità ad investimenti in trasporto locale (TER – Trains Express Régionaux) utili per la popolazione e meno costosi, piuttosto che allo sperpero di denaro pubblico in favore dei grandi interessi.

L'importanza nel caso francese di associazioni di utenti rende evidente un'altra dimensione dei gruppi di interesse coinvolti in maniera contraria all'opzione di *policy*, vale a dire l'opposizione non solo degli abitanti delle zone interessate dall'opera e di associazioni di tipo ambientalista non necessariamente legate al territorio, ma anche di potenziali futuri utilizzatori dell'infrastruttura e attuali fruitori delle infrastrutture ferroviarie esistenti, ancora una volta non necessariamente pendolari effettivamente legati alla tratta in questione, invocando la partecipazione attiva non solo dei "fornitori", ma soprattutto degli utenti finali che scelgono di utilizzare la propria opzione di *voice*. Una filosofia opposta a quella del *new public management* cui si rifà la progettazione di tipo tecnocratico, secondo la quale i cittadini destinatari delle scelte sono visti come clienti, dei quali da una parte va saggiata la soddisfazione, mentre per altro verso sono visti come potenziale coalizione esterna portatrice di spinte negative per la progettazione [Mintzberg, cit. in Frey 2000, 698-700].

Collectif Rhône-Alpin contre le Lyon-Turin

Collectif Ardèche-Drôme contre le Lyon-Turin

Collectif lyonnais contre le TGV Lyon-Turin

Si tratta di raggruppamenti di comitati civici (Collectif Non-Tgv) a varie scale territoriali: metropolitana (Lione), dipartimentale (Ardèche-Drôme) e regionale (Rhône-Alps). Scale dunque superiori rispetto a quelle dei comitati italiani, rispetto ai quali sono tuttavia molto simili per quanto riguarda sia l'organizzazione interna, sia l'orizzonte cognitivo adottato e le argomentazioni portate avanti contro l'ipotesi di progetto, sia infine le azioni portate avanti. Anche in questo caso, come per gli oppositori italiani ma anche per FNAUT, la contrarietà è rivolta verso la costruzione di una nuova linea, mentre si guarda con favore all'ammodernamento di quella esistente. Come gli omologhi italiani essi dimostrano di saper sfruttare tutte le possibili strategie utili allo scopo di bloccare l'inizio dei lavori, e di riuscire ad adattare le cornici cognitive all'andamento del processo in maniera pragmatica rispetto alle giustificazioni dei promotori. Essi si basano dunque, secondo la categorizzazione di Lafaye e Thévenot [1993] sia su giustificazioni di tipo civico, che mirano cioè a far rispettare le leggi e i regolamenti esistenti, sia sull'autonoma capacità di *expertise* e di produzione di informazione propriamente scientifica, sia infine su un orientamento critico o militante, che contesta la logica industriale e tecnocratica che bloccherebbe la diffusione delle informazioni verso il pubblico e il dibattito democratico. Ciò in cui differiscono dai

comitati piemontesi è però, oltre alla scala geografica superiore, una dotazione di risorse e soprattutto un peso politico nella vicenda incommensurabilmente inferiore.

Centri sociali e gruppi anarchici

Sono in realtà gli unici ad opporre all'opera una critica radicale e generale sullo stile di quella italiana. Non a caso prendono il movimento valsusino a modello, collaborando e partecipando talvolta alle azioni italiane e lamentando viceversa l'acquiescenza degli ambienti della contestazione francese. La loro preoccupazione, che ricorre in molti documenti, è quella di fare in modo che «gli oppositori italiani possano vedere che gli abitanti della regione Rhône-Alpes non sono affatto come una sola persona dietro i promotori di questa scelleratezza finanziaria, tecnologica ed umana» (09/12/2005, comunicato). Su queste basi criticano aspramente non solo il partito dei Verdi e quelli della sinistra schierati a favore del progetto, ma anche i vari ambienti antagonisti e le associazioni ambientaliste che a loro modo di vedere starebbero perdendo l'occasione per porre una sfida all'attuale modello di sviluppo a partire dalla critica dell'opera in questione, in questo modo risultando non solo collusi con i promotori di quest'ultima, ma contribuendo a riprodurre il sistema di valori che farebbe ritenere necessarie opere come questa. Su basi simili si trovano anche le critiche rivolte da un'associazione transnazionale quale Attac, secondo una strategia che Lafaye e Thévenot definirebbero critica-militante.

Sindacato di base SUD

Linea simile a Cobas e RdB-CUB italiani, con i quali è in costante contatto anche sul tema in questione, usufruendo delle informazioni che i sindacati di base italiani dispongono sull'opera e sulle ragioni dell'opposizione ad essa. Come accade in Italia ha una visione nettamente contraria a quella dei maggiori sindacati confederali, affermando che non si può sostenere sempre e comunque lo sviluppo economico e dunque la creazione di posti di lavoro quale che ne sia il costo sociale ed ambientale. Anche in questo caso la strategia prevalente è dunque critica-militante.

APPNV - Association de Protection du Patrimoine de Nos Vallées

Le ligne d'horizon

Les Amis de la Terre

CIPRA France

Associazioni ambientaliste orientate in favore della decrescita, a scala locale la prima, nazionale le altre tre. Anch'esse contrarie all'infrastruttura come manifestazione locale di una contestazione portata al modello di sviluppo, chiedendosi se «abbiamo veramente bisogno di tutte queste merci, da ovunque provengano, ovunque siano dirette? Non potremmo produrre e consumare localmente? Quale progetto di vita propugniamo?» (APPNV, 15/02/2004, volantino). Coniugano un'autonoma capacità di *expertise* ad un orientamento critico-militante.

Ligue pour la Protection des Oiseaux, associazione di tipo naturalistico, corrispettivo francese della LIPU, contraria al progetto per le sue ricadute ambientali e soprattutto per i danni che causerebbe alla fauna selvatica, dimostrate attraverso l'autonoma capacità di *expertise*.

Gardarem la Tèrra, associazione di rivendicazione etnica occitana, contraria a un'opera imposta dall'alto dallo Stato francese alle minoranze locali.

8.1.3 *Gli attori parzialmente contrari, o che chiedono cambiamenti/ rassicurazioni*

Ciò che maggiormente distingue la struttura degli *stakeholders* coinvolti a vario titolo nella vicenda dai due lati del confine, è la presenza di posizioni molto più sfumate in Francia di quanto non accada in Italia. Se sul versante piemontese è facilmente riconoscibile, pur nella diversità interna, chi si oppone all'opera nella sua totalità, o chi nella sua totalità la sostiene, al di là del confine esiste tutta una serie di soggetti contrari a qualche specifica scelta progettuale piuttosto che all'intera opera, o indifferenti o addirittura favorevoli ad essa ma contrari al fatto che essa interessi il proprio territorio di residenza o di amministrazione, o una zona difesa dalla propria associazione. Molti degli attori che non possono essere considerati favorevoli si situano in realtà in questa categoria piuttosto che in quella dei soggetti apertamente contrari, e come si avrà modo di vedere la distinzione fra questi primi due gruppi risulta sostanziale sotto vari aspetti, primo fra tutti il posizionamento rispetto al processo decisionale che sta dietro l'opera.

1. Associazioni ambientaliste

Frapna – Fédération Rhône-Alps de Protection de la Nature

Come nel caso italiano sono da annoverare come del tutto particolari le posizioni di Democratici di Sinistra, Lega Nord, Cgil e Chiesa cattolica, nettamente favorevoli a livello nazionale, regionale, provinciale e metropolitano ma variamente contrarie a livello locale, allo stesso modo qualcosa di simile, ma a ruoli invertiti, sembra accadere in Francia con l'associazione ambientalista Frapna, sezione regionale per il Rhône-Alps di FNE – France Nature Environnement. Il livello sicuramente più attivo nella vicenda è appunto quello regionale di Frapna, su una posizione parzialmente favorevole, ma piuttosto cauta e non del tutto convinta dell'effettiva necessità dell'opera e dei possibili danni ambientali. Come in molti altri casi francesi, tale posizione è solo un riflesso di quello che viene vissuto come il vero problema principale, ossia il traffico merci su strada. Frapna appoggia apertamente il passaggio del traffico merci dalla gomma al ferro, ma non, come spesso accade per molti attori francesi, su basi ideologiche date per scontate e non rimesse in discussione: vorrebbe che la decisione venisse presa a ragion veduta dopo accurate analisi di tipo tecnico, per verificare attentamente se la costruzione di una nuova infrastruttura (di per sé un intervento contrario alla linea dell'associazione) possa apportare realmente un miglioramento alla situazione ambientale, o viceversa addirittura peggiorarla. Su queste basi preferirebbe un ammodernamento della linea esistente (ipotesi Gabarit B1) piuttosto che la costruzione di una nuova infrastruttura, e chiede, se a tale opzione dovesse essere comunque preferita una realizzazione *ex-novo*, che almeno vengano prese le dovute precauzioni per assicurare il minor danno ambientale possibile.

I vantaggi di una nuova linea ferroviaria in termini di lotta globale contro il riscaldamento climatico sono superiori o no agli svantaggi in termini di uso del suolo e danneggiamento dell'ambiente naturale? (Frapna, 03/01/2009, comunicato)

Ora, tale posizione della sezione regionale si situa in un'una zona intermedia e differente sia da quella dell'associazione madre a livello nazionale, sia da quella della sottosezione dipartimentale. La prima, FNE - France Nature Environnement, è infatti schierata in maniera ben più netta contro la realizzazione della Torino-Lione, ed è da sempre in prima linea assieme a FNAUT nelle campagne per convincere RFF ad investire in trasporto locale, piuttosto che in grandi opere per l'alta velocità considerate inutili (FNE, 11/12/2010, lettera a SNCF).

Il suo distaccamento dipartimentale, Frapna-Savoia, è invece (inizialmente) alquanto favorevole alla costruzione della nuova linea, per il consueto argomento della riduzione del traffico merci su gomma. In particolare vede in essa una possibile soluzione per le questioni di cui si occupa più da vicino, essendo contraria (con argomentazioni pressoché identiche a quelle dei No-Tav italiani ed in particolare delle associazioni tanto No-Tav quanto No-Tir come Montagna Nostra, con cui collabora attivamente) sia al raddoppio del tunnel autostradale del Frejus che al projet d'autoroute A48 Ambérieu – Bourgoin-Jallieu. Quella di Frapna-Savoia è dunque soprattutto una linea contraria alla costruzione di nuove infrastrutture autostradali, alle quali è chiaramente preferita l'ipotesi "fret", ossia il traffico merci ferroviario ad alta velocità, possibilmente (solo possibilmente) su linea esistente. Una posizione abbastanza schierata in favore della progettazione proposta dunque, che tuttavia viene in gran parte ritrattata con l'andare del tempo per motivazioni attinenti sia al processo decisionale, sia alla mutata natura dell'intervento inizialmente appoggiato. È soprattutto quando pensa che la Torino-Lione possa cambiare la sua destinazione d'uso, e trasformarsi in una linea passeggeri, che il distaccamento dipartimentale della Frapna passa infatti su una posizione contraria alla linea, ma solo per questa sua supposta caratteristica, che non risolverebbe il problema più pressante per l'associazione, la riduzione del traffico merci su gomma attraverso i valichi alpini, facendo venir meno anche la ragione su cui era basato l'appoggio alla scelta pubblica. Esiste tuttavia anche una seconda motivazione in tale mutamento di atteggiamento, vale a dire la proposta di utilizzare per la progettazione una procedura decisionale straordinaria semplificata allo scopo di aggirare i controlli ambientali, insomma una sorta di Legge Obiettivo francese.

Il Consiglio di Amministrazione FRAPNA-Savoia sostiene la limitazione degli scambi commerciali e di nuove infrastrutture. Se il collegamento transalpino Torino-Lione dovesse realizzarsi, FRAPNA si opporrà a qualsiasi modifica di questo progetto che portasse a non dare la priorità al trasporto merci. Si oppone con forza al tunnel sotto la catena dell'Epine che conduce direttamente a Chambéry, progettato principalmente per i passeggeri TGV a spese del tunnel di merci sotto Chartreuse. Il Consiglio si oppone altresì a qualsiasi legge che dovesse derogare alle normali procedure legali nei progetti di questa portata. (Frapna, 22/04/2010, comunicato)

Nel suo complesso la FNE-Frapna, pur nelle sue discordanze interne, pare dunque ritagliarsi un ruolo piuttosto limitato rispetto a quello solitamente assunto dalle associazioni ambientaliste, quantomeno dal lato italiano. Se esse fanno comunemente riferimento alla propria autonoma capacità di *expertise*, portando dati in prima persona in favore della tesi da esse sostenuta, così non accade per l'associazione in questione, che si limita a richiedere ai poteri pubblici che essi svolgano analisi approfondite propedeutiche alla scelta, per limitarne i costi ambientali (nel caso della sezione dipartimentale) o per verificarne l'effettiva necessità (associazione nazionale e sezione regionale). D'altra parte l'organizzazione è ben lungi anche dall'assumere un ruolo critico nel senso di Lafaye e Thévenot, e si limita a rifarsi a giustificazioni di tipo civico, che mirano a far rispettare le leggi e i regolamenti esistenti, ruolo solitamente svolto da associazioni di tipo diverso o dotate di minori risorse.

Un ruolo prevalentemente di *expertise* autonoma è invece assunto da altre associazioni decisamente minori e di carattere ambientalista, che ritengono invece necessaria la linea e sono ben lungi dall'opporvisi, ma sono invece contrarie, o chiedono una maggiore attenzione, su determinate questioni. È il caso di Adrilac (Association de défense des rives et du lac), attiva nella difesa del lago di Bourget (Savoia). All'esatto opposto di altri soggetti francesi e di tutto il movimento piemontese, a preoccuparla non è la costruzione della nuova linea, che anzi viene vista con favore, ma proprio il fatto che il progetto preveda in alcuni tratti, come appunto nelle vicinanze del lago, l'ammodernamento della linea storica. Sostenendo, dati alla mano sui molteplici incidenti avvenuti nel corso degli anni, che questa sia del tutto

inadatta a sopportare un aumento del traffico. Temendo che ciò comporti un aumento dei rischi per la sicurezza, e non tranquillizzata neppure dalle proposte di ammodernamento più quotate fra le associazioni come Frapna, quale la Gabarit B1, concentra la propria azione nel richiedere che al progetto venga allegato uno studio sui rischi che l'opera potrebbe apportare per l'integrità del lago.

Importanti adeguamenti tecnici vengono fatti per rispondere a questa crescita nel traffico merci: la ricostruzione del ponte sul Rodano, lo sviluppo del tunnel del Frejus, la piattaforma di carico ad Ambérieu... Per contro, i temi della messa in sicurezza di questa linea e la sua integrazione ambientale lungo il lago non sono nemmeno affrontati. È per questo che chiediamo che uno studio sui rischi legati all'infrastruttura ferroviaria lungo il Lac du Bourget e le soluzioni per ridurle al minimo sia allegato al progetto Lione-Torino, e che la realizzazione dei lavori sia in linea con il previsto aumento del traffico. (ADRILAC, 09/11/2009, comunicato)

Simili azioni sono portate anche da Acac - Association anti Contournement Autoroutier de Chambéry, grande sostenitrice del trasporto ferroviario come alternativa alla costruzione della bretella autostradale della città, ma che ritiene debbano essere costruite al più presto nuove linee di trasporto locale piuttosto che ammodernare in alcuni tratti la linea storica per il trasporto merci, utilizzando giustificazioni e dati tecnici simili a quelle di Adrilac, le cui preoccupazioni per la zona del lago di Bourget sono riprese e affiancate a giustificazioni più generali.

Se la scelta del massimo utilizzo della linea storica viene mantenuta, ciò presupporrà la triplicazione del numero di treni merci sulla linea attuale. Questo sarà possibile farlo solo: a detrimento dei 200 000 abitanti che abitano la valle attraversata dalla linea; a detrimento della sicurezza nelle stazioni di Aix les Bains e di Chambéry; al rischio della catastrofe naturale del lago di Bourget, dal momento che la linea costeggia le sue rive per oltre 10 km; a detrimento del rafforzamento ben più necessario dei TER (Trains Express Régionaux) (Acac, 27/07/2007, comunicato)

ASSMoulin (Association de Sauvegarde du Site du Moulin) (Savoia) cui non pare interessare molto dell'opera in sé, essendo più che altro contraria all'utilizzo del sito di rilevanza storica e naturalistica del Moulin quale discarica per i materiali di risulta della galleria di prospezione di Modane, e ai timori, rivelatisi poi fondati, che tale scelta potesse creare problemi irreversibili in termini di prosciugamento delle falde acquifere. Critica inoltre apertamente il processo decisionale venutosi a creare a seguito del varo della legge SRU, che introducendo il PLU al posto del POS ha permesso il verificarsi di tale situazione attraverso il declassamento del sito in questione (nel PLU sito destinato a discarica, da Zone d'intérêt paysager, Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux e Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique quale era nel POS). L'associazione si è costituita non solo a seguito del progetto, ma proprio in occasione dell'*enquête publique* dedicata. Raccoglie abitanti del solo comune di Villarodin-Bourget, ed opera di fatto come un comitato civico *single-issue* e come gruppo di pressione sull'amministrazione comunale, di dimensione e con quadri di riferimento cognitivo rigidamente locali.

Fra le organizzazioni di tipo ambientalista sono infine da annoverare alcune associazioni di tipo scientifico-naturalistico, preoccupate per le ricadute ambientali del progetto, secondo una logica di *contro-expertise*:

Association Gentiana

Association Marmottoux

CORA Faune Sauvage

Réseau de la botanique francophone

2. Sindaci ed eletti locali

In questo caso la posizione contraria è ancora più sfumata, e rientra nella normalità delle decisioni complesse, soprattutto se confrontata con la situazione valsusina. È noto infatti come in Rhône-Alpes, e soprattutto in Maurienne (la vallata alpina attraversata, il corrispettivo della Valle Susa) esista un sostanziale favore all'opera, a maggior ragione da parte degli amministratori locali [Caille 2002]. Addirittura, in terra francese (Chambéry) la grande manifestazione No-Tav del 7 gennaio 2006 era stata organizzata dai valsusini: 6mila persone ma ben pochi francesi, e fra questi un solo sindaco presente, quello di La Chambre, che aveva detto disincantato: «Niente sollevazione di massa. Andrà come con la centrale nucleare: si farà, perché qui la maggior parte delle persone l'Alta Velocità la vuole»¹.

Alcune zone con enti locali su posizioni variamente (per quanto sempre pacatamente) critiche si riscontrano invece procedendo verso Lione, soprattutto uscendo dal dipartimento della Savoia e entrando in quello dell'Isère. Tali posizioni vengono assunte singolarmente, come nel caso dei comuni di Ruy-Montceau o Bourgoin-Jallieu, favorevoli alla linea ma contrari all'opzione "Bas Dauphiné" che la farebbe passare per i propri territori, o più spesso riuniti in varie forme di collaborazione sovra-comunale. In quest'ultimo caso gli esempi più importanti si hanno fra le arene di cooperazione inter-istituzionale già previste formalmente dall'ordinamento francese, come il Syndicat Mixte, specie se riunito in ordine ad uno SCOT (*schéma de cohérence territoriale*, piano urbanistico sovra-comunale, come quello Nord-Isère contrario alla costruzione di una sola linea per merci e passeggeri), o ad un livello più basso le Communautés d'Agglomération, come quella del Lac du Bourget (CALB), che sostiene l'associazione Adrilac nell'aver rassicurazioni sull'aumento del trasporto merci sulla linea storica, o come quella di Chambéry Métropole, che in linea con l'orientamento del comune principale e delle associazioni della città preme per una veloce realizzazione dell'opera e «sostiene fortemente questo progetto così come è stato proposto» (delibera del 22/06/2010). Non mancano tuttavia forme di collaborazione sovra-comunale costituite informalmente, seppur su un piano del tutto diverso da quanto accade in Italia con la Conferenza dei Sindaci, come nel caso del Collettivo degli eletti dei comuni di Les Abrets, Fitilieu, Pont De Beauvoisin, Pressins, Saint André Le Gaz, che rifiuta viceversa il fatto che vengano costruite due linee separate, e del Collectif des élus pour des alternatives à l'A51, che vede nel trasporto su rotaia l'alternativa alla costruzione di nuove autostrade o al raddoppio di quelle esistenti, ma che è anche preoccupato delle ricadute locali, per il territorio che ricade nel proprio ambito, della costruzione della nuova linea ad alta velocità. Questi ultimi, oltre ad essere raggruppamenti informali, agiscono anche in maniera informale, come se si trattasse di comitati civici di semplici cittadini, e infatti con questi portano avanti azioni anche distanti dal mero incarico formale al quale sono legati i suoi aderenti, come nel caso del secondo (A51) che agisce di concerto con Cojam e Frapna, non rinunciando a esprimere la propria posizione anche nel corso dell'*enquête publique*, strumento di consultazione formalmente aperto alla sola società civile, esistendo altre forme di coinvolgimento degli enti locali nel corso dell'iter di progettazione. Il fatto tuttavia che l'aggregazione informale riunisca comuni e singoli eletti di una zona funzionalmente circoscritta dall'interesse diretto in un'altra infrastruttura (contro l'autostrada A51), e solo indirettamente per quanto fortemente interessata dalla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione quale possibile alternativa alla prima, è indicativo della reale portata delle argomentazioni a proposito della *policy* in questione.

Lo sfondo di tutte le prese di posizione è, in misura molto maggiore rispetto a quanto accada sul versante italiano dove pure il tema è pressante, la questione di un territorio già sovraccarico di infrastrutture

¹ La Stampa del 7/1/2006

in quanto adibito alla funzione di corridoio internazionale. La posizione totalizzante è che un collegamento ferroviario ad alta velocità più efficiente sia necessario proprio per decongestionare tale situazione, ma in linea di massima si ritiene che tale obiettivo debba essere raggiunto per quanto possibile attraverso l'ammodernamento della linea esistente, e solo se strettamente necessario attraverso la costruzione di una nuova infrastruttura, preferendo in quest'ultimo caso l'interramento della linea (cosa che allontana ulteriormente tali posizioni da quelle degli enti locali italiani, dai quali lo scavo dei tunnel viene visto come il maggior fattore di rischio ambientale e sanitario). Le critiche sono quindi rivolte non all'opera, la cui urgenza fa da introduzione e premessa a qualsiasi delibera "oppositiva", ma all'ipotesi che proprio il comune di riferimento sia ancora una volta fatto oggetto di una grande opera pubblica. Il bersaglio è quindi di volta in volta la particolare ipotesi di tracciato sotto discussione in quanto passante per il proprio territorio (in particolare l'opzione "Bas Dauphiné"), oppure, fenomeno interessante, o il fatto che la linea progettata preveda in alcune zone due tracciati, uno per i passeggeri e uno per le merci, con il relativo raddoppio delle criticità per lo stesso ambito ristretto, o viceversa che in altre zone sia prevista una sola linea per merci e passeggeri, che a loro avviso andrebbe duplicata per evitare che il traffico merci passi nelle vicinanze dei centri abitati, coi conseguenti problemi in termini di inquinamento acustico, come invece necessariamente deve fare la linea passeggeri.

Interessante è ad esempio il caso della delibera del Syndicat Mixte dello SCOT Nord-Isère (espressione di 94 comuni di questo dipartimento) del 12/04/2003, che con 27 voti a favore, 6 astenuti e soli 4 contrari sottolinea «l'impegno a favore della nuova linea ferroviaria Lyon-Turin», ma anche «la volontà di coniugare la vigilanza e il dialogo attraverso la creazione di un comitato di sorveglianza, interno al Syndicat Mixte, incaricato di risolvere le questioni ferroviarie relative alle parti più travagliate della futura linea, in particolar modo le zone urbanizzate, ad esempio attraverso il ricorso a tunnel». Non solo una disponibilità impensabile in Italia quindi, ma anche un riconoscimento di soluzioni al problema (interramento della linea) radicalmente agli antipodi rispetto a quanto avviene in Valle Susa anche dallo stesso versante amministrativo, dove è proprio il tunnel ad essere diagnosticato come problema, o quantomeno come il problema di gran lunga più importante.

È evidente la diversa predisposizione nei confronti dell'opera. Tanto che quando nel corso delle consultazioni degli *stakeholders* della primavera della 2005 per la tratta nazionale, che prevedevano la possibilità per gli enti locali di esprimere il proprio giudizio sulle tre ipotesi di tracciato in campo, tra cui una (la terza) che prevedeva l'attraversamento in galleria, il Syndicat Mixte dello SCOT Nord-Isère si schiera pacatamente in favore della terza opzione, a questo punto soddisfatto per l'andamento della progettazione, pregando di abbandonare le altre due ipotesi a causa dei problemi che queste causerebbero alla qualità della vita delle popolazioni residenti, e peraltro premettendo un lungo elogio per la Torino-Lione e la sua urgente necessità.

IL CONSIGLIO DELL'ASSEMBLEA RIAFFERMA I SEGUENTI PRINCIPI DI BASE:

1. La necessità di costruire, nel più breve tempo possibile, una nuova linea ferroviaria tra Lione e l'Italia riflette le priorità del traffico merci nazionale, regionale e locale, al fine di:

- Limitare il flusso di camion sugli assi che attraversano il territorio (A43 e strade statali);
- Sviluppare le relazioni tra Francia e Italia;
- Migliorare l'accessibilità e la velocità di spostamento tra le città del Rhône-Alpes;

[...] Opzione 3: Il tracciato in galleria limita l'impatto complessivo per le popolazioni evitando di attraversare zone densamente popolate.

[...] IN CONCLUSIONE, il Consiglio ritiene che l'opzione 3 offra una gamma di elementi più favorevoli rispetto alle opzioni 1 e 2 per quanto riguarda le sue priorità:

Così il Consiglio, previa deliberazione, DOMANDA:

- Che sia privilegiata l'opzione 3, permettendo la creazione di una nuova linea di sia per il traffico merci e che passeggeri.
- Che siano abbandonate le opzioni 1 e 2 che non soddisfano alcuna delle priorità dello SCOT;
- Che siano messi in opera protezioni e miglioramenti che permettano di difendere meglio gli interessi delle popolazioni impattate dalla nuova linea, e di non compromettere lo sviluppo delle città attraversate. (delibera del Syndicat Mixte dello SCOT Nord-Isère del 10/06/2005, consultazioni della primavera 2005 per la Phase EP-études préliminaires)

Sulla stessa linea del Syndicat Mixte dello SCOT Nord-Isère si schierano nel corso delle consultazioni tutti i rappresentanti politici, ai vari livelli, espressione del territorio interessato, vale a dire il Consiglio Generale del Dipartimento dell'Isère e il suo presidente (qualcosa di molto simile al Consiglio Provinciale e al Presidente della Provincia [Pascucci 2005]), le municipalità (fra cui le più attive sono ancora una volta quelle di Bourgoin-Jallieu e Ruy-Montceau) e i deputati eletti nella circoscrizione in questione, indipendentemente dal colore politico. Schierati tutti per l'opzione 3 nel corso delle consultazioni del 2005, continueranno a difendere questa posizione anche quando, ad inizio 2006, il Governo nazionale decide diversamente favorendo l'opzione 2, deplorando la scelta del livello centrale senza peraltro mai travalicare il limite fra legittima e pacata lamentela e aperta ostilità². Quello dell'accordo fra tutti gli amministratori ed attori istituzionali espressione del territorio in favore dell'opera, ma contro determinati tracciati o caratteristiche di questa considerati lesivi della qualità della vita delle popolazioni residenti, senza altro legame se non quello della base locale di riferimento, è una caratteristica che come si vedrà sarà determinante in tutta la vicenda della Torino-Lione lato francese. Tale comportamento ricorda molto ciò che è stato descritto come la vera sindrome in materia di infrastrutture sgradite, ossia quella NIMEY: *Not In My Electoral Yard*, non nel mio collegio elettorale [Lascoumes 1994]. Secondo tale modello gli enti locali sarebbero spesso impegnati, pur essendo favorevoli alla logica della *policy* in questione ma temendo una perdita di consenso, in un'opera di dislocazione del *public bad* [della Porta 2004], per scaricare altrove, su altre istituzioni elettive, il peso di sostenere scelte sgradite alla base elettorale locale [Fillieule 2003]. Nel fare ciò essi paiono il più delle volte adoperare giustificazioni diverse da quelle con cui Lafaye e Thévenot [1993] classificano gli amministratori locali, ossia quelle tecniche, giuridiche o economiche, preferendo argomentazioni di tipo politico o ancora più spesso, e paradossalmente per attori di natura istituzionale, di tipo sociale e che si rifanno ai disagi nella vita quotidiana delle popolazioni interessate.

Diversa la posizione del comune di Lanslebourg Mont-Cenis, primo comune oltre il confine francese, contrario non all'opera in generale, né al tunnel di base in particolare che interessa il suo territorio, né al processo decisionale francese in quanto tale. Ciò che critica è l'inappellabile scelta di LTF, convalidata peraltro nella Valutazione d'Impatto Ambientale effettuata in Italia, di depositare lo smarino proveniente non solo dal lato francese, ma anche (cosa ritenuta la più grave in assoluto) dal lato italiano del tunnel Venaus – St Jean de Maurienne, su di un sito nel proprio territorio. Sito, il Biotope du Paradis, peraltro sottoposto a vincolo ambientale e appositamente declassato per poter accogliere la discarica, senza aver previamente consultato il municipio e senza che questo possa porre le proprie rimostranze se non nel corso dell'*enquête publique* al pari dei semplici cittadini. La situazione è dunque molto simile a quella del Site du Moulin per i materiali della discenderia di Modane, nel comune di Villarodin-Bourget, se non fosse per il fatto che in questo caso è lo stesso ente locale ad essere scavalcato nelle scelte che riguardano il suo stesso territorio amministrato, mentre nel caso del Moulin il comune di Vil-

² Le Dauphiné Libéré del 06/02/2006, pag. 31

larodin-Bourget ha potuto autonomamente rivedere il proprio piano urbanistico e sottoporlo ad *enquête publique*.

Su queste basi l'amministrazione locale tutta collaborerà attivamente con il Collectif défenseurs du Mont-Cenis affinché venga abbandonata l'ipotesi di utilizzare la zona naturalistica quale discarica, ma anche allo scopo di richiedere ad LTF un processo decisionale più rispettoso delle prerogative e del coinvolgimento del territorio, quantomeno a livello istituzionale.

3. *Comitati di quartiere ed organizzazioni affini*

Come si vedrà più approfonditamente, con un'azione di pressione sugli eletti locali lavorano maggiormente i soggetti operanti attorno al nodo problematico di Bourgoin-Jallieu, sulla sezione nazionale della linea a circa 40 km da Lione, nel dipartimento dell'Isère. Il riferimento è nello specifico a vari comitati di quartiere preesistenti alla progettazione, in particolare quelli riuniti nell'Union des quartiers de Bourgoin-Jallieu (Association de Quartier des Coteaux de la Rivoire; Comité consultatif de quartier de Montbernier; Habitants de Bousieux; Association de Quartier de Pré Bénit; Association de quartier de Mozas). Questa si pone a sua volta quale capofila di altre unioni di quartiere, nate anche dei comuni limitrofi appositamente al fine di influenzarne scelte riguardanti la Torino-Lione, fra cui le più importanti si trovano a Ruy-Montceau, Saint-Savin (Association Saint-Savin Vigilance TGV), St Marcel (Association St Marcel Bel Accueil Vigilance TGV), Cessieu, Serezin, Montcarra, Faverges de la Tour e La Bâtie-Montgascon.

Si tratta, in sostanza, di comitati contrari ad una doppia linea ad alta velocità nel loro specifico comune (in particolare a Bourgoin-Jallieu e Ruy-Montceau). Questi si schierano contro l'opzione "Bas Dauphiné", vale a dire l'ipotesi di ammodernamento della linea storica che passa per il loro territorio attraversando i centri abitati, lamentando da una parte che sarebbe meglio costituire due diverse linee, una passeggeri ed una merci, per evitare che il traffico della seconda passi attraverso zone densamente abitate, e dall'altra, soprattutto, che già troppe infrastrutture insistono sulla stessa zona.

Tutte queste unioni di quartiere fanno parte a loro volta della CADS - Coordination des associations Ain Dauphiné Savoie con altri soggetti simili, *single-issue* ma di portata sovra-comunale (da citare almeno l'Association Non Merci e l'attivissima APSAB - Association pour la Protection du Sillon Saint André Le Gaz - Saint Béron concernant le projet ferroviaire du ferroutage Lyon-Turin), ed altri di natura associativa, sovra-locale e non strettamente collegati unicamente all'opera Torino-Lione, quali ADEC (Association pour le développement, l'éducation et la culture), COJAM (Coordination Jura-Alpes-Méditerranée pour des alternatives aux liaisons autoroutières) e N'abimons pas la Savoie. Tutti questi attori collettivi agiscono sia per loro conto, sia riuniti nel coordinamento di unioni di quartiere, sia più spesso attraverso la CADS al completo, che rappresenta quindi l'unica vera arena alternativa sul lato francese a livello non istituzionale. Comunque sia, la loro azione non è mai realmente oppositiva, ma sempre e comunque portata ad un'opera di informazione o pressione nei confronti delle istituzioni e degli eletti locali affinché si facciano portavoce delle istanze della società civile locale, lavorando al livello operativo della vita quotidiana piuttosto che rivendicativo o tantomeno politico [Melucci 1996]. Chiedendo magari solo miglioramenti al processo decisionale, quali la sottoposizione della progettazione a *débat public* piuttosto che alla procedura precedente di *enquête publique*, ma sostanzialmente in ottica cooperativa e fiduciosa nelle pratiche rappresentative e nelle procedure istituzionali quali che siano.

4. Attori contrari perché favorevoli ad altre linee

Esistono poi dal lato francese situazioni per cui sussistono soggetti anche direttamente contrari all'ipotesi della linea Torino-Lione nella sua totalità, pur essendo ampiamente favorevoli sia al trasporto merci attraverso ferrovie ad alta velocità, sia al fatto che esse passino per i propri territori. Si tratta di coloro che sono contrari alla linea Torino-Lione dal momento che essa priverebbe di importanti risorse che potrebbero essere viceversa destinate ad altre tratte ad alta velocità. I soggetti in questione sono espressione dei territori che a loro dire vorrebbero essere attraversati da infrastrutture di questo tipo, ma che devono sottostare alla priorità concessa alla Torino-Lione.

Il riferimento è in particolare agli attori favorevoli alla linea Torino-Marsiglia, che passando sempre dalla Val Susa permetterebbe di connettere il Piemonte non al già ampiamente collegato e, a loro detta, privilegiato Rhône-Alps, ma anche alla regione PACA, favorendo nuove rotte commerciali. Tali soggetti, di natura associativa come ABOUTIR e Nosterpaca, o più formale come nel caso del comitato Setumont (composto da industriali e camere di commercio italiane e francesi), spingono affinché si costruisca un tunnel di 27 km sotto il Monginevro, dando priorità alla linea ad alta velocità Torino-Marsiglia, all'epoca soltanto un'idea³, piuttosto che alla Torino-Lione, all'epoca in realtà già decisa ma ferma al palo. Oltre alla questione commerciale esisterebbe poi una seconda motivazione del tutto simile ma contrapposta a quella di coloro che si schierano a favore della Torino-Lione. Vale a dire quella di dare priorità alla decongestione stradale della zona di Briançon piuttosto che a quella della Maurienne, sostenendo in sostanza che la Torino-Lione ha già avuto la sua possibilità per ridurre il traffico pesante attraverso il Frejus e il Moncenisio, ma di fronte al blocco dei lavori causato dalle proteste italiane sarebbe meglio accordare priorità alla Torino-Marsiglia e dunque, secondo le ipotesi, alla riduzione del transito di Tir attraverso il Monginevro, che avrebbe il vantaggio di scavare la sponda opposta della Val Susa meno pericolosa dal punto di vista geologico, il che avrebbe un minore impatto sulla popolazione locale scongiurando il dissenso.

5. Agricoltori, cacciatori e pescatori

Si tratta di categorie che in linea di massima non hanno nulla da recriminare nei confronti della costruzione dell'infrastruttura, ma che temono per i possibili effetti economici negativi che essa potrebbe portare alla loro attività, e nel caso queste venissero adeguatamente compensate non vi sarebbe alcuna dissidenza per l'opera. I cacciatori temono che l'impatto di maxi-cantieri di durata ultradecennale possa disturbare la fauna alpina e quindi, dal loro punto di vista, spingere la selvaggina ad abbandonare le zone di caccia. I pescatori temono invece per i possibili danni sull'attività ittica causati dal rischio di prosciugamento delle fonti a seguito dei lavori di scavo, e dall'inquinamento di laghi e fiumi causato da questi ultimi. Agricoltori e allevatori, infine, temono per l'approvvigionamento idrico, ma soprattutto per le perdite economiche derivanti dal mancato utilizzo dei terreni sottoposti a cantiere. Con una generalità delle argomentazioni clamorosamente più bassa rispetto al lato italiano, dove le associazioni dell'agricoltura si sono distinte sin dal principio della vicenda quali ferme oppositrici dell'opera per i suoi danni ambientali, i coltivatori francesi paiono non opporre alcuna grande critica alla progettazione, a patto che essa preveda le giuste compensazioni economiche per le imprese impattate.

Aiutare l'agricoltura in previsione della realizzazione di grandi opere: ad esempio compensare gli effetti del collegamento ferroviario Torino-Lione al fine di anticipare, mitigare e compensare l'impatto dei progetti di grandi in-

³ Attualmente è invece deciso che la Torino-Marsiglia si farà: nel periodo 2007-10 sono già stati svolti gli studi di fattibilità, nel 2013 si terrà il *débat public*.

infrastrutture e strutture lineari sulle aziende agricole: 120 ettari bloccati a un costo annuo di 24.000 € (agricoltori, 06/04/2009, comunicato)

8.1.4 Gli attori favorevoli

1. Soggetti istituzionali ed associazioni di categoria

Indiscutibilmente favorevoli sia all'opera sia al suo processo decisionale, senza mai un cedimento, sono invece, come dal versante italiano, gli enti di dimensione sovra-locale: la Regione Rhône-Alpes, i Dipartimenti Savoia ed Isère ed i Comuni delle metropoli interessate come Lione e Chambéry. La situazione è quindi simile a quella dell'Italia con Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Torino schierati fra i granitici sostenitori del progetto e del suo dispiegarsi.

Ugualmente, sono come in Italia schierati sul fronte dei favorevoli anche tutte le realtà di tipo economico, siano esse istituzionali, sindacali o imprenditoriali. Oltre alla promotrice Transalpine, omologa dell'italiana Transpadana, sono infatti da annoverare la CGT e gli altri sindacati confederali, favorevoli come nel caso italiano per le supposte ricadute in termini di sviluppo economico e dunque di creazione di posti di lavoro, e Pro-Infras, associazione di carattere regionale che raggruppa Camera di Commercio e Industria (CCI), Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC), Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises (CGPME) e Mouvement des Entreprises de France (MEDEF). Quest'ultima rappresenta un'associazione per lo sviluppo di grandi infrastrutture ritenute strategiche per la crescita economica, qualcosa di simile all'italiana Transpadana e alla francese Transalpine, ma di carattere regionale.

2. Attori favorevoli perché contrari ad altre infrastrutture/politiche di trasporto

Anche tra i favorevoli esistono soggetti che derivano la propria posizione non direttamente per questioni attinenti all'opera, ma relative ad opere o scelte considerate concorrenti. Anzi, tale situazione pare essere piuttosto diffusa, grazie al pregiudizio in favore di qualsiasi politica che preveda la scelta ferrovia, quale risposta efficace ed efficiente (ma tutta da dimostrare) a qualsiasi problema di sostenibilità dei trasporti, che si vedrà operante a vari livelli. È così che si registrano sostenitori della Torino-Lione specialmente fra tutti i soggetti che si oppongono alle scelte che vanno nella direzione di aumento del traffico autostradale nella regione da essa attraversata, ed in particolare contrari al raddoppio autostradale della A7, al prolungamento della A48 (tra Ambérieu-Bugey e Bourgoin-Jallieu) e della A51 (Grenoble-Sisteron), al raddoppio del tunnel autostradale del Frejus, alla bretella autostradale di Chambéry, ma anche al traffico merci al traforo del Monte Bianco. Fra di essi vanno almeno citati:

Collectif contre le Doublement de l'A7;

ARSMB - Association pour le Respect du Site du Mont Blanc;

Acac - Association anti Contournement Autoroutier de Chambéry.

In questa categoria rientrano poi quei soggetti collettivi, di natura assai diversa che va dai comitati civici ai partiti politici di portata nazionale, favorevoli alla linea non in quanto contrapposta a qualche altra infrastruttura specifica, ma in quanto vista come via d'uscita all'aumento del traffico merci su gomma, in particolare attraverso il Frejus. È questa un po' la giustificazione legittimante, di stampo ecologista, tipica di quasi tutti i soggetti favorevoli all'opera, ma è anche soprattutto l'argomentazione principale non solo di comitati ed associazioni nate appositamente per opporsi ad altre infrastrutture ed in special modo alla costruzione di nuove tratte autostradali o del raddoppio di quelle esistenti, e ancor di più al raddoppio del tunnel autostradale del Frejus, ma anche di quei comitati ed associazioni che si ap-

pellano in maniera generica alla nuova infrastruttura quale risoltrice del loro pressante problema quotidiano di traffico. Questi ultimi possono essere categorizzati in base al loro livello territoriale d'azione:

Locale (Maurienne):

Vivre en Maurienne

Reagir!

Metropolitano:

CEDRUL - Coordination pour l'Environnement et les Déplacements Durables Lyon

DARLY - Déplacer Autrement sur la Région LYonnaise

Dipartimentale:

ADTC (Association pour le développement des transports en commun)

APE (Agir Pour l'Environnement)

Nazionale:

Réseau Action Climat

Partito dei Verdi

Le più attive a livello locale sono ovviamente le associazioni della Maurienne, più toccate dal traffico di Tir attraverso i valichi di frontiera del Frejus e del Moncenisio, e per tale motivo forti sostenitrici di qualsiasi politica in favore dello spostamento del traffico merci dalla gomma alla ferrovia, compresa la linea ad alta velocità Torino-Lione. Nel far questo non rivendicano maggiori spazi di partecipazione, né producono autonoma *expertise* a supporto della scelta sostenuta, ma si limitano a richiedere quest'ultima eventualmente denunciando il mancato rispetto delle norme che avvicinerebbero alla sua implementazione. Fra queste, una menzione particolare va riservata a Reagir e Vivre en Maurienne, per il loro impegno continuo sotto tutti versanti della questione, utilizzando repertori d'azione che spaziano dalla stretta collaborazione con le amministrazioni locali alle conferenze informative, agli atti di protesta più classica, anche sul tema in questione su cui sono favorevoli. Opponendosi al raddoppio del Frejus, peraltro, si trovano spesso a fare rete e condividere azioni di proposta e di protesta con le associazioni italiane più attive in questo senso, prima fra tutte Montagna Nostra dell'alta Valle Susa, nonostante esse adoperino quadri cognitivi più orientati ad una critica generale delle politiche di trasporto a lunga distanza e diagnostichino come problema non la singola opera, ma il modello di sviluppo che starebbe dietro tanto al raddoppio del Frejus quanto alla Torino-Lione. Quelle italiane sono dunque associazioni No-Tav almeno quanto No-Tir, ma ciò pare non impedire a quelle della Maurienne, sulla singola questione delle proteste contro il tunnel autostradale, di trovare con esse un fruttuoso e duraturo rapporto di pragmatica collaborazione.

D'altra parte Reagir e Vivre en Maurienne, associazioni locali ma non *single-issue*, sembrano saper sfruttare al meglio le collaborazioni e le relazioni di rete non solo con gli enti locali, o con le realtà oltre confine, ma anche, pragmaticamente, con altri soggetti del loro territorio in vista dei loro disparati obiettivi presi singolarmente. Danno così vita, sin dal 2003, al Collectif Environnement/Santé en Maurienne, per mettere in comune i propri obiettivi e mezzi d'azione con altre tre associazioni locali almeno inizialmente *single-issue*, fra cui una apertamente contraria alla Torino-Lione che esse tanto appoggiano: Comité d'opposition à la ligne THT; Association de riverains de l'autoroute; e Intercommunale mauriennaise contre les nuisances TGV-FRET et ferroutage.

8.1.5 *Il caso di partiti politici ed eletti locali*

Merita poi una menzione del tutto particolare il caso dei partiti politici e delle istituzioni rappresentative sovra-locali, tutti schierati in maniera compatta a favore della costruzione dell'infrastruttura, rispetto all'atteggiamento tenuto da singoli rappresentanti. Quanto ai partiti politici si trova una trasversalità ancora maggiore di quella registrata in Italia a favore della linea. Infatti non solo si registra una convergenza fra i principali partiti di centrodestra e centrosinistra, primi fra tutti UMP e PS, come accade in Italia, ma questa è allargata anche a quelle zone politiche che dal versante italiano appoggiano apertamente e hanno tentato di sostenere e in certi casi di rappresentare il dissenso, vale a dire i partiti della sinistra e quelli ecologisti, facendo riscontrare una piena unanimità che ricopre tutto l'arco parlamentare (forse con la parziale eccezione del solo FN). I Verdi francesi, in particolare, si situano tra i più forti sostenitori della necessità dell'intervento quale misura di contenimento dell'inquinamento ambientale causato dal traffico merci su strada e quale buona pratica di sviluppo sostenibile, e criticano apertamente l'operato de loro omologhi italiani accusandoli di non aver compreso la posta in gioco.

Mentre paradossalmente tale partito rimane fermo sulla sua posizione pro-Tav a livello tanto organizzativo quanto individuale e locale, attirandosi le accuse di "ecotech" da parte del movimento più radicale, lo stesso non si può dire degli altri partiti. Ciò non avviene su basi strettamente legate alla residenza, come nel caso italiano dei Democratici di Sinistra (tra i più convinti sostenitori dell'opera a tutti i livelli sovra-locali ma ai vertici di molti dei soggetti contrari a livello di Valle), ma più su basi legate all'*accountability* e ad una sorta di vincolo di mandato più stretto di quanto non sia in Italia fra eletti sul territorio e *constituency* elettorale del proprio collegio di designazione. Al di là della linea del partito di riferimento, i singoli eletti sentono evidentemente di dover rispondere localmente del proprio operato, a livello individuale e personale, e di dover rappresentare di fronte alle istituzioni sovra-locali le istanze che provengono dal territorio che li ha eletti. Singoli deputati nazionali, consiglieri regionali e dipartimentali, di tutti gli schieramenti politici, eletti nei collegi interessati dall'intervento, rappresentano l'interlocutore privilegiato di tutti quei soggetti della società civile che, indipendentemente dal favore o dalla contrarietà verso l'opera, accettano in genere di riporre la propria fiducia nel processo decisionale ufficiale e nei meccanismi rappresentativi. A loro volta questi sembrano prendere quasi sempre sul serio tali appelli, promettendo di mettere il proprio impegno nel tentare di mediare fra le richieste locali e i programmi dei loro partiti e delle istituzioni in cui si trovano ad operare. Se ad esempio in Italia si poteva chiaramente distinguere la posizione della Giunta Regionale e Provinciale da quella di alcuni gruppi consiliari (di maggioranza, per lunghi periodi) facenti capo ai partiti ecologisti e della sinistra che a tutti i livelli si opponevano all'opera, in Francia ugualmente si riscontra un favore incondizionato da parte di Regione e Dipartimenti, ma le posizioni dei rispettivi Consigli non parrebbero ascrivibili direttamente a determinanti di tipo politico, essendo tutti gli schieramenti uniti del sostegno all'infrastruttura, quanto piuttosto di tipo individuale e locale. I singoli rappresentanti legati al territorio, indipendentemente dal colore politico e dalla posizione dei loro colleghi di partito, si fanno portavoce delle pacate richieste locali di coloro che problematizzano l'opera o sue singole questioni (ma non dei pochi soggetti che problematizzano lo stesso processo decisionale, i quali viceversa non si rivolgono loro), come normale condizione delle funzioni di rappresentanza, in maniera cooperativa, e in realtà ben poco efficace, senza che ciò pregiudichi in alcun modo i rapporti intra-partitici⁴.

⁴ Situazione ben diversa dalle continue minacce di espulsione dal partito rivolte dai vertici Ds-Pd ai sindaci No-Tav.

8.1.6 Dimensione geografica e risorse degli attori in gioco

La posizione molto più articolata degli attori francesi non permette di trovare una semplice relazione fra le variabili relative al grado di adesione alla scelta localizzativa degli attori e alla loro dimensione geografica, come invece accade per il caso italiano. Se in Italia sono ben distinguibili due gruppi di attori, quelli locali contrari all'opera e quelli sovra-locali ad essa favorevoli, cui si aggiunge una schiera di soggetti nazionali che appoggiano la contestazione, nulla di così lineare è riscontrabile in Francia. Dalla fig. 8.1, che fa riferimento alle aree sottese alle linee che rappresentano l'andamento delle due variabili ordinali (sempre tenendo quella della dimensione geografica ordinata in senso crescente), si può infatti verificare come le due aree si sovrappongono ripetutamente con un andamento apparentemente casuale. In realtà, andando ad analizzare la fig. 8.2 che prende in considerazione direttamente l'andamento delle variabili, si può notare come la relazione fra queste ultime non sia poi così distante da quella ritrovabile nel caso italiano, solo con una maggiore articolazione nel grado di adesione alla scelta pubblica riscontrabile sia al livello locale ristretto, sia a quelli intermedi.

Un primo *cluster* di attori può essere infatti identificato, proprio come nel caso italiano, per soggetti afferenti alla scala locale ristretta (comuni, agricoltori, unioni di quartiere, ASSMoulin, Adrilac), o locale allargata (Apsab, Garderem la Tèrra, Appnv e centri sociali), variamente contrari alla nuova infrastruttura, per i quali dunque la linea relativa al grado di contrarietà si trova più in alto rispetto a quella della dimensione geografica. I due livelli territoriali dei soggetti che rientrano in tale gruppo sono tuttavia intervallati, nella figura, da una posizione del tutto sconosciuta dal lato italiano. Vale a dire quella di attori ad una scala locale ristretta ma profondamente favorevoli alla scelta localizzativa, quali Arsmb e soprattutto Reagir e Vivre en Maurienne. Cospicché, contrariamente al caso italiano, si ritrovano due diversi gruppi di attori a livello locale: uno favorevole ed uno, maggioritario, variamente contrario all'infrastruttura.

Fig. 8.1 Grado di adesione alla scelta localizzativa per dimensione geografica (area) (N=1751)

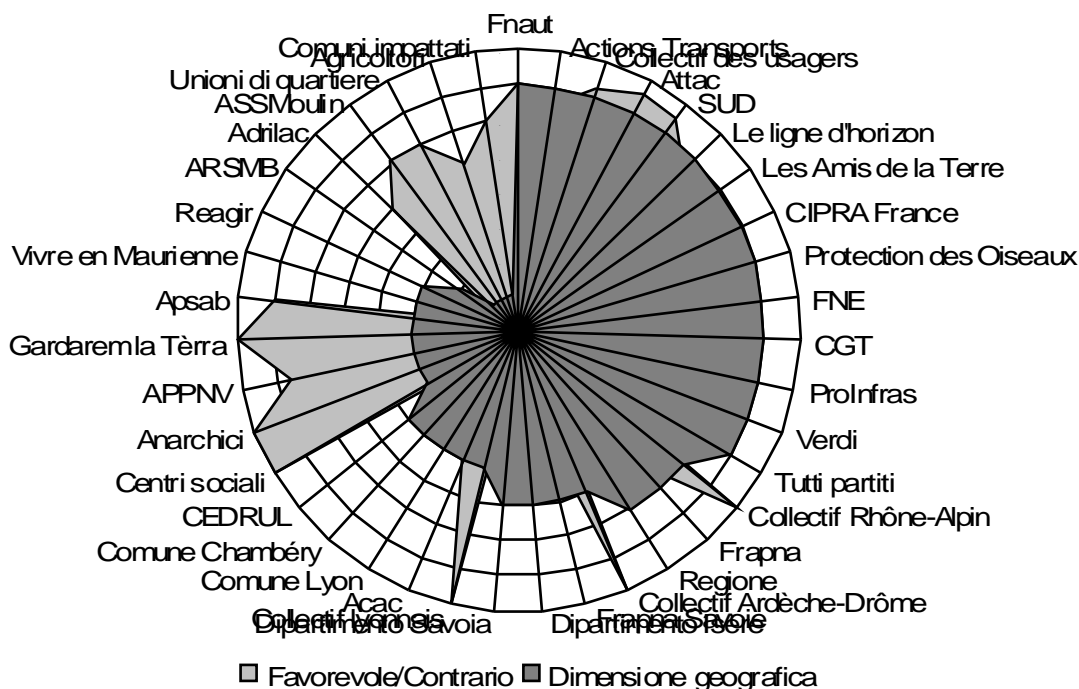
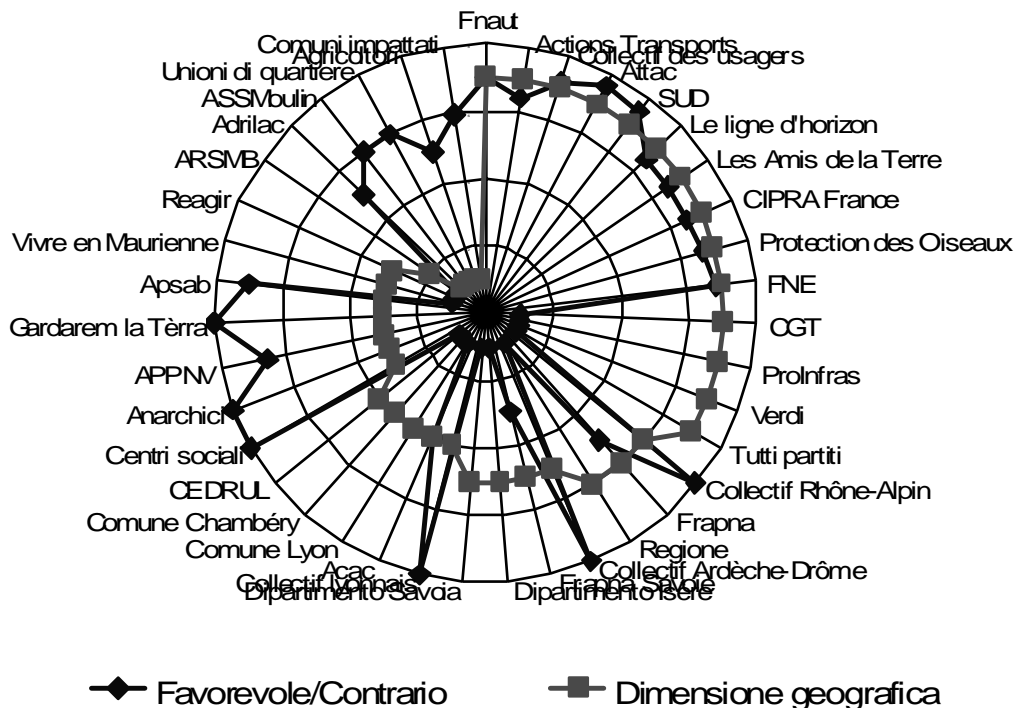


Fig. 8.2 Grado di adesione degli attori alla scelta localizzativa per loro dimensione geografica (N=1751)



Ugualmente, come nel caso italiano, si ritrova una larghissima maggioranza di attori a tutti i livelli sovra-locali favorevoli alla scelta. In particolare resta invariata rispetto all'Italia la presenza in due diversi gruppi di soggetti di natura nazionale: in quello dei promotori o favorevoli e in quelli dei sostenitori nazionali dell'opposizione, fra cui anche si trovano associazioni ambientaliste e sindacati di base. L'unica differenza di composizione rispetto a questo punto è che, contrariamente a quanto avviene in Italia, i partiti della sinistra e dei Verdi passano da sostenitori dell'opposizione a sostenitori dell'infrastruttura.

Se si osservano tuttavia i livelli sovra-locali intermedi, cioè metropolitano, dipartimentale e regionale, si può notare tuttavia come l'unanimità pro-opera ritrovata dal versante italiano sia qui alterata dalla presenza dei collettivi Non-Tgv a questi tre livelli (e a livello regionale, parzialmente, da Frapna), che nelle figure sono individuabili facilmente nei tre picchi con cui la linea della contrarietà supera quella della dimensione geografica. Ricapitolando, anche dal versante francese si può riscontrare una relazione fra le due variabili, sulla base delle quali si individuano gli stessi tre gruppi di attori: quelli locali contrari, quelli sovra-locali favorevoli e quelli nazionali che sostengono l'opposizione locale. La relazione in Francia non è tuttavia così netta, e a questi tre gruppi se ne affiancano altri due sconosciuti in Italia: quello dei soggetti locali fortemente favorevoli e quello degli attori sovra-locali a un livello intermedio contrari. Come si è già detto tuttavia, un genere di classificazione degli attori di questo tipo nasconde il fatto che la forma di contrarietà che si ritrova dal lato francese risulta incommensurabilmente più blanda se paragonata a quella piemontese. È inoltre da annotare come, sebbene il numero di soggetti rientranti nei gruppi individuati dalla contrarietà alla scelta ai vari livelli territoriali sia sufficientemente ampio, il tipo e la quantità di risorse da essi detenute risulta decisamente inferiore non solo, come nel caso italiano, a quella dei soggetti favorevoli, ma anche degli stessi oppositori italiani.

Nella tab. 8.3, dove sono elencati per primi i principali attori contrari, poi gli attori con una posizione intermedia e infine i favorevoli, si può notare la forte disparità nei vari tipi di risorse fra il primo gruppo di soggetti e gli altri due, cui deve aggiungersi la scarsità di risorse relazionali dal momento che tali at-

Tab. 8.3 Le risorse mobilitabili dagli attori principali

	Finanziarie	Istituzionali	Organizzative	Consenso/ mobilitazione	Pressione/ Appoggio politico	Conoscitive (Specialistiche)	Conoscitive (Non Specialistiche)	Framing
Collectif Rhône-Alpin				x			x	
Collectif Ardèche-D				x			x	
Collectif lyonnais				x			x	
Centri sociali			x	xx				
Anarchici				x				
Gardarem la Tèrra				x				
Attac			x	x	x			
SUD			xx	xx	xx			
Collectif usagers			x	x			xx	
Fnaut			xx	xx	xx	x	x	
Apsab					x			
FNE			xx	xx	xx	x		
Protection Oiseaux						x		
Le ligne d'horizon						x		
Amis de la Terre			x		x	xx		
CIPRA France			x		x	xx		
APPNV				x			x	
Actions Transports				x			xx	
ASSMoulin					x		xx	
Unioni d quartiere					x		xx	
Comuni impattati	x	xxx	xx	xxx	xxx	x	x	x
Frapna			xx	x	xx	xx		
Adrilac					x		x	
Agricoltori				x			x	
Acac							x	
Frapna Savoie			x	x	x	x		
CGT			xxx	xxx	xxx			x
Prolnfras	xxx	xx	xxx	xx	xxx	xx		xxx
Verdi	x	x	xx	x	xxx			x
Tutti partiti	x	x	xxx	xxx	xxx			xx
Unione Europea	xxx	xxx	xxx		xxx	xx		xxx
CIG		xxx	xxx		xxx			xxx
Governo nazionale	xxx	xxx	xxx		xxx	xx		xxx
Regione	xx	xxx	xx	xxx	xxx	xx		xx
Dipartimento Isère	xx	xxx	xx	xxx	xxx	xx		xx
Dipartimento Savoia	xx	xxx	xx	xxx	xxx	xx		xx
Comune Lyon	xx	xxx	xx	xx	xxx	x		x
Comune Chambéry	xx	xxx	xx	xx	xxx	x		x
CEDRUL				x	x		x	
Vivre en Maurienne			x	xx	x		xxx	
Reagir			x	xx	x		xxx	
ARSMB			x	xx	x	x		
Transalpine	xxx	xx	xx		xxx	xx		xxx

tori agiscono separatamente su vari fronti o settori del progetto senza fare rete e senza dare vita ad una coalizione. Risorsa che invece possono sfruttare le associazioni locali favorevoli, come Reagir e Vivre en Maurienne. Le Galès [2001, 181] ha riscontrato che in Francia, «a livello locale, i *policy network* non contano poi tanto, ma i *network* di attori, che non sono orientati verso un solo specifico settore di politica pubblica, contano assai». Ciò è in linea con la strategia delle associazioni *multi-issue* della Maurienne, fortemente favorevoli all'infrastruttura ma che operano anche su molti altri locali, riuscendo a condizionare i rappresentanti locali grazie alla rete di relazioni da esse intessuta con altre realtà territoriali anche dichiaratamente contrarie alla scelta specifica, come l'Intercomunale mauriennaise contre les nuisances TGV, fret et feroutage, con cui formano parte del Collectif Environnement/Santé en Maurienne, e l'italiana Montagna Nostra.

La presenza di piccole associazioni locali di stampo rivendicativo come queste, che fanno affidamento su risorse di mobilitazione e conoscitive di tipo non specialistico, rappresentano la novità del caso francese rispetto a quello italiano per quanto riguarda il fronte dei sostenitori della Torino-Lione. Fronte che per il resto può contare sulla consueta dotazione di risorse istituzionali, di *expertise*, e soprattutto di *framing* della questione che lo pongono in una posizione fortemente avvantaggiata rispetto ai contrari. Questi ultimi infatti, oltre ad essere pochi e non coordinati fra loro, soffrono della mancanza di una

sponda istituzionale, con i comuni che mai si pongono contro la scelta pubblica nel suo complesso, preoccupandosi di rappresentare e mediare solamente per quei settori della *constituency* locale preoccupati da qualche specifica progettuale. Gli enti locali, peraltro, hanno il vantaggio di poter usufruire di risorse che nel caso italiano non dispongono, ossia della possibilità di influire sul *framing* della questione venendo più volte interpellati nel corso del processo decisionale ufficiale. Potendo in questo modo farsi portavoce delle istanze, delle diagnosi e delle prognosi della *constituency* di cui sopra, fornendo agli attori situati su una posizione intermedia nei confronti dell'infrastruttura e che si affidano ai canali rappresentativi la possibilità, attraverso tale mediazione, di poter in qualche modo influire sulla definizione del problema. Cosa invece negata ai contrari, che devono anche scontare la divisione sul tema del mondo ambientalista, la sua debolezza e la sua scelta di adottare un orientamento più civico che specialistico, che fa venire meno anche l'apporto, così importante dal versante italiano, di autonome risorse di *expertise*, solitamente reperite infatti oltre confine.

La scarsità di risorse alternative fa dunque propendere i vari soggetti contrari per il ricorso alla sola risorsa della mobilitazione, di cui tuttavia non risultano dotati neppure se non in maniera piuttosto limitata, data la loro debolezza e soprattutto mancanza di coordinazione in vista di un fronte comune contro la scelta nel suo complesso, impedita da una forte prevalenza di giustificazioni di tipo locale. E anche perché spesso, anche fra i più contrari e specie risalendo la scala territoriale di riferimento, l'importanza relativa attribuita alla realizzazione dell'opera non è affatto paragonabile a quella italiana come "questione di vita o di morte", compromettendo da un lato la spinta ad una mobilitazione secondo la logica del numero, e dall'altro la percezione dell'importanza auto-attribuita alle risorse possedute per la buona riuscita del processo decisionale. Importanza sicuramente più bilanciata rispetto al caso italiano per quanto riguarda la relazione con l'influenza sul processo decisionale stesso, sia per quanto riguarda la previsione del coinvolgimento degli enti locali sia per la pur formale consultazione diretta della popolazione locale attraverso la procedura di inchiesta pubblica (fig. 8.3). Rispetto al caso italiano si dovrebbe avere infatti un generale aumento nell'influenza sulla scelta, soprattutto per quanto riguarda gli enti locali, ma anche per le associazioni e per la stessa popolazione non organizzata, fermo restando il fatto che tale influenza si rivela però, come si vedrà, più formale che sostanziale, così che il balzo in avanti non è poi così ampio nel paragone con l'altro caso di indagine.

Fig. 8.3 Importanza per la decisione e influenza sul processo decisionale

Importanza	Alta	<ul style="list-style-type: none"> • Associazioni locali (sapere locale, consenso) • Popolazioni locali (sapere locale, consenso) • Associazioni ambientaliste (expertise) 	<ul style="list-style-type: none"> Promotori pubblici • (ris. istituzionali, finanziarie, expertise) • Enti locali (ris.istituzionali, consenso) Promotori privati • (ris.finanziarie, expertise)
	Bassa	<ul style="list-style-type: none"> • Comitati di quartiere (sapere locale) • Sostenitori esterni dell'opposizione (consenso diffuso) 	<ul style="list-style-type: none"> • Sindacati confederali (consenso diffuso)
		Bassa	Alta
		Influenza	

A questo si coniuga una generale flessione nell'importanza auto-attribuita al proprio contributo per il raggiungimento di una buona scelta pubblica, a causa di un generale credito di fiducia attribuito alle capacità dei promotori pubblici e soprattutto statali di rappresentare tecnicamente ed oggettivamente l'interesse generale, cui le associazioni ambientaliste paiono inchinarsi in particolar modo, non volendo neppure influire con autonomi dossier tecnico-scientifici.

8.2 Studio delle arene decisionali

Il processo decisionale dal lato francese gode di una linearità assai più spiccata di quanto non accada sul versante italiano. La procedura di riferimento è infatti sempre stata da un lato ben identificabile e applicata, dall'altro assai raramente criticata. Progettazione iniziata in tempi ormai lontani, quella della Torino-Lione non rientra fra le opere più recenti sottoposte a *débat public*, ma questo comporta *ipso facto* l'applicazione della normativa precedente, senza che vi siano mai state incomprensioni come invece verificatosi in Italia con l'incerta collocazione del progetto all'interno della procedura straordinaria prevista dalla più recente Legge Obiettivo piuttosto che in quella ordinaria. Nel caso francese, pur non configurando un intervento del pubblico paragonabile a quello riscontrabile nella normativa più recente, la procedura classica presuppone un iter in uso da molto tempo, chiaro e rigidamente prescritto, ben conosciuto e assai raramente messo in discussione persino a livello dei movimenti sociali. Come conseguenza di ciò, non solo non si registrano contro-arene sul versante della società civile (a meno di non voler considerare tale la preesistente e *multi-issue* CADS-Coordination des associations Ain Dauphiné Savoie, che tuttavia solo indirettamente e in maniera circoscritta svolge tale funzione), ma lo stesso processo ufficiale presenta una forma decisamente meno complessa. A fronte del fiorire italiano di arene speciali seguito alla "svolta concertativa" del Governo nazionale a seguito dei duri scontri del 2005 (Tavolo Politico, Osservatorio, Comitato di Pilotaggio), e del loro sovrapporsi con i momenti decisionali previsti dalla legge (Conferenza dei Servizi), in Francia mai è stata istituita alcuna arena decisionale *ad hoc*, ma si è semplicemente seguito l'iter previsto dalla progettazione pubblica nelle sue varie fasi, con solo alcune aggiunte in direzione del coinvolgimento, per la verità assai poco influenti, comunque previste a livello istituzionale indipendentemente dallo specifico caso in questione.

Sull'infrastruttura operano infatti anche, oltre all'iter di progettazione formalmente previsto che si vedrà nel dettaglio, anche altre due arene comunque istituzionali e non speciali, una appositamente prevista solo in caso di "grandi cantieri", la *Démarche Grand Chantier*, l'altra invece prevista come forma di partecipazione del pubblico in ogni zona su tutti i temi riguardanti il trasporto pubblico locale, nei vari *Comités de ligne*. Anche queste due arene aggiuntive, così come il procedimento ufficiale, prevedono una suddivisione decisionale in sotto-tavoli di portata geograficamente limitata, piuttosto che una presa in considerazione globale del problema nel suo complesso.

8.2.1 *Démarche Grand Chantier Lyon-Turin*

La prima è la cosiddetta *Démarche Grand Chantier Lyon-Turin* (2003-ancora in corso) che il commissario straordinario Virano vorrebbe adottare anche nel caso italiano. Questa si articola ad esempio, per il progetto in questione, in quattro tavoli territoriali corrispondenti a quattro diversi tronconi del progetto:

- Settore 1 (Lyon - La Tour du Pin);
- Settore 2 (le Guiers);
- Settore 3 (Chambéry - tunnel sotto la Chartreuse);
- Settore 4 (Maurienne).

La *governance* di tale arena presuppone tre organismi decisionali distinti:

- il *Comitato Regionale di Pilotaggio*, che fissa gli orientamenti generali, riunisce su un piano di parità i quattro promotori istituzionali (Governo nazionale, Regione Rhône-Alpes, Conseil Général del Dipartimento della Savoie e Conseil Général del Dipartimento dell'Isère) e i due progettisti (RFF per la sezione nazionale e LTF per quella internazionale);
- i *Comitati di concertazione* sono anzitutto due a livello dipartimentale (uno per la Savoia e uno per l'Isère), composti dai rappresentanti delle collettività locali a livello di grandi organismi di cooperazione intercomunale e degli attori socio-economici. A questi si affiancano altri comitati di concertazione a livello di bacini di utenza (i settori sopra indicati) che «permettano una rappresentanza più minuziosa dei territori (organismi intercomunali di prossimità e singoli comuni toccati dal progetto)»⁵.
- gli *Organi di coordinamento tecnico* riuniscono gli esperti nominati in rappresentanza dei quattro promotori istituzionali e dei due progettisti, suddivisi in cinque diversi gruppi di lavoro tematici (occupazione e formazione; ospitalità e turismo; utilizzo del suolo; tessuto economico locale; ambiente).

Seppure ad un livello di istituzionalizzazione e di accettazione decisamente maggiore, tale arena ricorda, sin dal vocabolario utilizzato e dagli organi interni previsti (concertazione, Comitato di Pilotaggio), dai partecipanti e dagli obiettivi, quanto detto a proposito del Piano Strategico della Provincia di Torino. In effetti si tratta anche in questo caso di un'arena dedicata alla pianificazione strategica in vista della costruzione di una grande opera infrastrutturale, e degli strumenti di programmazione economica negoziata che ne derivano, con l'obiettivo di

preparare la localizzazione dei cantieri sul territorio e valorizzare le opportunità offerte da questa occasione per lo sviluppo locale. Attraverso tali obiettivi differenti ma complementari, si vede emergere il filo conduttore della *Démarche*: si tratta di una strategia win-win. [...] La *Démarche Grand Chantier* si incarica di costituire il quadro di incontro e cooperazione degli interessi. Fuori da una logica antagonista, si tratta di costruire un insieme concertato di dispositivi per il raggiungimento dell'interesse comune. [...] Al di là della rivendicazioni partigiane, è nel quadro di "progetti di territorio" elaborati dall'iniziativa delle collettività e degli attori del territorio, con il sostegno delle grandi istituzioni promotrici della *Démarche Grand Chantier*, che le opportunità offerte dalla realizzazione della Torino-Lione potranno essere più efficacemente raggiunte⁶.

Tale arena di natura mista istituzionale/tecnica si inserisce dunque, come per il caso italiano e nonostante appelli retorici alla costruzione di scenari autonomi da parte delle collettività locali che meglio si adatterebbero a strumentazioni partecipative, nell'ambito di procedure apertamente concertative in riferimento alle pratiche di pianificazione e programmazione strategica di area vasta [Gibelli 2007], e che in linea con tale impostazione vede partecipare non solo i rappresentanti istituzionali e i loro delegati tecnici, ma anche, attraverso un coinvolgimento dall'alto [Bobbio 2004a], gli attori economici. Questi, diversamente dal caso italiano, non vengono tuttavia identificati primariamente con le parti sociali, cioè in organizzazioni di rappresentanza intermedia di entrambi i versanti del lavoro, ma direttamente nelle sole imprese: «le imprese stesse sono invitate a inserirsi in questo dispositivo concertato di qualificazione e

⁵ *Démarche Grand Chantier Lyon-Turin: Présentation Générale*, p. 5

⁶ *Ivi*, p. 3

di progresso della loro performance professionale, individuale e collettiva, i cui benefici sono suscettibili di perdurare, al di là della loro partecipazione diretta ai cantieri della Torino-Lione»⁷. Essa si configura dunque secondo un modello partenariale aperto ai soli *stockholders* [Ecosfera 2001, 70-71], che prevede la mediazione fra interessi collettivi ed economici. Il successo non è più garantito solo dalla conformità alle norme, ma anche in termini di efficienza, come lascia supporre lo stesso esplicito riferimento all'interno del materiale propedeutico a quadri concettuali quali “strategia win-win”⁸. Gli strumenti decisionali prevalenti sarebbero dunque di tipo economico, ossia che utilizzano tecniche e criteri economici sia per orientare la scelta dei mezzi e dei fini, sia per orientare i comportamenti degli attori nella direzione desiderata per il raggiungimento dei fini prescelti [Lascoumes e Le Galès 2009b].

Tale concertazione si configura peraltro come nettamente asimmetrica pur in presenza di preferenze forti e consapevoli [Bobbio 2006c], con le quattro istituzioni pubbliche promotrici, sostenute da RFF ed LTF, su un piano di netta prevalenza rispetto agli altri partecipanti di natura privata. Con i quali condividono tuttavia gli stessi *deep core beliefs* di natura sviluppatista [Sabatier e Weible 2007], che permettono loro di aggregarsi in una *policy community* piuttosto chiusa, al di là degli accenti decisamente più aperti utilizzati nel materiale propedeutico, sicuramente in linea con un modello di *growth machine* [Logan e Molotch 1987] di un'élite che si fonda sulla rendita degli investimenti *in loco* ed è per questo favorevole alla costruzione di infrastrutture sul territorio, viste come volano di sviluppo locale. Il riferimento a *networks* di questo tipo è giustificato anche dal fatto che tale arena presuppone partecipazione spontanea (si vedano gli inviti a partecipare rivolti alle imprese) e scarso peso attribuito alle esternalità sui non partecipanti, secondo il modello classico descritto da Regonini [2005, 6]. Nonostante ciò, non si tratta di una coalizione di sviluppo di carattere informale, bensì di un'arena caratterizzata da un livello piuttosto elevato di istituzionalizzazione che si concretizza anche nella sua *governance* così complessa, che si propone un obiettivo di carattere diffuso (lo sviluppo locale dei territori interessati dai cantieri) [Borghesi 2006a].

8.2.2 *Comités de ligne insistenti sui territori interessati*

Il secondo momento di discussione al di fuori dell'iter progettuale riguarda invece 6 dei 28 *Comités de ligne* presenti nella Regione Rhône-Alpes, quelli dei territori interessati dalla Torino-Lione che andrebbe ad incidere sulla rete di trasporto pubblico locale e soprattutto sul sistema TER – Trains Express Régionaux, e precisamente i seguenti:

- 16 – Comité de ligne Chambéry, Albertville, Moutiers et Bourg St Maurice;
- 17 – Comité de ligne Chambéry, St Jean de Maurienne, St Michel de Maurienne et Modane;
- 18 – Comité de ligne St André le Gaz, Chambéry, Aix les Bains, Annecy et Aix Culoz;
- 19 - Comité de ligne Chambéry et Grenoble;
- 21 – Comité de ligne Lyon et St André le Gaz;
- 22 – Comité de ligne La Tour du Pin, Rives, Voiron et Grenoble.

Oltre alla possibilità prevista per ogni comitato di organizzare, di sua iniziativa e nelle forme che desidera, la consultazione dell'insieme degli utenti della linea, ogni comitato è composto da⁹:

⁷ *Ibidem*

⁸ *Ivi*, p. 5

⁹ Délibération du Conseil Régional du Rhône-Alpes del 15/10/2004, n. 04.06.544, istitutivo dei 28 comitati.

- per la Regione:
 - il Vice-Presidente ai Trasporti in carica, che presiede il comitato;
 - altri 2 Consiglieri Regionali del settore (di cui 1 va all'opposizione);
 - rappresentanti della Direzione dei Trasporti della Regione;
 - sono inoltre invitati ad ogni incontro il Presidente del Consiglio Regionale (o un suo delegato), il Vice-Presidente alla Democrazia Partecipativa, e il Presidente del Comité des Partenaires du Transport Public (CPTP);
- per SNCF:
 - il Direttore dell'attività TER (o un suo delegato);
 - l'incaricato agli studi tecnici sulla linea;
 - l'incaricato d'asse;
 - rappresentanti di RFF;
 - i rappresentanti locali dei sindacati rappresentativi dei lavoratori SNCF;
- per i rappresentanti degli enti locali:
 - i sindaci dei comuni situati sulla linea;
 - i presidenti degli organismi intercomunali attraversati dalla linea;
 - i presidenti delle varie autorità organizzatrici dei trasporti a livello urbano e dipartimentale;
 - i direttori di progetto dei Contratti di Sviluppo del Rhône-Alpes (CDRA) interessati;
- per gli utenti della linea:
 - 2 utenti della linea estratti a sorte;
 - 2 rappresentanti per ciascuna associazione di utenti;
 - 2 rappresentanti di raggruppamenti di associazioni a scala regionale (FNAUT...);
 - 1 o 2 rappresentanti di associazioni di consumatori;
 - 1 rappresentante di organizzazioni di studenti e genitori o un loro sindacato rappresentativo;
 - altri utilizzatori della linea (autotrasportatori...).

L'obiettivo di questi comitati è solo parzialmente o indirettamente legato alla costruzione della Torino-Lione, riguardando tutte le componenti del trasporto regionale di viaggiatori. O, meglio, «l'insieme delle azioni che la Regione mette in atto quale autorità organizzatrice del trasporto regionale di viaggiatori» in vista di un «riavvicinamento fra le istanze decisionali della Regione da una parte, e gli utenti TER, gli eletti locali, gli altri attori del trasporto pubblico e i lavoratori di SNCF dall'altra parte»¹⁰. «I Comités de ligne sono luoghi di ascolto, d'informazione e di consultazione di utenti, eletti locali e lavoratori che permettono di concepire delle proposte concertate fra i diversi attori per il miglioramento del trasporto pubblico regionale. Le osservazioni e le proposte emerse all'interno dei Comités de ligne alimenteranno i lavori deliberativi e decisionali del Consiglio Regionale»¹¹.

Tale descrizione lascerebbe supporre un'arena sociale (ma con forti risvolti sia istituzionali che tecnici) a istituzionalizzazione piuttosto forte e obiettivo diffuso, che pone attenzione alle esternalità non fosse altro che per il fatto di prendersi carico contemporaneamente degli interessi molto diversi ma fortemente interdipendenti che vertono sulle varie poste in gioco nel sistema ferroviario locale, situazione

¹⁰ *Ibidem.*

¹¹ Charte de fonctionnement des Comités de ligne en Rhône-Alpes, p. 1

che secondo Innes e Booher [2003] porterebbe ad uno stile di *policy-making* di tipo collaborativo. Il modello sarebbe formalmente consensuale (nel senso indicato da Ecosfera [2001, 71]) e dialogico [Bobbio 2001], essendo contemporaneamente basato su di una strumentazione informativa-partecipativa [Lascoumes e Le Galès 2009b] e su procedure deliberative (“riavvicinamento fra le istanze decisionali”).

Il grado di coinvolgimento tuttavia, al di là dell’enfasi posta dalla Regione sulla presunta presa in carico da parte del Consiglio Regionale delle risultanze emerse in seno ai Comitati, si fermerebbe ad un livello che Arnstein [1969] definirebbe di pacificazione, vale a dire di una procedura che, sebbene consenta un’effettiva partecipazione prevedendo l’inserimento, seppur in numero limitato, di individui rappresentativi della collettività all’interno di un comitato, mantiene i caratteri di un pro-forma. È infatti da dimostrare l’effettiva incidenza sulle decisioni regionali, sia perché i rappresentanti sociali restano comunque in minoranza numerica, sia perché il coinvolgimento non prosegue nella fase di implementazione dei progetti, mantenendo dunque nelle mani dei *powerholders* il diritto di giudicare legittimità e attuabilità dei pareri. Da qui il giudizio di Gourgues [2010, 1045], secondo il quale i comitati di linea altro non sarebbero che “feticci della regionalizzazione” con scarsi risultati sulle scelte effettive. E se questo è vero sempre, a maggior ragione lo è nel caso del tutto eccezionale di informazione e consultazione su questioni che trascendono la stessa scala regionale [Barone 2008], come appunto la previsione di una linea transfrontaliera ad alta velocità, per la quale esistono ben altre procedure decisionali che non la raccolta partecipativa di pareri della collettività.

8.2.3 *L’iter progettuale ufficiale*

Sono appunto queste procedure consolidate quelle che contano davvero, passando dunque al ben più significativo iter progettuale ufficiale. Se nel caso italiano il confuso processo prevede una sostanziale unità decisionale, che si ritrova persino nel parallelo e contestuale svolgersi dei due distinti progetti per la sezione nazionale e per quella internazionale, in Francia si ritrova un’ulteriore differenza nella frantumazione delle rigide procedure a livello locale, come già registrato anche per le arene aggiuntive. Il progetto Torino-Lione lato francese è infatti suddiviso, dal punto di vista decisionale, in due tronconi, corrispondenti a due sezioni giuridico-finanziarie: la parte internazionale, che gravita attorno al tunnel di base sotto le Alpi e alle sue opere complementari, e la parte francese propriamente detta, che va da qualche decina di chilometri da Lione, ossia a partire dalla connessione con il *Contournement Ferroviaire* lionese, sino alle base delle Alpi. A loro volta questi tronconi sono suddivisi, per quanto riguarda l’iter progettuale, in sotto-sezioni corrispondenti a interventi di una certa portata, in genere tunnel:

- per la sezione nazionale: itinerario viaggiatori fra Ambérieu-Bugey e Saint-Jean de Maurienne; tunnel sotto la Chartreuse (itinerario merci sino a Saint-André-le-Gaz Sillon alpin); e tunnel sotto Belledonne (itinerario misto merci-viaggiatori fra Saint-André-le-Gaz e Saint-Jean-de-Maurienne);
- per la sezione internazionale: tunnel di base Saint-Jean-de-Maurienne-Bruzolo; discenderia di propezione di Modane.

A queste si aggiunge il CFAL (Contournement Ferroviaire de l’Agglomération Lyonnaise), che gode però di autonomia progettuale come sistema di raccordo con le altre linee ad alta velocità che vertono su Lione. Limitandosi solamente alle prime due sezioni, l’iter progettuale, oltre alla Conferenza Intergovernativa (CIG) di raccordo fra i due esecutivi sui temi relativi alla costruzione della linea transfrontaliera, prevede formalmente i passaggi sotto elencati, con il relativo periodo di svolgimento progressivo.

Sezione Internazionale

- 1) Phase Pre-Etudes Fonctionnelles 1997-2001 (in cui nei progetti più recenti si svolge il *débat public*)
ottobre 1997-gennaio 1998: consultazione
luglio 2000: consultazione
- 2) Phase EP (études préliminaires) 2001-2002
2001: consultazione degli attori locali (di fatto amministratori e attori economici)
- 3) Phase APS (avant projet sommaire) 2003
2003 autunno: Comité de pilotage (COPIL)
- 4) Phase EUP (enquête d'utilité publique) 2006-2007
2006 primavera: Consultation Inter-Administrative (CIA);
23 maggio - 30 giugno 2006: consultazione del pubblico in Enquête Publique →
DUP (déclaration d'utilité publique) 2007
- 5) Phase APD (avant projet détaillé)
Consultazione delle imprese
- 6) Realizzazione

Sezione Nazionale

- 1) Phase Pre-Etudes Fonctionnelles 1997-2001 (in cui nei progetti più recenti si svolge il *débat public*)
ottobre 1997-gennaio 1998: consultazione
luglio 2000: consultazione
- 2) Phase EP (études préliminaires) 2001-2006
2003-autunno (19 settembre – 1 dicembre): consultazione degli attori locali sugli studi preliminari (di fatto amministratori e attori economici, ma anche associazioni locali)
2005-primavera: consultazione degli attori locali sugli studi complementari (come sopra)
- 3) Phase APS (avant projet sommaire) 2007-2008
2008: Comité de pilotage (COPIL) «co-presieduto dal Presidente della Regione Rhône-Alpes e dal Prefetto della Regione, riunisce i rappresentanti delle autorità locali e dello Stato, allo scopo di monitorare gli studi e i lavori della sezione Lione-Corridoio Alpino»
- 4) Phase EUP (enquête d'utilité publique) 2009-2010
2009 primavera: Consultation Inter-Administrative (CIA) «delle autorità locali condotte sotto l'autorità del prefetto della Regione Rhône-Alpes»;
2010: consultazione del pubblico in Enquête Publique →
DUP (déclaration d'utilité publique)
- 5) Phase APD (avant projet détaillé) da svolgersi
Data da destinarsi: consultazione delle imprese
- 6) Realizzazione

La prima fase, iniziata per entrambe le sezioni a partire dal 1997, è quella definita di “pre-studi funzionali”, in cui si analizza il contesto e gli scenari di progetto per verificare la sostenibilità e la stessa effettiva necessità di procedere nella fase di progettazione. Si tratta dunque di una fase prevalentemente tecnica situata di per sé a monte della partenza della progettazione vera e propria, durante la quale, per i progetti più recenti, si svolge la consultazione del pubblico in *débat public*. È questa una differenza importante (per quanto più formale che sostanziale) che separa il *policy-making* della Torino-Lione e quello delle altre opere meno recenti, nel quale come si vedrà è prevista una superficiale consultazione solo al termine del processo, quando difficilmente, anche volendo, esso può tornare sui propri passi, da quel-

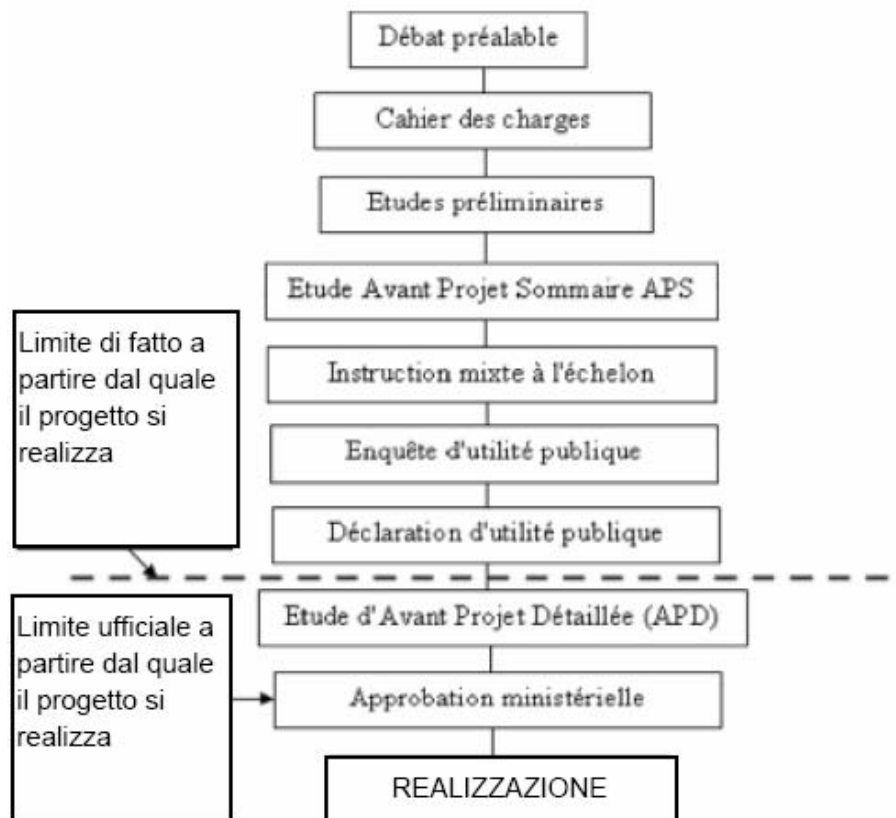
lo delle opere più recenti, per le quali è prevista una fase di consultazione approfondita all'inizio e prima ancora di ogni considerazione progettuale preliminare. Nel caso della Torino-Lione sono stati comunque predisposti per entrambe le sezioni due momenti di consultazione tecnica dalla durata limitata, il primo fra ottobre 1997 e gennaio 1998, il secondo nel luglio 2000.

La prima vera e propria fase progettuale è quella dedicata agli studi preliminari (EP), durante la quale il Governo nazionale, indipendentemente da RFF e LTF, incarica un'apposita commissione tecnica di redigere un Audit sul progetto. Questa fase, pur prevedendo tempi anche piuttosto lunghi (dal 2001 al 2006 per la sezione nazionale), presuppone un ulteriore momento di consultazione di durata alquanto limitata (dal 19 settembre al 1 dicembre 2003 sempre per la sezione nazionale). Per quanto riguarda la sezione nazionale, l'effettuazione di studi complementari rispetto a quelli su cui si era svolta la consultazione ha comportato, comunque, un secondo momento di coinvolgimento nella primavera del 2005, per permettere l'espressione delle questioni sulla globalità degli studi eseguiti. Per quanto riguarda le modalità di consultazione, nel materiale propedeutico relativo alla prima realizzata per la tratta nazionale si legge che «è il Prefetto della Regione che dirige la consultazione. I dossiers realizzati da Réseau Ferré de France (RFF) sono spediti alle persone da consultare intorno al 19 settembre 2003. Ciascun Prefetto, nei Dipartimenti dell'Ain, della Savoie, dell'Isère e del Rhône, organizzerà una o più riunioni di presentazione di questi dossiers, a partire dalla fine di settembre. Ognuno è invitato a porre le proprie questioni. I pareri – lettere, delibere, o tutte le altre forme – di iniziativa delle persone consultate, dovranno essere indirizzati ai Prefetti dei Dipartimenti entro il 1° dicembre 2003. Un bilancio della consultazione sarà effettuato dal Prefetto della Regione, che lo trasmetterà al Ministro al fine di permettergli di prendere le decisioni relative alla prosecuzione degli studi e delle procedure regolamentari». Da questa descrizione è possibile intuire come in realtà non si tratti neppure di consultazione, quanto di semplice informazione con la possibilità di un flusso bi-direzionale non vincolante. È lo Stato nazionale, nella figura dei Prefetti dei vari Dipartimenti, che si pone il carico di presentare al pubblico gli studi tecnici realizzati da RFF (e da LTF per la sezione internazionale), senza che questo presupponga alcun genere di discussione e senza che i pareri, da esprimersi unicamente via posta, ricevano alcuna risposta, ma semplicemente siano riuniti in un bilancio della consultazione redatto a propria discrezione dal Prefetto della Regione. Il fatto stesso che i dossier tecnici siano spediti ai soli attori da consultare presuppone poi di fatto che la stessa informazione sia ristretta ai soli enti locali o al più agli attori economici, non certo al grande pubblico. Se alcune associazioni sono riuscite comunque a indirizzare i propri pareri, è stato unicamente a seguito delle informazioni ricevute nella sola riunione di presentazione degli studi, il che andrebbe a tutto detrimento della trasparenza decisionale [Fourniau 1996].

A questa fase di studi tecnici preliminari segue quella APS (*avant projet sommaire*), indicativamente paragonabile a quella di progettazione preliminare italiana. Anche questa fase prevede espressamente il coinvolgimento degli enti locali interessati, sotto la supervisione congiunta di Governo nazionale e Regione. Per ogni sezione del progetto viene infatti istituito un Comitato di Pilotaggio (COFIL) «copresieduto dal Presidente della Regione Rhône-Alpes e dal Prefetto della Regione, che riunisce i rappresentanti delle autorità locali e dello Stato, allo scopo di monitorare gli studi e i lavori della sezione».

Si arriva così alla fase EUP (*enquête d'utilité publique*), durante la quale si svolge la vera e propria consultazione dei territori interessati sul progetto preliminare realizzato nella fase precedente. Questa si svolge in due fasi, dalle quali deriva poi la dichiarazione di pubblica utilità (DUP). Nella prima ad essere interpellati sono ancora una volta gli enti locali, attraverso la Consultazione Inter-Amministrativa (CIA) condotta sempre dallo Stato centrale nella figura del Prefetto della Regione, mentre è in una fase

Fig. 8.4 Collocazione dell'inchiesta pubblica nella cronologia del processo decisionale



successiva che si svolge l'*enquête publique* aperta al contributo dell'intera società civile dei comuni interessati. La procedura di inchiesta pubblica, di cui si è già diffusamente parlato, giunge così solo in una fase piuttosto avanzata del processo decisionale, in definitiva all'ultimo momento utile prima della decisione definitiva. Infatti, sebbene formalmente il punto di non ritorno verso la costruzione dell'opera si abbia in maniera ufficiale solo con l'approvazione ministeriale successiva alla fase di APD (*avant projet détaillé*), qualcosa di paragonabile alla progettazione esecutiva italiana in cui si redige il progetto definitivo previa l'ultima consultazione delle imprese interessate dai cantieri, in realtà il limite di fatto oltre il quale l'opera verrà sicuramente realizzato si avrebbe proprio con la dichiarazione di pubblica utilità derivante dall'inchiesta pubblica (fig. 8.4). A confermare lo scarso peso reale sulla decisione dei pareri espressi in sede di inchiesta dalla società civile ci sarebbero le stesse parole del Ministro dei Trasporti Perben, che proprio in sede di presentazione dell'inchiesta pubblica per la sezione internazionale ha confermato la «determinazione a realizzare nei tempi previsti il collegamento ferroviario transalpino, per poter avviare i cantieri del tunnel propriamente detto entro il 2010»¹².

Prendendo in considerazione proprio l'*enquête publique* relativa alla sezione internazionale, la più importante dal momento che riguarda il tunnel di base tanto contestato dal lato italiano, si può inoltre verificare il sostanziale fallimento del processo di consultazione. Essa si è svolta, secondo le disposizioni di legge, in poco più di un mese (dal 23 maggio al 30 giugno 2006) nei soli 16 comuni della Maurienne direttamente toccati dal tunnel¹³, e sebbene avrebbe dovuto vertere sul già redatto progetto prelimina-

¹² Les Echos del 14/03/2006

¹³ Saint-Jean-de-Maurienne (dove sbuca il tunnel di base), Modane (dove è situata la galleria di prospezione), Lanslebourg Mont-Cenis (il cui territorio, al sito del Paradis, dovrebbe ospitare la discarica dello smarino del tunnel di base), Villarodin-Bourget (il cui territorio, al sito del Moulin, dovrebbe ospitare la discarica dello smarino

re in vista della dichiarazione di pubblica utilità, nel *dossier d'enquête publique* propedeutico alla consultazione sono semplicemente elencati in maniera generica i «principali obiettivi» dell'opera: «rafforzare la sicurezza delle persone e delle merci; trasferire definitivamente il traffico dalla strada alla ferrovia; preservare l'ambiente; facilitare gli scambi» (p. 1). In questo modo, piuttosto che stimolare il dibattito sulle possibili criticità, tecniche o meno, della costruzione piuttosto che della mancata costruzione, si metterebbe in una luce di indiscutibile bontà il progetto pur mai accennato nei suoi particolari¹⁴, il che avrebbe l'effetto di deprimere la volontà di inviare un proprio parere, cosa che solitamente presuppone che si abbia qualcosa da contestare o di cui non si è pienamente soddisfatti. Infondo chi non sarebbe d'accordo nel «rafforzare la sicurezza delle persone» o nel «preservare l'ambiente», assumendosi l'onere di depositare il proprio parere (spedendolo a proprie spese via posta o recandosi fisicamente in municipio in orari ben determinati, non essendo previste modalità elettroniche di espressione delle osservazioni)? Dell'inchiesta pubblica rimarrebbe pertanto la sola azione pedagogica di traduzione dell'*expertise* nei confronti del pubblico [Piéchaczyk 1998, 83].

Così non solo è stata ben poco utilizzata la possibilità di incontrare i membri della Commissione d'inchiesta nei periodi di apertura al pubblico nei vari comuni, che in verità presupponevano solo periodi di 3 ore (uno per i comuni più piccoli, 2 per quelli medi e 3 per quelli grandi, dunque per un massimo di 9 ore in 39 giorni), in orari d'ufficio poco accessibili e nella maggioranza dei casi in date assai prossime alla scadenza (p. 7). Ma, cosa più importante, ben pochi sono stati i pareri inviati direttamente al Presidente della Commissione d'inchiesta, e ancor meno quelli compilati sui *registres d'enquête publique* depositati presso i 16 municipi, la Prefettura della Savoia a Chambéry o la Sotto-Prefettura di Saint-Jean-de-Maurienne. Il numero di osservazioni, comunque davvero basso ovunque, non è peraltro proporzionale al numero di abitanti del comune. Dove la partecipazione è stata più elevata è stato a Saint-Julien-Montdenis con 5 osservazioni depositate sul *registre d'enquête publique* e 6 lettere allegate, tutte da privati cittadini, seguito da Avrieux con 4 osservazioni tutte negli ultimi due giorni utili, di cui una del Consiglio Municipale, più un privato cittadino, l'associazione locale di cacciatori (Association Communale de Chasse Agrée) e l'associazione Vivre a Avrieux. Se anche a Montricher-Albanne si sono presentati 2 privati cittadini, per contro a Saint Martin La Porte non è pervenuta alcuna osservazione.

Tutto ciò potrebbe benissimo essere letto come un sostanziale appoggio al progetto così come proposto da LTF, nell'ipotesi che la soddisfazione per lo *status quo* porti ad una partecipazione inferiore. E d'altra parte è anche vero che, quantomeno in due comuni importanti quali Villarodin-Bourget e Lanslebourg Mont-Cenis si sono avute, sia prima che dopo lo svolgimento dell'inchiesta pubblica relativa all'intera sezione internazionale, critiche importanti a questioni collegate con tale opera, nel primo caso contro la discarica dello smarino proveniente dal tunnel transfrontaliero nel sito del Moulin, nel secondo, similmente, contro la discarica dello smarino proveniente dalla galleria di prospezione di Modane nel sito del Paradis. In realtà, come si vedrà nel dettaglio nel prosieguo dell'analisi, più che per questioni di appoggio incondizionato alla scelta di *policy* (l'opera), la scarsa presa dell'inchiesta pubblica relativa alla dichiarazione di pubblica utilità, prevista dall'iter per le due intere sezioni del progetto, sembra avere maggiormente a che fare con questioni attinenti al processo decisionale adottato, che tenderebbe a spostare l'attenzione dall'intero progetto (o sezione) alle sue ricadute strettamente locali, spe-

della galleria di prospezione), Aussois, Avrieux, Bramans, Fourneaux, Saint-Martin-la-Porte, Saint-Michel-de-Maurienne, Villargondran, Orelle, Saint-André, Saint-Julien-Montdenis, Le Freney, Montricher-Albanne.

cie dopo l'entrata in vigore della riforma urbanistica del 2000 (legge SRU – *Solidarité et renouvellement urbains*).

Oltre alla pianificazione strategica e ai comitati di linea, esistono infatti anche altre procedure formali ben più importanti per l'esito della progettazione infrastrutturale, per quanto anch'esse al di fuori dell'iter ufficiale di progettazione stessa. Il riferimento è alle inchieste pubbliche di portata più limitata, rese obbligatorie dalla legge SRU ogniqualvolta un comune o un organismo di cooperazione intercomunale intenda modificare rispettivamente il proprio PLU (*Plans locaux d'urbanisme*) o il proprio SCOT (*Schéma de cohérence territoriale*), vale a dire le nuove forme di piano urbanistico comunale o sovracomunale introdotte dalla riforma. Il che, regolarmente, si rende necessario in caso di interventi fortemente invasivi quali l'accoglimento sul proprio territorio di grandi opere infrastrutturali. Nei due casi di Villarodin-Bourget e Lanslebourg Mont-Cenis sarebbe infatti proprio su queste inchieste pubbliche di portata più limitata, formalmente avulse dalla progettazione ufficiale ma così importanti per la realizzazione del progetto stesso, che si sarebbe concentrata l'attenzione degli attori locali, senza particolari preferenze per quanto riguarda l'infrastruttura nel suo complesso (e il suo processo decisionale) ma preoccupati del declassamento nei piani urbanistici comunali dei siti destinati a discarica, da zone di interesse naturalistico.

8.2.4 *Analisi del processo decisionale nel suo complesso*

Il processo decisionale dal lato italiano si è visto essere piuttosto chiuso (gli oppositori direbbero autoritario), lungo tutto il suo percorso e dunque anche prima dell'entrata in vigore della Legge Obiettivo, sia al coinvolgimento degli enti locali sia a maggior ragione a quello della società civile. Ci si aspetterebbe dunque di trovare tanto più un processo di questo tipo sul versante relativo alla Francia, nazione solitamente pensata come tecnocratica e centralistica per eccellenza. Almeno al primo sguardo e ponendo attenzione alle sole procedure formalmente previste, tuttavia, si trova che nel complesso oltre il confine il processo decisionale si caratterizza per un grado di coinvolgimento maggiore di quanto non accada in Italia in molte delle fasi del ciclo di *policy* (tab. 8.4), soprattutto ed in maniera evidente per gli enti locali ma anche per la società civile, e per un ruolo di maggior rilievo assunto dalla Regione.

Se il momento dell'*agenda setting* presuppone la stessa struttura decisionale in entrambi i paesi, essendo sostanzialmente stabilita a livello europeo nell'ambito delle reti TEN-T (Trans-European Networks – Transports), già a partire dalla definizione del problema, identificata in Francia nello stadio di Pre-Etudes Fonctionnelles (PEF), le cose si dimostrano diverse. Dal lato francese infatti, contrariamente a quello italiano, si registra la previsione di due spazi di incontro sul tema, che configurano non solo la consultazione, a fianco dei due progettisti ferroviari, dei Dipartimenti, ma anche un livello basilare di informazione rivolto agli enti locali di scala inferiore, del tutto assente in Piemonte anche in fasi più avanzate e che addirittura prevedevano la loro partecipazione.

Anche nello stadio successivo di raccolta dei dati, identificato negli studi preliminari EP, si trovano delle differenze rispetto all'Italia, oltre al ruolo di maggior rilievo assunto dal Governo nazionale a fianco dei progettisti ferroviari autori degli studi. Se in Italia questi si limitano ad illustrare i dati ai promotori pubblici e privati, oltre confine di tali studi, come dell'individuazione di finalità, obiettivi e alternative, sono direttamente informati anche gli enti locali e gli attori economici, e formalmente, attraverso un'incontro esplicativo, la stessa società civile. È inoltre previsto che sugli studi gli attori informati possano anche formulare osservazioni da indirizzare al Prefetto regionale e dunque al Ministro, prefigurando anche un grado di coinvolgimento che arriva alla consultazione (per quanto meramente unidire-

Tab. 8.4 Momento e grado del coinvolgimento

	Informazione	Consultazione	Partecipazione	Controllo
Agenda setting		Regione	Governo nazionale CIG Comitato promotore	Unione Europea
Definizione problema (PEF)	Enti locali	RFF LTF (Alpetunnel) Dipartimenti	Regione	Governo nazionale CIG Comitato promotore
Raccolta dati (EP)	Regione Dipartimenti Enti locali (Società civile)	Regione Dipartimenti Enti locali	Governo nazionale Comitato promotore	RFF LTF
Individuazione finalità, obiettivi e alternative	Enti locali		RFF LTF Dipartimenti Comitato promotore	Governo nazionale Regione
Progettazione preliminare (APS)		Dipartimenti Enti locali	Governo nazionale Regione Comitato promotore	RFF LTF
Dichiarazione di pubblica utilità (EUP)		Enti locali Società civile	Regione Dipartimenti	Governo nazionale
Progettazione esecutiva (APD)	Dipartimenti Enti locali	Regione Imprese	Governo nazionale Comitato promotore	RFF LTF
Pianificazione strategica (DGC)		Enti locali Imprese	RFF LTF	Governo nazionale Regione Dipartimenti
Armonizzazione con altre politiche di settore (CdL)	Dipartimenti	SNCF RFF Enti locali Utenti Sindacati		Regione

zionale) anche per gli enti locali minori, del tutto impensabile per i comuni valsusini. Consultazione che continua a livello ancora maggiore e dialogico anche per la progettazione preliminare identificabile nello stadio di APS (*avant projet sommaire*), dove gli stessi enti locali, sotto la guida congiunta di Governo nazionale e Regione, entrano a far parte di un organismo di controllo quale il Comitato di Pilotaggio.

Si arriva così alla fase della dichiarazione di pubblica utilità (EUP), dove nuovamente è previsto un momento di consultazione per gli enti locali, la Consultation Inter-Administrative (CIA), ed inoltre uno, l'*enquête publique*, rivolto espressamente all'intera cittadinanza residente nei comuni coinvolti. I comuni interessati, che sono informati anche nello stadio di progettazione esecutiva APD (*avant projet détaillé*), sono anche coinvolti attivamente nella pianificazione strategica legata alla localizzazione dell'infrastruttura, vale a dire nella Démarche Grand Chantier (DGC), per quanto solo all'interno dei vari Comitati di concertazione e non nel Comitato regionale di pilotaggio né nei suoi organi tecnici, dove siedono invece i soli promotori pubblici (Governo, Regione e Dipartimenti) con la partecipazione di RFF e LTF. Hanno inoltre un ruolo di primo piano nell'armonizzazione del sistema Alta Velocità con la altre politiche di trasporto locale, in seno ai vari Comités de ligne (CdL).

Ciò che più distingue il processo decisionale francese da quello italiano è dunque proprio l'attenzione, magari anche solo formale, rivolta alle istanze dei comuni e degli organismi intercomunali. Fatto salvo il caso dell'*agenda setting* che si svolge a livello europeo, infatti, ogni singola fase della progettazione ufficiale prevede espressamente e per obbligo di legge almeno un momento di consultazione di varia natura degli enti locali interessati, sin dalla primissima fase iniziale di pre-studi funzionali e continuando con l'invio di osservazioni nella fase di studi preliminari, il Comitato di Pilotaggio nella fase APS, la Consultazione Inter-Amministrativa nella fase EUP, i Comitati di concertazione per la pianificazione strategica. Coinvolgimento delle istituzioni locali che rappresenta invece proprio ciò che è sempre mancato dal lato italiano, e che dalle stesse istituzioni è sempre stato richiesto, assai spesso invano, configurando la base ed il riferimento principale di tutti gli scontenti nei confronti del processo decisionale. Ciò non significa tuttavia che il coinvolgimento di per sé allontani la possibilità di opposizioni istituzionali locali. Assumere questo vorrebbe dire assumere che le richieste di partecipazione provenienti dagli enti territoriali sarebbero unicamente strumentali ad ottenere un posto al tavolo dei decisori, e che laddove ciò venga garantito gli enti locali, soddisfatti, non muoverebbero critiche, interessati solo dal proprio prestigio simbolico (che poi è un po' l'accusa che il movimento italiano rivolge agli amministratori dopo la loro inclusione nei tavoli di confronto).

E d'altra parte le forme di coinvolgimento possono essere in realtà, come già si è accennato, più formali che sostanziali, sia per quanto riguarda la consultazione delle istituzioni locali sia, a maggior ragione, quella della cittadinanza. In effetti la descrizione che dà Sutto [2010], del processo decisionale sulla Torino-Lione come *growth machine*, si riferisce alla progettazione dell'intera opera internazionale, e sarebbe dunque applicabile secondo l'autrice anche al caso francese.

Il concetto di concertazione nel processo decisionale della Torino-Lione indica una modalità di elaborazione politica che, in opposizione a una logica di costruzione del consenso entro un gran numero di attori (partecipazione), si fonda su partenariati espliciti, dove gli attori "importanti" sono riconosciuti e dove la costruzione del consenso è limitata alla "sala dei comandi" [*ibidem*, 64].

Al di là del continuo appello ai rappresentanti locali e, dopo l'entrata in vigore della riforma urbanistica, anche alla cittadinanza, in realtà queste apparenti concessioni non sarebbero che funzionali al mantenimento del potere decisionale entro una coalizione di attori importanti, entro una più o meno ristretta "sala dei comandi". La tesi di Sutto [2007a; 2010, 63-65] è che nel caso della progettazione dell'intera Torino-Lione sia da registrare un esempio tipico di coalizione locale sviluppatista di interessi forti sul modello della *growth machine* [Logan e Molotch 1987], vale a dire una rete di accordi formali e informali fra attori pubblici e privati, riconducibili alle categorie dei rappresentanti istituzionali, degli imprenditori e degli operatori dei trasporti, interessati ad attirare investimenti economici sul territorio. Se la descrizione dell'autrice si pone nella visuale di un'unica coalizione dominante trasfrontaliera, si è visto nella parte precedente come una definizione di questo tipo si adatti particolarmente bene al singolo caso italiano. Anche per quanto riguarda il versante francese tuttavia ci si trova effettivamente di fronte alla creazione di una coalizione ristretta, pubblico-privata e politico-tecnica, formata da attori istituzionali (ai vari livelli di governo, da quello europeo sino a quello metropolitano dei comuni di Lyon e Chambéry, ma anche in questo caso non direttamente a livello micro, nonostante il peso visibilmente maggiore attribuito ai comuni di dimensione minore), operatori ferroviari (SNCF e RFF per la parte infrastrutturale) e attori economici (incarnati dal comitato promotore Transalpine espressione del mondo imprenditoriale). È all'interno di tale coalizione ristretta che, indipendentemente dagli altri soggetti presenti in alcune fasi, si troverebbero gli attori veramente importanti, "la sala dei comandi" dove si elabo-

rano le questioni, si definiscono i problemi e si prendono le decisioni vincolanti attraverso un procedimento rigidamente negoziale e squilibrato.

Può sembrare anomalo parlare di concertazione per un paese dove tradizionalmente questo concetto e questa pratica vengono del tutto rifiutati persino nell'ambito di applicazione classica delle relazioni industriali [Regini 2000], dove la concessione ad organi intermedi fra lo Stato nazionale e il cittadino viene concepita quale negoziazione fra interessi particolari contrapposta all'interesse generale incarnato dalla nazione e fondato tecnicamente. Tuttavia sono molti i riscontri che vedono, specie proprio nell'ambito dei trasporti ferroviari, un abbandono dei tradizionali criteri tecnocratici in favore della concertazione di tipo politico [Klein 1998; Fourniau 1997; 1998]. In effetti il processo decisionale avrebbe poco a che fare con il modello autoritativo proprio dell'approccio razionale, in cui l'unico attore con autonomia di scelta è lo Stato e la legittimazione è data dalla delega rappresentativa che fa dell'attore pubblico l'unico rappresentante degli interessi collettivi [Ecosfera 2001, 70-73]. Sembrerebbe invece assai più prossimo proprio ad un modello partenariale, dove regna la mediazione tra interessi collettivi ed economici, e il successo non è più garantito solo dalla conformità alle norme, ma anche in termini di efficienza. A questo, con il coinvolgimento nell'inchiesta pubblica della società civile, si affiancherebbe un altro modello che tuttavia non sarebbe partecipativo, ma meramente consensuale, ossia inclusivo della cittadinanza priva di risorse utili alla progettazione ma in grado di restituire legittimazione alle scelte.

Gli stessi strumenti utilizzati, che guardando al rigido iter progettuale sembrerebbero una chiara incarnazione di un modello legislativo e regolativo, poggiante su procedure giuridiche standardizzate e codificate, sembrerebbe poi aprire spazi alla negoziazione. Secondo Lascoumes e Le Galès [2009b, 24] questo tipo di strumentazione espletterebbe tre diverse funzioni: una pedagogica e pragmatica di orientamento dei comportamenti, una assiologica di enunciazione di valori e interessi garantiti dall'autorità, e una semplicemente simbolica in quanto attributo del potere legittimo che trae la propria forza dal rispetto della procedura decisionale. L'utilizzo di strumenti di questo tipo nell'ambito in questione pare invertire l'ordine classico d'importanza di queste tre funzioni, rinunciando in gran parte a sopire i conflitti potenziali orientando i comportamenti in maniera autoritativa in favore di una funzione meramente simbolica. A lato della strumentazione decisionale rigidamente codificata, sarebbero infatti all'opera quelli che Borraz [2009] chiama norme e standard, che dipenderebbero dai rapporti di forza interni alla società civile fra attori sostanzialmente economici, potendo al contempo fare affidamento su una legittimità universale basata sulla razionalità tecnico-scientifica. In questo caso, al di là delle regole apparentemente stringenti che guidano la progettazione riportandola continuamente in capo al Governo nazionale o regionale, e che si arricchiscono attraverso il formale coinvolgimento degli enti locali e della cittadinanza, le autorità pubbliche delegherebbero a organismi privati o semi-pubblici il compito di emanare regole costrittive, mantenendo per loro solo la decisione finale. Ancor più che al promotore privato Transalpine, tale ruolo sarebbe attribuito alla società ferroviaria mista LTF, considerando ad esempio il declassamento, di fatto imposto da quest'ultima, alla destinazione d'uso del sito del Paradis nel comune di Lanslebourg-Mont-Cenis, senza che questo abbia potuto nemmeno intervenire autonomamente sul proprio piano urbanistico comunale. Tale potere di decisore unico di fatto al di là delle procedure di diritto risalirebbe poi indietro nel tempo, sin dalla fondazione della società con il nome di GEIE Alpetunnel¹⁵. Si vedano ad esempio le accuse di ASSMoulin del 2002, relative al declassamento del sito del Moulin

¹⁵ Il nome di GEIE (Gruppo Europeo di Interesse Economico) Alpetunnel è stato solo in un secondo momento cambiato in LTF (Lyon-Turin Ferroviaire), come strategia discorsiva per allontanare l'attenzione dall'unico scopo della costituzione della società, che costituisce anche la soluzione prospettata mai rimessa in discussione ma anche la questione più contestata in assoluto, vale a dire il maxitunnel transfrontaliero che compariva nel nome stesso.

nel comune di Vilarodin-Bourget, per il quale pure formalmente si è svolta un'apposita *enquête publique* locale, che tuttavia secondo le accuse non sarebbe stata che una farsa dal momento che Alpetunnel ha da subito reso chiaro che, indipendentemente dal risultato della consultazione, «tale modifica, al fine di adattarsi al progetto, è irreversibile» (ASSMoulin, 10/01/2002, intervento all'*enquête publique*). Il che stride alquanto con gli strumenti regolativi pur rigidamente codificati, per quanto riguarda sia il continuo coinvolgimento formale degli enti locali nella progettazione, sia il coinvolgimento del pubblico previsto per ogni cambiamento nella normativa urbanistica.

Questo sarebbe possibile grazie a due fattori. Da un lato la *policy community* che rappresenta la “sala dei comandi” [Sutto 2010] condivide non solo gli stessi *deep core beliefs* e gli stessi *policy core beliefs*, ma persino, spesso, gli stessi *secondary beliefs*, cioè le preferenze su singoli aspetti del sotto-sistema di *policy* [Sabatier e Weible 2007]. Dall'altro, i soggetti che stanno al di fuori di tale sala dei comandi ristretta, anche un buon numero di quelli che assumono un atteggiamento critico, condividono comunque con essa, in gran parte, gli stessi *deep core beliefs* (la fede nel modello di sviluppo economico attuale, nei suoi strumenti di tipo tecnocratico e nelle sue procedure decisionali consolidate) e gli stessi *policy core beliefs* (la credenza che la costruzione di grandi infrastrutture di trasporto a lunga distanza sia un valore di per sé e rappresenti l'interesse generale), differendone eventualmente, nel caso dei soggetti parzialmente contrari, solo per i *secondary beliefs* riguardanti singoli aspetti della questione. Tra questi, spesso il fatto che le credenze di *policy*, pure sostenute, siano però applicate a livello locale nel loro territorio specifico. Ciò comporterebbe che il ruolo degli strumenti di tipo regolativo mantengano principalmente il proprio carattere simbolico, mentre le funzioni pedagogiche ed assiologiche sarebbero meglio espletate non dall'applicazione di procedure ferree [Lascombes e Le Galès 2009b], quanto dalla condivisione piuttosto generalizzata degli stessi sistemi di credenze, da una sorta di *master-frame* dato per scontato [Sabatier e Weible 2007; Snow e Benford 1992; Schön e Rein 1994].

E comporterebbe anche che non si verrebbe a creare nessuna forte coalizione concorrente e che rimetta in discussione gli stessi assunti che stanno alla base o addirittura a monte della scelta pubblica, come invece accaduto in Italia, ma solo una miriade di *issue networks* di carattere transitorio e aperto [Le Galès 2001] su singoli aspetti di una questione sulla quale altrimenti concordano. Queste si formerebbero in vari punti specifici della progettazione, dove gruppi non gerarchici, e con scarse risorse autonome al di fuori dei rapporti con i rappresentanti istituzionali (con i quali condividono gli stessi sistemi di credenze a livello generale ed intermedio), si aggregano attorno ad una particolare *issue* su cui localmente si ritrovano *secondary beliefs* differenti da quelli della *policy community* con potere decisionale. La differenza di preferenze su singoli aspetti della questione verte spesso proprio sul fatto che la soluzione, appoggiata in generale, sia applicata in particolare nella zona di residenza di questi attori. Ciò comporterebbe la creazione di aggregazioni temporanee e poco strutturate, fortemente dipendenti dalla località [Cox e Mair 1991], che gravitano attorno alle (relativamente) piccole questioni sulle quali chiedono rassicurazioni [Stone 1989]. Se questo non può certo bastare a definire tali aggregazioni come affette da una presunta sindrome Nimby [Lafaye 2000; Trom 1999], è però vero che esse si distinguono nettamente dalla rimessa in discussione dei sistemi di credenze e dagli orientamenti generali della coalizione oppositrice sviluppatasi dal lato italiano, per configurarsi più come regimi locali intermedi fra un modello organico, localistico e volto al mantenimento dello *status quo* e di uno stile di vita a misura d'uomo, ed uno simbolico, mirante a migliorare l'immagine del territorio allontanandola da quella di corridoio merci internazionale [Stoker e Mossberger 1994].

L'ipotesi qui è che tale situazione di dispersione delle potenziali coalizioni concorrenti sia almeno in parte condizionata dallo stesso processo decisionale, che pur contraddistinto da una forte istituzionalizzazione, si incaricherebbe spesso di obiettivi focalizzati su questioni minute [Borghi 2006a], con la sua frantumazione in sotto-arene locali caratterizzate da scarso peso attribuito alle esternalità che ricadono al di fuori dell'ambito ristretto [Regonini 2005], su altri punti della progettazione. In sostanza, l'utilizzo di rigidi strumenti di natura legislativa-regolativa [Lascoumes e Le Galès 2009b], e di uno stile decisionale apparentemente orientato decisamente in maniera tecnocratica-burocratica, sarebbe in realtà funzionale, attraverso la sua codificata concentrazione sugli aspetti locali della progettazione più estesa, ad un modello più vicino a quello dell'influenza politica. Lo stile presentato nella forma dell'iter progettuale ufficiale è quello tecnocratico-burocratico, che si pone l'unico criterio del raggiungimento di obiettivi stabiliti una volta per tutte da decisori ben identificati, sulla base di parametri considerati oggettivi ed universali, operando come se ci si trovasse in una situazione di certezza al riparo dal conflitto valoriale e come se esistesse un unico interesse, quello generale, raggiungibile attraverso analisi di stampo tecnico e procedure date di carattere burocratico [Innes e Booher 2003, 51]. In realtà però la stessa rigida codificazione può nascondere interessi ben precisi, ed in particolare quello dei *policy-makers* a mantenere il consenso attorno alle scelte pubbliche. Avvicinando quindi il processo decisionale, al di là della forma, alla sostanza di uno stile basato sull'influenza politica, che tiene invece in accurata considerazione la diversità degli interessi mentre è attivamente impegnato a non consentire la presa di coscienza della loro interdipendenza. Le relazioni si svolgono infatti unicamente in consultazioni uno-a-uno fra il decisore e ciascun gruppo interessato, in questo caso ciascuna sotto-sezione locale del progetto, senza che questi abbiano la possibilità di interagire fra loro e scoprire eventualmente un obiettivo comune a tutte le zone interessate dalla nuova linea ferroviaria, situazione che minerebbe l'autorità indiscussa del decisore. Le arene pervase da tale stile mirano dunque a scongiurare lo scoppio di conflitti attraverso la cooptazione degli interessi in uno stesso corso d'azione, impedendo allo stesso tempo la creazione di una rete fra questi ultimi (*coopting*) [ivi, 52]. Questa sarebbe anche la ragione per cui, in totale continuità con la tradizione istituzionale nazionale [Regini 2000], la concertazione che si è vista caratterizzare anche il processo decisionale francese non vada intesa in senso neocorporativo, dal momento che non ci sarebbe alcuna forte coalizione, e alcun rischio reale di conflitto dirompente, da incanalare negli argini consensuali dello scambio politico, dal momento che la cooptazione sarebbe già avvenuta a monte dello scoppio del conflitto stesso.

Tab. 8.5 Metodi richiamati retoricamente e metodi reali

	Metodo non deliberativo Scelta fondata su interessi	Metodo deliberativo Scelta fondata su argomenti
Metodo esclusivo Accesso limitato Bassa trasparenza	Contrattazione e scambio politico Attori chiave: politici	Pianificazione Attori chiave: esperti
Metodo inclusivo Accesso esteso Alta trasparenza	Aggregazione degli interessi Attori chiave: votanti	Metodo dialogico Attori chiave: stakeholders

Se si guarda a tutte le pur numerose forme di coinvolgimento presenti nel processo francese, infatti, si può facilmente riscontrare come esse non sia state stimulate dal basso dalla presenza di una colazione concorrente, come invece accaduto in Italia, bensì create dall'alto in maniera interamente prevista dalla normativa [Bobbio 2004a]. Tale coinvolgimento, peraltro, si presenta sempre nella forma dell'informazione e della consultazione, o al più della pacificazione, ma mai di una vera partecipazione alle scelte [Arnstein 1969]. Anche da un punto di vista dei metodi richiamati retoricamente (tab. 8.5), la presenza di una condivisione di fondo del sistema di credenze su cui si fonda sia la scelta di costruire l'opera, sia il processo decisionale ufficiale, fa sì che si ritrovi una differenza rispetto al caso piemontese. In Italia si è individuata una frattura tra una prima fase, in cui prevalevano gli appelli al metodo della pianificazione tecnica, ed una seconda fase successiva agli scontri del 2005, in cui è prevalso l'appello al dialogo con il territorio, e si è poi ipotizzata una continuità nei metodi reali fra queste due fasi pur distinte da un punto di vista simbolico, accomunate dalla persistenza di processi di negoziazione.

Dal lato francese invece, non essendosi presentato alcuno shock interno al sotto-sistema di *policy* causato dall'opposizione di un'organizzata coalizione concorrente [Sabatier e Weible 2007], non sarebbe possibile distinguere in maniera cronologica due diversi orientamenti simbolici sottostanti al processo decisionale. Resterebbe tuttavia possibile ritrovare due diversi orientamenti, basati sulla tipologia di Bobbio [2001] e Morisi [2008], che caratterizzano l'intero svolgersi della vicenda. Il primo, che rimane ed anzi viene enfatizzato rispetto al caso italiano, è quello della pianificazione tecnica e burocratica, che costituisce il sottofondo di tutto il processo di progettazione. Rispetto a quanto accade al di qua del confine, tuttavia, raramente ed in via del tutto eccezionale viene fatto riferimento ad uno stile dialogico di trasformazione delle preferenze sulla base dell'argomentazione, che mal si concilia con l'idea di interesse generale incarnato dalle pubbliche autorità e non mediato nei confronti della cittadinanza (ma che viene invece largamente utilizzato per descrivere le nuove forme di coinvolgimento previste per i progetti più recenti all'interno della procedura di *débat public*). Il suo posto viene preso dall'appello ad un metodo inclusivo ma non deliberativo, basato sulla mera aggregazione degli interessi preesistenti al processo di coinvolgimento. Questo è infondo ciò che si richiede nei continui spazi previsti per la consultazione degli enti locali, ai quali viene chiesto di esplicitare le proprie richieste, se non addirittura di spedire i propri pareri, senza che questi vengano confrontati e discussi pubblicamente, ma unicamente aggregati in vista della decisione da parte del Governo nazionale, direttamente o tramite il Prefetto predisposto.

Tale inquadramento, in forma ancor più evidente, è presente poi nelle forme di coinvolgimento indirizzate direttamente al pubblico, quali l'inchiesta pubblica, entro cui ugualmente non avviene alcuna discussione ma una semplice consultazione unidirezionale. In questo caso la sostanza si fa tra l'altro alquanto simile, pur nella diversità del metodo, a quella della forma più classica di aggregazione degli interessi, vale a dire il voto. È vero che è esplicitamente prevista la possibilità di esprimere sul registro dell'inchiesta pubblica il proprio parere in forma argomentata, ma il metodo con cui tali pareri vengono trattati, e il modo in cui viene inquadrata la questione nel dossier propedeutico, rendono tale procedura assai più simile ad una semplice aggregazione sul tipo della democrazia diretta, una sorta di plebiscito in cui si chiede di esprimere il proprio favore (non presentando alcuna osservazione) o contrarietà (usufruendo della possibilità di farlo) ad una scelta presentata in maniera asimmetrica e senza possibilità di contraddittorio in una luce idilliaca [Bobbio 2006c], quale mezzo per "rafforzare la sicurezza delle persone" e "preservare l'ambiente".

Come nel caso italiano, comunque, dietro i modelli secondo cui sarebbe presentato il processo decisionale, quello della pianificazione tecnica e quello dell'aggregazione degli interessi, si nasconderebbe in realtà una sostanza di mantenimento della condizione privilegiata di scambio politico all'interno di quella che Sutto [2010] chiama "sala dei comandi", la coalizione sviluppatista pubblico-privata nelle cui mani si mantiene saldo il potere decisionale effettivo, anche e soprattutto attraverso le stesse garanzie burocratiche e di consultazione previste dalle procedure. Al lato francese della vicenda pare dunque applicabile quella che Giusti [2003] definisce una visione conservatrice del coinvolgimento, sostanzialmente *top-down* e consistente nella consultazione riguardo a politiche già formulate in precedenza, attraverso l'utilizzo di strumenti che, per le loro caratteristiche, sono scarsamente interattivi e non consentono alcuna modifica, se non marginale, all'oggetto dell'indagine. In linea con questa visione, essa verrebbe adottata non per giungere ad una soluzione condivisa, ma per mantenere lo *status quo* decisionale in favore della coalizione che incarna e riproduce il sistema di credenze egemonico, giustificando nel contempo le scelte del soggetto pubblico accrescendo la legittimazione del sistema politico attraverso l'enfasi posta sulla consultazione dei cittadini. Consultazione che è però orientata principalmente ad una costruzione negativa del consenso, più rispondente in realtà ad una diffusione unidirezionale di informazioni verso il basso, e che in linea con il carattere più simbolico e legittimante che sostanziale trasforma la procedura di coinvolgimento in evento pubblico patinato, che adotta un linguaggio molto tecnico difficilmente accessibile ai soggetti locali quando non un appello meramente retorico e privo di argomentazione scientifica a valori condivisi quali la salvaguardia dell'ambiente.

8.3 I giudizi degli attori sul processo decisionale

8.3.1 *Le (poche) critiche al processo decisionale*

Visto il sostanziale favore incontrato dalla nuova infrastruttura fra la gran parte degli attori coinvolti dal versante francese, difficilmente questi si fanno portatori di critiche di sorta nei confronti del processo decisionale ad essa collegato. Si può facilmente immaginare infatti che chi guardi ad una politica pubblica in modo favorevole non sia spinto ad interessarsene in maniera particolarmente approfondita, e a partecipare attivamente alla sua creazione ed implementazione, almeno sino a quando essa rimanga verosimilmente nei binari che si giudicano portino all'obiettivo che si condivide. Non solo gli individui, ma persino le stesse organizzazioni appositamente nate allo scopo di influenzare il *policy-making*, tendono ad evitare il conflitto per quanto loro possibile, e per situazione conflittuale può facilmente essere intesa la normale discussione democratica [Segatti 2008; 2004]. Sino a quando si ritiene che le cose vadano per il meglio e le politiche vadano nella direzione auspicata non ci sarebbe dunque incentivo a farsi il carico dei costi relativi al conflitto, sia pure blando quale la partecipazione minimale prevista al di fuori del momento elettorale, e una buona fetta tanto di individui quanto di associazioni tenderebbe dunque ad evitare di sobbarcarsi i costi cognitivi dell'approfondimento di questioni che ritengono pacifiche e che guardano con favore, evitando di problematizzarle a meno che non sia strettamente necessario.

Tutto ciò sembra avverarsi anche nel fenomeno in esame, nel quale si muovono soggetti, quali ad esempio grandi associazioni ambientaliste, pur potenzialmente e costituzionalmente più portati ad affrontare situazioni di incertezza e di potenziale conflitto. Soggetti in possesso dei mezzi per indagare le questioni e sviscerarne i problemi nei minimi particolari, ma che sembrano invece accettare pacificamente sia i fini sia i mezzi portati avanti dalle istituzioni centrali e dai promotori. Cosa che difficilmente fareb-

bero in altri frangenti, e che storicamente non hanno fatto in altre occasioni. Non paiono invece in questo caso incentivati a problematizzare, approfondire e potenzialmente rallentare il processo decisionale in questione, dal momento che esso è orientato all'obiettivo che loro si prefiggono, e che rappresenta la soluzione da loro individuata ad un problema. Non stupisce dunque che in Rhône-Alpes gli attori più o meno favorevoli alla Torino-Lione non si lamentino del processo decisionale ad essa collegato, se non quando esso rischi di deviare dall'obiettivo che essi condividono. D'altronde, è esattamente ciò che si è visto verificarsi anche in Piemonte. Ad esempio quando Regione, Provincia e Comune di Torino hanno mosso le proprie rimostranze verso un processo decisionale irrispettoso nelle necessità del territorio, quando esso sembrava pendere verso la scelta di tagliare fuori lo scalo di Orbassano, e dunque il capoluogo, dalla nuova linea, salvo poi, una volta spuntato l'accordo su questo punto, tornare ad essere i più convinti sostenitori di procedure che assicurassero il più celere raggiungimento dell'obiettivo.

In Piemonte tuttavia, essendo gli attori favorevoli alla linea assai meno numerosi, sostanzialmente estranei al contesto locale, e spesso direttamente impegnati tra le fila dei promotori, tale fenomeno risulta meno visibile. Sul versante francese, invece, dove le posizioni sono molto più articolate e il fronte dei sostenitori assai più folto e variegato al proprio interno, la cosa risulta decisamente più evidente, e si manifesta con un numero di claims aventi come bersaglio il processo decisionale incommensurabilmente inferiore rispetto al caso italiano.

Salvo casi isolati di attori collettivi naturalmente più portati alla *frame extension* ad altre questioni, e comunque solitamente contrari alla costruzione dell'infrastruttura, la questione delle modalità di raggiungimento delle scelte pubbliche pare non essere identificata come problema di per sé, ma solo quando (e in quanto) legata al mutamento nella definizione del problema principale, cioè la realizzazione o non realizzazione dell'opera o di qualche sua caratteristica o tracciato. È il caso dell'associazione ambientalista Frapna-Savoia, che allorquando vede il rischio di un mutamento nel fine della Torino-Lione, ossia un passaggio da una linea prevalentemente merci ad una merci-passeggeri, si spinge a rimettere in discussione anche i mezzi, vale a dire il modello decisionale adottato, utilizzati per raggiungere un fine che condivide più. Questione fino a quel momento lasciata decisamente sullo sfondo.

8.3.2 *L'insufficiente approfondimento tecnico*

A maggior ragione ancora, non stupisce che siano invece i pochi attori collettivi su posizioni realmente contrarie alla nuova infrastruttura a muovere le critiche più articolate anche all'evolversi del processo decisionale. È questo il caso ad esempio della federazione di associazioni di utenti dei trasporti FNAUT, una "lobby di interesse generale" [Sivardière 1998] che, con argomentazioni assai simili a quelle utilizzate dal versante italiano, punta il dito contro la presunta mancanza di dialogo offerta dal Governo, e contro la banalizzazione retorica del problema portata avanti dai promotori in assenza di approfondito riferimento a dati scientifici certi in ordine alle questioni tecniche, trasportistiche e soprattutto economiche che stanno dietro alla nuova linea (pur rilevando che comunque anche un approfondimento puramente tecnico non sarebbe sufficiente per opere di così grande impatto).

Le critiche all'attuale progetto Lyon-Turin che pubblichiamo qui di seguito vengono da convinti sostenitori della ferrovia: una prova ulteriore che il dibattito pubblico, promesso e poi rifiutato dall'ex ministro Jean-Claude Gaysot, resta necessario per chiarire i dati tecnici, economici e finanziari di un progetto di così grande complessità. (FNAUT, 18/12/2003, comunicato)

Il progetto non può essere affrontato all'interno della logica puramente tecnica e finanziaria dell'audit [...] La linea è manifestamente meno urgente rispetto ad altri progetti analoghi: se la sua realizzazione è effettivamente indispensabile e urgente per assicurare la fluidità del traffico merci, questo dovrà essere dimostrato chiaramente. (FNAUT, 21/04/2004, comunicato)

La mancanza di approfondimento tecnico nella progettazione ritorna anche nelle critiche rivolte dalle associazioni di quartiere della zona di Bourgoin-Jallieu e comuni limitrofi, soprattutto per quanto riguarda la consultazione del 2003 relativa alla fase di studi preliminari della progettazione. Rispetto ai comitati valsusini tuttavia, che hanno risposto a quella che ritenevano un'opera ideologica senza fondamento tecnico di sorta commissionando o realizzando in prima persona studi di valore scientifico, e facendo appello all'*expertise* interna, tali unioni di quartiere e comitati comunali altro non fanno (non solo viste le dimensioni esigue e le scarse risorse economiche e di *expertise* che ne derivano, ma soprattutto dal momento che esse mantengono inalterata la propria granitica fiducia nel processo decisionale istituzionale), che chiedono un approfondimento indipendente nel corso del prosieguo della progettazione, delegando agli attori preposti l'onere delle indagini tecniche del caso.

Questa consultazione riguarda la scelta di un tracciato e l'associazione esprime dubbi in merito alle cifre presentate, soprattutto per quanto riguarda il tracciato sotto les Bauges il cui costo sembra essere sopravvalutato dal momento che questo è il tracciato che genererebbe il minore fastidio. L'associazione ha formulato una richiesta affinché sia effettuata una *expertise* indipendente sulle cifre fornite nel dossier di consultazione. (Association St Marcel Bel Accueil Vigilance TGV, 06/02/2004, lettera a "Le courrier de Bourgoin")

8.3.3 *La richiesta di un più ampio coinvolgimento*

Cosa assai comune sul versante francese, le critiche circa l'assenza di coinvolgimento del processo decisionale, laddove presenti, vengono spesso indirizzate direttamente alle ferrovie (RFF o SNCF per la sezione nazionale, LTF per quella internazionale). Infondo, sono le ferrovie ad essere incaricate della progettazione, vista davvero, confermando il cliché francese, più come una procedura tecnica che come un terreno di scontro e mediazione politica come in Italia, dove pure ugualmente la fase di progettazione tocca a RFI e LTF.

Le principali preoccupazioni concernenti il progetto ferroviario del *ferroulage* Lyon Turin espresse dall'associazione sono: 1) la critica al responsabile dei lavori RFF (*Réseau Ferré Français*) per la sua mancanza di concertazione, 2) la richiesta di informazione sullo stato di avanzamento delle procedure e delle scelte definitive o ancora in via di discussione. (APSAB, 19/06/2003, audizione al Consiglio Generale della Savoia)

Le associazioni condannano la mancanza di dibattito pubblico e la mancanza di informazione della popolazione. (Association de Quartier des Coteaux de la Rivoire; 22/02/2005, incontro con RFF)

Altri attori invece, anche in questo caso i più contrari, lamentano la preclusione alla società civile di tutte le decisioni e le azioni relative all'opera. Comprese quelle esterne al *policy-making* classico, come ad esempio la petizione promossa dagli eletti della regione Rhône-Alpes in favore della Torino-Lione e contro i rallentamenti nella progettazione italiana a causa delle proteste. L'Association Marmottoux fa rilevare che coloro che dovrebbero avere più diritto a dire la propria opinione, a maggior ragione con queste modalità informali, dovrebbero essere proprio i destinatari delle politiche, eventualmente anche con la protesta come in Val Susa.

Ma dov'è la petizione? Chi ha il diritto di firmarla? I politici? E coloro che sono i più toccati, vale a dire i cittadini, non hanno il diritto di dire nulla? Per contro in Italia, i cittadini sono più attivi di noi, infatti si sono già ribellati. (Association Marmottoux, 29/01/2006, comunicato)

Fra la minoranza di attori che trovano da recriminare circa le modalità di determinazione delle scelte pubbliche, alcuni si spingono a richiedere che anche per un'opera importante come la Torino-Lione venga applicata la procedura di *débat public*, insoddisfatti della superficialità dell'*enquête publique*. E soprattutto non capendo perché non possano applicarsi, dal momento che la progettazione ha rallentato a tal punto il ritmo, le ultime procedure previste dalla normativa vigente. La *Coordination des associations Ain Dauphiné Savoie* sostiene ad esempio che i forti ritardi nella stesura progettuale dovrebbero

essere colti come l'occasione per utilizzare un modello decisionale ritenuto migliore e più inclusivo, come il *débat public*, che invece non era stato applicato alla Torino-Lione essendo la sua progettazione, formalmente, iniziata prima dell'entrata in vigore della legge che lo istituiva.

La democrazia è a rischio. La patria dei Diritti dell'Uomo potrebbe presto farsi tirare le orecchie.

Infatti, pur essendo tanto fiera della procedura che ha varato il 2 febbraio del 1995, fatica non poco a metterla in pratica quando è veramente necessario. Si tratta della procedura di *Débat Public* che Pierre Zémor (allora presidente di questa commissione) ha definito così: «Il *débat public* dovrebbe contribuire all'informazione di tutti, alla trasparenza dell'azione pubblica, e al dialogo con i cittadini. Più il processo decisionale diventa complesso, più gli attori legittimi non possono accontentarsi di realizzare un interesse generale in cui le motivazioni sono poco chiare. Per mantenere la qualità del contratto sociale e assicurare l'efficacia del loro mandato, i decisori devono costruire l'interesse collettivo attraverso un confronto di tutti i punti di vista». La *Commission Nationale du Débat Public* ha l'autorità di decidere se deve essere realizzato un *débat public*. Di sua iniziativa può insediare una commissione particolare del *débat public*, incaricata di organizzare il dibattito e di verificare che sia leale e di qualità, permettendo che il pubblico più largo possibile possa parteciparvi, in formarsi ed esprimere il proprio parere. La CPDP rispetta una stretta neutralità per tutta la durata del dibattito, non privilegia nessun attore rispetto ad un altro, e non esprime opinioni sul progetto sottoposto a dibattito.

Per la Lyon-Turin, progetto da 25 miliardi di euro, come minimo, malgrado tutte le iniziative, le richieste, le delibere istituzionali, questo *débat public* non ha avuto luogo. Certo, i promotori del progetto hanno organizzato accese riunioni e incontri dove si sono preoccupati soprattutto di dimostrare la bontà del progetto che essi difendono. I contestatori hanno avuto la parola, ma senza che ciò abbia sortito alcun effetto.

Si è anche svolta una expertise indipendente finanziata dalla Regione Rhône Alpes nel 1997, condotta dal gabinetto Reverdy, sulla base di un capitolato d'accusa e di una valanga di domande presentati dalle associazioni, ma le conclusioni di questa expertise, per quanto assai critiche nei confronti del progetto, sono rimaste lettera morta. (CADS, 17/06/2008, dossier)

Richiesta, quella di passare alla procedura di *débat public*, di cui si fanno portatrici anche le aggregazioni informali di enti locali contrarie a determinati aspetti del progetto, nelle loro interazioni con i soggetti non istituzionali del territorio. Anche in questo caso, si può dunque notare come siano solo gli attori insoddisfatti in tutto o in parte dall'opera, compresi quelli di rango istituzionale, ad adoperarsi nell'ottica di trasformare il processo decisionale che ne sta alla base.

Verso il *débat public*?

1. La consultazione è troppo limitata nel tempo e nella portata.
2. Eppure le questioni sostanziali sono già state sollevate e sviscerate durante la consultazione.
3. La richiesta di un *débat public* è stata quindi espressa per rimediare alle gravi carenze della concertazione. (29/01/2000, documento congiunto di Cojam, Frapna, Fnaut e Collectif des élus pour des alternatives à l'A51)

Altri attori si schierano invece apertamente più sul processo decisionale che sull'opera in sé, quando anche in Francia si pone la questione di una sorta di Legge Obiettivo straordinaria che aggiri le normali procedure di valutazione di impatto ambientale per le infrastrutture di carattere strategico.

Il presidente della Conferenza Intergovernativa ritiene che il Parlamento potrebbe approvare una legge straordinaria per by-passare tutte le procedure legali in questo tipo di cantiere, indirizzando una lettera ai parlamentari Savoia affinché appoggino tale proposta. FRAPNA Savoia si era pronunciata cautamente in favore di questo progetto [la Torino-Lione], nonostante i suoi forti impatti negativi sull'ambiente, perché permetterebbe di ridurre in modo significativo il trasporto di merci su strada attraverso le Alpi, pur con forti riserve contro l'annesso tunnel verso Chambéry. Dal momento che cambia il progetto, FRAPNA Savoia cambia allora la sua posizione, non potendo accettare alcuna deroga alle normali procedure che sono l'unico strumento per ridurre l'impatto ambientale. (Frapna, 22/04/2005, comunicato)

8.3.4 *L'enquête publique e la normativa urbanistica: partecipazione o manipolazione?*

Anche i sindaci lamentano spesso carenze nel processo decisionale sulla progettazione dell'opera. Ma questo non, come invece avviene in Italia, in quanto esclusi di per sé. Ciò che preme loro è la necessità di allargare la discussione ad una visione globale delle politiche di trasporto insistenti sul territorio. In sostanza non sono contrari né all'opera in sé né al *policy-making* più o meno esclusivo, quanto al sovraccarico infrastrutturale sul territorio ristretto da loro amministrato e al fatto che la concertazione, so-

prattutto in seguito al varo della legge SRU (*Solidarité et renouvellement urbains*) del 2000 in materia urbanistica, verta su singole infrastrutture o parti di esse, senza poter discutere del trasporto locale nel suo complesso. La concertazione, seppur formalmente onnipresente in ogni fase della progettazione, è polverizzata per micro-interventi che sia per gli amministratori che per le popolazioni possono apparire più che ragionevoli presi singolarmente, ma che non tengono in adeguato conto non solo le infrastrutture già insistenti sullo stesso territorio, ma neppure, in questo caso, la stessa nuova linea ferroviaria nel suo complesso, nell'inezienza dei suoi impatti.

Se i temi sotto discussione sono solamente quelli relativi al progetto di volta in volta portato avanti, senza possibilità di ampliare le considerazioni al contesto nel quale il nuovo progetto si andrebbe ad impiantare, sembra naturale per gli eletti locali richiedere una revisione del processo decisionale che modifichi tale situazione, senza tuttavia mai spingersi a forme di protesta contro l'opera, che non è il vero fulcro del problema diagnosticato e la cui utilità viene riconosciuta a livello generale.

La nostra regione è già interessata dal tracciato TGV. Lo sviluppo di due linee a meno 10 km di distanza che attraversano in tutta loro lunghezza il nostro cantone è un attentato intollerabile all'integrità del territorio e alla qualità della vita degli abitanti. Sviluppare due linee così vicine è inconcepibile. Domandiamo che sia condotta una vera concertazione, una riflessione non sugli sviluppi possibili di questo specifico tracciato, ma sull'insieme delle problematiche dei trasporti e delle infrastrutture. Domandiamo quindi un *débat public*. (collettivo degli eletti dei comuni di Les Abrets, Fitolieu, Pont De Beauvoisin, Pressins, Saint André Le Gaz, 03/12/2002, verbale dell'incontro con il comitato ASPAB)

8.3.5 Un esempio: il caso del "site du Moulin"

A lamentare gli effetti del cambiamento nel processo decisionale intervenuti con la legge SRU è anche l'associazione strettamente locale ASSMoulin, scontenta del declassamento urbanistico del sito naturalistico del Moulin (che sta al centro delle proprie azioni) nel passaggio dal POS (Plan d'occupation des sols, previsto dalla normativa precedente) al PLU (Plans locaux d'urbanisme, introdotto dalla nuova norma). Questo avrebbe aperto la strada alla volontà di LTF, e nonostante le rimostranze dell'amministrazione locale, di utilizzare il sito come discarica per lo smarino proveniente dai lavori della discenderia di Modane. Il che risulta ancor più paradossale dal momento che il PLU ha sostanzialmente la stessa base giuridica e funzionale del POS, mentre dovrebbe differire da quest'ultimo proprio per l'introduzione nel procedimento di un PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), aggiunto allo scopo di tener conto delle richieste dei comuni per la sostenibilità ambientale degli interventi sul proprio territorio.

L'associazione dimostra comunque anche di saper sfruttare a proprio favore gli altri cambiamenti introdotti dalla nuova normativa urbanistica, quali l'introduzione dell'enquête publique per ogni modificazione del piano urbanistico. È infatti proprio con l'intento di avere un peso maggiore nella consultazione, avviata con l'enquête publique del 2001 relativa alla discenderia di Modane, che i malumori della popolazione locale si sono trasformati in azione collettiva attraverso la nascita dell'associazione.

La discarica e la costruzione della diga costituirà l'oggetto di una nuova enquête publique in ragione della necessità di modificare l'attuale POS. Infatti, le zone identificate per la discarica definitiva dello smarino e per la costruzione della diga, sono attualmente zone esondabili a vocazione agricola o turistica, e di interesse paesaggistico. Per legalizzare i lavori, il dossier d'enquête publique prevede la trasformazione del POS in PLU e la trasformazione della destinazione d'uso delle zone di cui sopra in zone industriali: autorizzando in questo modo la discarica. (ASSMoulin, 18/12/2002, comunicato)

L'associazione è stata fondata nel dicembre 2001 a seguito delle preoccupazioni dei residenti di Villarodin-Bourget per la perforazione di una galleria di prospezione del progetto Torino-Lione. Queste preoccupazioni si sono concretizzate nel novembre 2001, durante una riunione riguardante la modifica dell'attuale POS in PLU. Nel corso di tale incontro LTF (all'epoca Alpetunnel) ha esposto il progetto di stoccaggio dello smarino sul sito del

Moulin, attualmente classificato con una stella nel POS.

Le lamentele degli abitanti del paese e le loro richieste riguardanti il sito e le loro proprietà hanno spinto i promotori a dire che nulla avrebbe potuto cambiare ciò che era già stato deciso, e che qualsiasi opposizione sarebbe stata come quella “del vaso di terra contro il vaso di ferro”.

Nel dicembre 2001 ha avuto luogo un'enquête publique per la galleria di prospezione. L'associazione è allora stata creata immediatamente per fornire una risposta all'enquête publique che avesse un peso maggiore rispetto a delle osservazioni individuali. Il suo scopo è quello di preservare il sito del Moulin e difendere gli interessi dei proprietari e dei residenti del comune di Villarodin-Bourget contro gli effetti nocivi connessi al futuro cantiere della linea ferroviaria Torino-Lione. (ASSMoulin, 05/01/2002, comunicato)

L'associazione, pur sfruttando l'occasione concessa dalla riforma di poter esprimere la propria opinione nel corso dell'enquête publique, lamenta tuttavia la superficialità del processo decisionale, anche così modificato nella direzione della consultazione, e critica fortemente lo svolgimento dell'enquête publique stessa e le considerazioni date da LTF in risposta alle osservazioni in essa presentate. Richiede infatti, sulla base della normativa vigente, un maggiore coinvolgimento della popolazione locale, non tanto in una direzione partecipativa, ma che rispetti le basilari richieste di informazione. Nel fare ciò, tuttavia, continua a dimostrarsi fiduciosa circa il fatto che ciò possa verificarsi in futuro, nel prosieguo della progettazione, e per questa ragione non alza mai (più di tanto) i toni nei confronti di LTF.

La nostra lettera fa seguito alla risposta di LTF alle osservazioni, riportate dal Commissaire Enquêteur, degli abitanti e delle associazioni interessate dall'enquête publique. Certe risposte non sono affatto sufficienti a fugare i nostri dubbi e preoccupazioni, mentre altre sono state semplicemente occultate, e non hanno fornito dettagli alle nostre domande. Nel caso in cui ciò fosse dovuto ad una cattiva formulazione da parte nostra, chiariremo meglio le nostre parole, finché non otterremo risposte concrete e dettagliate. [...] Critichiamo tutte le risposte alle osservazioni sulla mancanza di consultazione preliminare. LTF ha risposto che l'informazione non può essere svolta. Vorremmo ricordarle che i grandi progetti che sviluppano spesso scontri con le popolazioni locali (SNCF dovrebbe aver imparato la lezione dal progetto del TGV Sud-Est Méditerranée che è stato bloccato dalle proteste per cinque anni) hanno portato ad una serie di iniziative:

- nel 1992 il ministro della pianificazione territoriale ha stabilito una consultazione preventiva sui grandi progetti in aggiunta all'enquête publique tradizionale. La circolare resta tuttora in vigore e obbliga alla nomina di una commissione di esperti indipendente dal promotore, che ha l'incarico di condurre il dibattito pubblico sulla legittimità del progetto, i suoi interessi economici e sociali, il suo impatto sull'ambiente umano e naturale.

- la legge Barnier del 1995 ha creato un débat public preliminare alle grandi opere ed una Commissione Nazionale del débat public.

- la Carta della concertazione del 1996 pubblicata dal ministro dell'ambiente esorta i promotori ad impegnarsi in “una consultazione ampia, trasparente e sincera”, che si sviluppi in tre fasi: esame dell'opportunità del progetto, definizione e realizzazione sotto il controllo di un garante, consultazione ex-post.

Tali prerogative avrebbero potuto essere seguite nell'interesse di tutti. Gli abitanti di Villarodin-Bourget viceversa non sono stati informati altro che da alcune voci del fatto che il sito del Moulin sarebbe diventato una discarica. Si sarebbero potute tenere riunioni sin dal 1995 e senza soluzione di continuità per tenere informata sull'avanzamento degli studi e sui problemi incontrati. Ciò avrebbe permesso di comprendere le questioni e di trovare delle soluzioni concertate. Speriamo tuttavia che il prosieguo della progettazione sarà realizzato secondo una maggiore trasparenza con un'informazione continua ed una consultazione con gli abitanti e le associazioni. (ASSMoulin, 17/06/2002, lettera a LTF)

ASSMoulin rileva poi la mancanza di informazioni propedeutiche all'inchiesta pubblica rilasciate dai promotori, e il fatto che anche i dossier rilasciati sarebbero: superficiali, non approfondendo i dettagli tecnici; tendenziosi, in quanto mostrerebbero solo i vantaggi della linea tacendo sui rischi e le problematiche che da essa sarebbero scatenate; manipolativi, mostrando solamente l'alternativa funzionale agli interessi dei promotori e presentandola come l'unica possibile e indiscutibile. Afferma inoltre che l'inchiesta stessa rappresenterebbe più che altro una farsa, dal momento che la modifica urbanistica che prevede il declassamento del sito sarebbe un dato di fatto deciso dall'alto in maniera autoritaria, che la consultazione non potrebbe comunque bloccare, facendo inoltre rilevare come i tempi previsti per la consultazione (14 dicembre-18 gennaio 2002) siano ridicoli, oltre a cadere in un periodo festivo durante il quale gli uffici in cui poter consultare il dossier restano chiusi.

Riguardo al progetto, gli abitanti di Villarodin-Bourget sono stati informati solo tramite indiscrezioni, nessuna seria presentazione del progetto è stata effettuata in previsione dell'apertura dell'enquête publique. L'unico intervento pubblico del Gruppo Europeo di Interesse Economico Alpetunnel con gli abitanti del comune c'è stato in occasione della prima riunione pubblica per la modifica del POS. Il responsabile locale del GEIE ha annunciato in quell'occasione che tale modifica, al fine di adattarsi al progetto, è irreversibile. Gli stessi termini si ritrovano a più riprese nel dossier d'enquête publique, leggendo il quale si comprende che Alpetunnel fa della modifica del POS un dato già acquisito e dato per scontato (ASSMoulin, 10/01/2002, intervento all'enquête publique)

In sostanza l'associazione non salva nulla del tanto decantato processo decisionale supposto inclusivo, e tutto ciò nonostante non si spinga mai a mettere in discussione il funzionamento in sé, ma solo quello che ritiene un malfunzionamento di un procedimento altrimenti valido. Nel suo intervento all'*enquête publique*, una lunga parte è ad ogni modo interamente dedicata ad elencare quelle che ritiene le carenze, i limiti, e soprattutto gli errori nella gestione di tale arena:

CONSIDERAZIONI SULL'ENQUETE PUBLIQUE.

Dobbiamo fare le seguenti considerazioni riguardo allo svolgimento dell'enquête publique, ed in particolare di questa che, per l'ampiezza del progetto al quale si riferisce, meriterebbe a nostro avviso un po' più di dialogo.

Tempo troppo breve per una simile questione

Il progetto durerà diversi anni, il tunnel è progettato per operare oltre un secolo. Gli impatti ci riguardano direttamente, ma riguardano anche le generazioni future, che ereditano il peggio senza possibilità di tornare indietro e senza aver potuto esprimere il proprio parere. Potranno solo dare giudizi sulle nostre azioni di oggi. Tuttavia i due dossier sottoposti a enquête publique riguardano un progetto iniziato da oltre 10 anni, e al giorno stesso dell'apertura dell'inchiesta ne ignoriamo totalmente il contenuto, sappiamo solamente che uno riguarda la galleria di prospezione, e che l'altro risponde all'obbligo di fornire un'analisi in base alla legge sull'acqua. Nonostante ciò, abbiamo solo 34 giorni per apprendere il contenuto, valutarlo, comprendere le questioni, formulare un giudizio ragionato e denunciare o approvare le diverse parti.

Non siamo stati minimamente informati.

La direzione del progetto e la creazione del dossier d'enquête publique sono state elaborate senza la minima pubblicità, certamente all'interno del quadro stretto e rigoroso previsto dalla legge, ma non rispondendo alle raccomandazioni della CNCE (Compagnie Nationale des Commissaires-Enquêteurs), che consiglia la più ampia concertazione possibile.

Invece di informazione, disinformazione

Il promotore del progetto è intervenuto a meno di un mese dall'apertura dell'enquête publique ad una riunione pubblica. Abbiamo avuto la netta impressione che la motivazione di tale intervento fosse quella di scoraggiare la popolazione dal partecipare all'inchiesta e dal porre rimostranze. La riunione era stata organizzata dal municipio allo scopo di iniziare la trasformazione del POS in PLU. Il responsabile del GEIE Alpetunnel ha chiaramente fatto capire alle persone presenti che la proposta d'impiego e il processo di acquisto del sito del Moulin erano ormai già terminati e irrevocabili, e questo a meno di un mese dall'apertura dell'inchiesta. Ma l'annessione dei terreni del Moulin necessita la messa in discussione del POS! GEIE Alpetunnel è forse divenuto l'amministratore del comune di Villarodin Bourget? A discarico del GEIE possiamo ricordare che il suo progetto è apertamente sostenuto dal sindaco. Egli ci ha informato, durante la riunione della nostra associazione del 28/12/2001, che sosterrà qualsiasi richiesta di modifica del POS per permettere a GEIE Alpetunnel di continuare il suo progetto. E a seguito delle nostre critiche ha anche detto che, se non sostenesse tale progetto spontaneamente, la prefettura imporrebbe la decisione d'imperio, ponendo il comune sotto commissariamento. Noi pensiamo che simili affermazioni non abbiano altro scopo se non quello di scoraggiare le critiche. Tali principi sembrano provenire da un'altra epoca, e si pongono in aperta contraddizione con l'idea di una vera democrazia, tanto più che si tratta di un progetto pubblico in un contesto caratterizzato da rischi naturali, e in una zona di montagna. I consigli e il buon senso comune dei residenti non sempre sono privi di fondamento, e da parte nostra denunciavamo simili pratiche che riflettono una forma di disprezzo per la popolazione interessata. Non è certo attraverso processi di questo tipo che ci si può anche solo avvicinare ad una parvenza di concertazione.

La forma della presentazione

La forma della presentazione, che tanto spesso finisce sotto accusa nelle enquêtes publique, a maggior ragione deve essere criticata in questa particolare inchiesta. Il pubblico non possiede alcuna conoscenza del dossier d'inchiesta, se non dopo che la specifica ipotesi che incarna l'interesse del promotore è già stata ben identificata. Le altre alternative, anche nel raro caso in cui vengano menzionate, sono ridicolizzate e scartate nel dossier per non meglio precisati problemi di fattibilità tecnica, senza alcuna argomentazione specifica in merito [...]

La forma dell'osservazione

Per timore delle critiche, esse vengono considerate fuori tema e irricevibili. Non possono essere formulate critiche al progetto se non in stretto riferimento unicamente a ciò che è stato scritto dal promotore nel dossier. Ogni discus-

sione riguardante un aspetto non espressamente menzionato dallo stesso promotore nel dossier è semplicemente dichiarata irricevibile.

Il rispetto della legge e il senso della legge

Tale progetto rappresenta una politica a lungo termine, dal momento che il completamento dei lavori è previsto non prima del 2020. Il diritto ambientale va nella direzione di una concertazione più efficace e di una più attenta vigilanza alla conservazione del patrimonio. Tale progetto potrebbe pertanto essere in contrasto con la legge.

Conclusioni

In queste condizioni ci interroghiamo sulla vera finalità dell'enquête publique. L'enquête publique non difende forse altro interesse se non quello di salvaguardare i decisori? Questi potrebbero sbandierare l'accettazione pubblica ottenuta con la consultazione e si troverebbero protetti nel caso in cui il progetto comportasse il rischio di danni *che a questo punto non sarebbero attribuibili ad altri se non al destino*. Tuttavia, eserciteremo il nostro dovere civico e parteciperemo nel modo migliore possibile a questa inchiesta. Saremmo già soddisfatti se avessimo la sensazione di essere stati "ascoltati", e non solamente "sentiti". (ASSMoulin, 14/01/2002, intervento all'enquête publique)

La critica sta poi anche a monte, nei termini stessi di svolgimento dell'inchiesta pubblica come intesa dalla legge SRU. Il modello decisionale adottato in Francia, al di là dell'iter previsto per la progettazione dell'intera grande opera, presuppone un approccio per progetti in termini di appalti, e la segmentazione delle possibilità di intervento dei destinatari delle politiche con la previsione di tante inchieste pubbliche ognuna per singoli rami del progetto (nel caso specifico singola galleria ad esempio). Per ognuno dei casi citati, infatti, è stata predisposta una specifica *enquête publique* (Moulin 2001-2002, Maurienne 2006, Isère 2010), col vincolo di riguardare solo i comuni strettamente interessati ad ogni singolo ramo in cui è spezzettato il progetto, e solo i problemi strettamente attinenti alla questione in discussione. Il che risulta evidente dalla risposta che viene data all'associazione ASSMoulin nel corso dell'enquête publique. Le questioni da dibattere per quanto riguarda la discenderia di Modane, secondo quanto previsto dallo stesso dossier propedeutico alla consultazione, erano: 1) problemi legati agli scavi e all'uso delle mine per la costruzione della galleria, 2) problema del materiale di risulta, 3) possibili danni alle sorgenti causati dalla costruzione di una diga allo scopo di mettere in sicurezza il luogo di scavo. Quando tuttavia l'associazione nel suo intervento ha introdotto la sua posizione riguardo agli ultimi due punti, si è sentita rispondere che quelli sarebbero stati affrontati in una successiva inchiesta.

Le nostre uniche informazioni concrete su questa galleria e sui lavori che comporta provengono da due dossier d'enquête publique depositati presso il municipio di Villarodin-Bourget dal 18 dicembre al 14 gennaio 2002. Questi due dossier riguardano una domanda di autorizzazione ai sensi della legge sull'acqua e una domanda di autorizzazione ai sensi della legge sugli ICPE¹⁶. Sebbene tali dossier contengano un'amalgama tra la perforazione della galleria esplorativa e i suoi impatti, lo stoccaggio dello smarino e la messa in sicurezza del sito di discarica attraverso la costruzione di una diga, il commissaire enquêteur ha precisato che l'enquête publique concerneva solamente la perforazione della galleria. Lo stoccaggio dei materiali e la costruzione della diga costituiranno l'oggetto di una nuova enquête publique. (ASSMoulin, 18/12/2002, comunicato)

È l'associazione stessa allora, uscendo dai suoi soliti riferimenti particolari e locali, a lamentare la mancanza di una visione d'insieme sul progetto nella sua globalità.

Visione del progetto

Questo progetto non è coerente se non nel suo insieme, trattandosi di un cantiere di dimensioni europee con un impatto internazionale. Il progetto complessivo è costituito da numerosi cantieri tutti dipendenti l'uno dagli altri. Se un grande pericolo dovesse verificarsi su un singolo segmento, l'intero progetto potrebbe essere danneggiato. Siamo abitanti del comune di Villarodin-Bourget, ma siamo anche cittadini della Savoia, del Rhône-Alps e dell'Europa, e a questo titolo dovremmo poter esprimere un parere sull'intero progetto nel suo complesso. Ci sa-

¹⁶ Le "Installations Classées pour la Protection de l'Environnement" (ICPE), in Francia, identificano tutti quegli «impianti gestiti o di proprietà di qualsiasi persona fisica o giuridica, pubblica o privata, che possano costituire un pericolo o un danno per il benessere dei residenti, la salute, la sicurezza, la salubrità pubblica, l'agricoltura, la protezione della natura, dell'ambiente e del paesaggio, l'utilizzo razionale di energia, la conservazione dei luoghi, dei monumenti e del patrimonio archeologico» (art. L511-1 del Code de l'Environnement, come modificato dall'Ordinanza n. 2011-91 del 20/01/2011 - art. 6).

rebbe piaciuto avere una presentazione critica dell'insieme del progetto: impatti economici, prospettive a lungo termine per la regione...

Ambiguità delle questioni

Il progetto può essere scomposto in due parti, la realizzazione della galleria e il suo utilizzo per tutta la durata dei lavori di scavo per portare in superficie il materiale di scavo. Noi non consideriamo la discarica del materiale, come invece ci vuole convincere GEIE Alpetunnel, come un progetto di interesse pubblico, ma all'opposto come una nocività contraria all'interesse ambientale pubblico. Il dossier è una domanda d'autorizzazione ad iniziare i lavori della galleria di prospezione, eppure nello stesso tempo anticipa e dà per scontato lo stoccaggio dei materiali estratti dal tunnel di base. Ricordiamo che la realizzazione della galleria di prospezione dovrebbe invece essere propeutica e dileguare le incertezze riguarda alla fattibilità del tunnel di base stesso. L'annessione di aree idonee per lo stoccaggio di materiale di scavo sembra quindi prematura. Nel dossier si parla di depositi temporanei di materiale, ma se si legge laddove si parla di misure compensatorie risulta ben chiaro che si tratta di stoccaggio definitivo. Il progetto si basa inoltre su lavori già realizzati, quali la piattaforma della galleria, per i quali non ha avuto luogo alcuna inchiesta pubblica. Riteniamo infine che il dossier contenga il minimo indispensabile richiesto formalmente dalla legge, mentre tutto il resto potrà essere elaborato autoritariamente senza consultazione attraverso decreti prefettizi. Di conseguenza abbiamo la facoltà di esprimere il nostro parere su nient'altro che su minimi frammenti di questo progetto complessivo. (ASSMoulin, 14/01/2002, intervento all'enquête publique)

Secondo l'associazione locale la farsa non si limiterebbe però a questo. Ciò che considera più grave è che le decisioni uscite dall'enquête publique non sono poi rispettate da LTF, rendendo la richiesta di pareri alla popolazione niente più che una trovata propagandistica. ASSMoulin si attiva dunque presso il prefetto affinché si faccia garante non solo del rispetto dei patti, ma anche (da notare la fiducia nella mediazione delle istituzioni più vicine al territorio nei confronti dei *policy-makers*) di una richiesta di attivo coinvolgimento delle istituzioni e delle associazioni di Villarodin-Bourget nel processo decisionale riguardante la discenderia. Quantomeno nella forma di un'informazione costante sugli studi effettuati, e di una replica chiara e tecnicamente provata alle loro domande, rimaste senza risposta sia nel corso e al termine dell'inchiesta pubblica, sia nel prosieguo della progettazione.

Il commissaire enquêteur non ha considerato tutte le osservazioni riguardanti il sito del Moulin e il suo essere protetto dall'attuale POS, sostenendo che la questione di questo sito non rientri nei compiti di questa enquête publique. L'opportunità di utilizzare la zona del Moulin sarà infatti studiata solo nell'enquête publique per la modifica del POS in PLU. Anche per quanto riguarda le questioni espressamente menzionate nel dossier d'inchiesta, comunque, i chiarimenti richiesti ad LTF hanno ricevuto delle risposte molto vaghe:

- Non ci sarà alcun danno al turismo in quanto molte persone visiteranno il lavoro della galleria di prospezione (!)
- Lo scoppio delle mine non dovrebbe rappresentare un pericolo supplementare di crollo per la rocca di Chatalamia, ma se ciò dovesse accadere (!) LTF se ne assumerà la responsabilità
- Le consultazioni preliminari non si sono potute tenere per mancanza di informazioni (!)

Inoltre LTF:

- non si è impegnata in alcuna azione in caso di prosciugamento delle fonti
- non ha risposto alle nostre preoccupazioni per quanto riguarda la costruzione della diga
- non ha risposto alla nostra proposta di utilizzare la ferrovia piuttosto della strada per il trasporto dei materiali
- non ha risposto alle nostre domande sul perchè la scelta sia ricaduta proprio sul sito del Moulin

A seguito di questa risposta superficiale, una riunione pubblica ha avuto luogo il 24 maggio 2002, ma nulla è stato chiarito. Abbiamo allora scritto una lettera ad LTF ripresentando le nostre domande e sperando di ottenere questa volta risposte concrete. (ASSMoulin, 20/06/2002, comunicato)

Il riferimento è in particolare alla CLPE (Commission locale pour l'environnement) che comincia ad operare immediatamente dopo l'enquête publique, e che per l'associazione rappresenta un cattivo modo di intendere la presa di decisioni, sostanzialmente chiusa e segreta. La richiesta è anzitutto quella di capire cosa sia, che funzioni abbia, chi sieda al suo interno e su quali basi, e secondariamente quella di venire informati dei suoi lavori e delle decisioni prese, senza tuttavia, questo è da rimarcare, mai richiedere una partecipazione attiva al suo interno.

Una pala meccanica sta lavorando nel corso dell'Arc modificando il suo letto di alcuni metri. Tutto ciò non è autorizzato dall'enquête publique, e LTF sino alla precedente riunione della Commission pour l'environnement di una settimana fa aveva assicurato che questo genere di lavori non avrebbe avuto luogo. (ASSMoulin, 13/07/2002, comunicato)

Tutti i membri desiderano avere un maggiore livello di informazione per poter meglio apprendere le questioni, e sperano di poter esprimere le proprie osservazioni e preoccupazioni riguardo al progetto. Vorremmo risposte precise alle domande che solleviamo: pubblicazione dei risultati degli studi, richiesta di studi aggiuntivi, perizie indipendenti da parte dei vari servizi dello stato interessati dal progetto, in allegato si può trovare un breve resoconto di tutte le nostre richieste. L'obiettivo della linea ferroviaria Torino-Lione si iscrive pienamente in un progetto di sviluppo sostenibile. Noi pensiamo che è entro questo medesimo spirito che dovrebbero muoversi i diversi attori coinvolti nella sua attuazione, bilanciando gli interessi economici con quelli ambientali e controllando l'assunzione dei rischi che incombono su ogni progetto umano. Vogliamo essere informati dei vari studi, cambiamenti e problemi nell'avanzamento dei lavori. Speriamo che i nostri suggerimenti, per quanto possano essere scomodi o inopportuni, vengano ascoltati. Nella misura delle nostre possibilità pretendiamo di partecipare in maniera attiva in un processo di analisi che iscriva l'identità del comune di Villarodin-Bourget all'interno della valorizzazione culturale e naturale della Val Maurienne. [...]

Vorremmo avere maggiori informazioni riguardo a questa Commissione. Qual è il suo ruolo? Qual è la sua influenza all'interno del processo decisionale? È possibile ottenere i verbali delle varie riunioni? È possibile avere una lista dei partecipanti in rappresentanza dello Stato? Quali sono i loro ruoli? Come contattarli al di fuori delle riunioni bimestrali? Vorremmo avere delucidazioni riguardo alle procedure straordinarie d'urgenza evocate nel corso dell'enquête publique. Non potrebbe essere fornita la documentazione della prossima riunione della Commission locale pour l'environnement? CONSULTAZIONE: Non sarebbe possibile prevedere delle riunioni bimestrali per informare la popolazione dell'avanzamento dei lavori, dei problemi sopraggiunti...? siano esse con LTF o almeno con il sindaco? Domandiamo un report mensile con tutti i risultati (polveri, vibrazioni, qualità delle acque scaricate nell'Arc...). In che modo si potrebbe accedere ai vari dossier degli studi già realizzati? In che maniera è possibile ottenere studi aggiuntivi? Chi li dovrebbe commissionare? Chi sono gli interlocutori pubblici in grado di fornire risposte alle nostre domande, proposte e preoccupazioni? (ASSMoulin, 26/09/2002, lettera al Sottoprefetto)

Anche quando il funzionamento della commissione diventa chiaro, l'associazione lamenta la gestione della stessa da parte delle istituzioni pubbliche che vi partecipano, e rinnova ancora una volta l'appello ad una maggiore, continua e dettagliata informazione sulle decisioni prese, accontentandosi di pungolare le istituzioni pubbliche a fare il proprio lavoro in quanto rappresentanti della collettività e nell'interesse di quest'ultima (concependo una sorta di stretto vincolo di mandato nonostante le due istituzioni in questione, Sottoprefetto e DDE-Direction Départementale de l'Équipement, non siano neppure diretta espressione di un'elezione popolare), piuttosto che porre istanze di partecipazione diretta. Richiedono sostanzialmente una revisione del processo decisionale esistente nella direzione di una mera maggiore informazione, piuttosto che proporre uno diverso e più partecipativo (nonostante il riferimento alla democrazia partecipativa si possa riscontrare in tutta una serie di documenti, quasi come un mantra).

LTF ci ha ricordato la composizione della CLPE (Commission locale pour l'environnement), che comprende anche alcuni rappresentanti dello Stato (Sottoprefetto e DDE-Direction Départementale de l'Équipement). È un peccato però che alla riunione del 1° ottobre proprio i rappresentanti dello Stato fossero assenti, soprattutto sapendo che il tema, la perforazione che passa al di sotto del paese, suscita numerose lamentele fra gli abitanti. [...] In un contesto in cui la democrazia partecipativa è una questione politica, crediamo che la trasparenza nell'informare i media e il grande pubblico meriti un po' più di considerazione. Chiediamo di essere informati sui dossier di studio prima che questi vengano depositati nell'enquête publique. Vogliamo disporre di una copia di tali dossier prima della loro elaborazione finale, essendo la durata dell'enquête publique troppo breve per poter approfondire la totalità delle questioni. (ASSMoulin, 03/12/2002, lettera al prefetto)

Nonostante tali appelli restino inascoltati, l'associazione non alzerà mai i toni e continuerà a richiedere fiduciosa maggiore informazione per la popolazione nel corso del processo decisionale, fermandosi a forme di partecipazione classica e superficiale quali l'invio di lettere e la firma di petizioni senza mai travalicare il limite della protesta, neppure quando i fatti danno ragione alle legittime preoccupazioni di cui si era fatta portavoce e rimaste inascoltate e snobbate da LTF, come nel caso eclatante del prosciugamento delle sorgenti che era stato lungamente preconizzato dagli abitanti e che poi puntualmente si è avverato.

Persevereremo nella nostra pretesa d'informazione, nella nostra richiesta di consultazione e presa in considerazione delle nostre osservazioni. Alcune di queste osservazioni potranno sembrare sconvenienti, ma vogliamo fare in modo che LTF valuti questo progetto. Le nostre preoccupazioni sono più che giustificate dal recente prosciugamento delle sorgenti del villaggio di Bourget. Ci aspettiamo che esse siano riportate rapidamente allo stato iniziale con acqua della stessa qualità e della stessa portata. (ASSMoulin, 04/12/2002, petizione)

8.3.6 *Fiducia nelle istituzioni e nel processo decisionale*

La grande fiducia negli enti locali e negli eletti espressione del territorio è poi la caratteristica distintiva delle unioni di quartiere della zona di Bourgoin-Jallieu, ma anche della CADS di cui fanno parte. Per loro il processo decisionale non è buono o cattivo di per sé, né aspirano a prendervi parte in prima persona. Senza pretendere cambiamenti nel processo decisionale essi fanno pressione sugli enti locali affinché all'interno di esso prendano una posizione contraria all'attraversamento del loro territorio, eventualmente attraverso un'adeguata informazione della popolazione. Si richiede in sostanza, tanto agli enti locali quanto ai deputati eletti sul territorio e indipendentemente dal colore politico, di farsi garante delle istanze della popolazione nei confronti dei promotori e del Governo regionale e centrale, di fungere da *broker* fra le richieste sociali locali e le procedure del *policy-making*, comportandosi anche da intermediario quindi fra i due diversi linguaggi, senza che i soggetti espressione della società civile si adoperino per adottare essi stessi il linguaggio e i riferimenti cognitivi e normativi del *policy-making* come invece avviene nel caso valsusino. Anche quando i comitati locali si attivano in prima persona (sempre rimanendo nel consueto alveo di stili di partecipazione a coinvolgimento non troppo intenso) prendendo contatti personali o scrivendo lettere a personaggi politici eletti in istituzioni di scala più elevata, quali consiglieri regionali o deputati, lo fanno il più delle volte per sottolineare che gli enti locali sono dalla loro parte nel richiedere che nel processo decisionale vengano tenute in maggior conto le richieste locali, in pratica perché vengano rispettate le funzioni di rappresentanza dei comuni. Ad esempio l'Association de Quartier des Coteaux de la Rivoire, in una lettera ad un Consigliere Regionale socialista del 17/12/2003, spinge affinché questo si adoperi nel senso indicato da una delibera del Syndicat Mixte dello SCOT Nord-Isère, ricordando come questa rifletta le preoccupazioni dell'associazione e di tutti gli abitanti del quartiere.

A livello locale, abbiamo appena fatto un grande passo avanti: essendo stati invitati il 31 agosto 2010 dal comune di La Motte Servolex, abbiamo espresso il nostro punto di vista al sindaco e ai membri del consiglio presenti quel giorno, i quali sono apparsi in linea con la nostra posizione. Se La Motte Servolex decide di rifiutare il progetto TGV sul territorio del suo comune prima della dichiarazione di pubblica utilità, lo stallo che si verrebbe a creare potrebbe compromettere l'intero progetto. (CADS, 31/10/2010, comunicato)

Facciamo appello a tutti gli eletti locali e in particolare al Conseil Général dell'Isère, affinché promuovano immediatamente un'azione per chiarire la situazione dei tracciati ferroviari al fine di evitare che i lavori vengano iniziati senza un adeguato dibattito pubblico e la consultazione delle popolazioni. (APSAB, 10/02/2003, commento all'Audit)

L'impegno a combinare vigilanza e dialogo, con la creazione di un comitato di sorveglianza interno al Syndicat Mixte, appositamente incaricato di questioni ferroviarie, ci rassicura sul suo sostegno. (APSAB, 11/09/2003, incontro con il Syndicat Mixte dello SCOT Nord Isère)

Simile fiducioso appello agli eletti locali si ritrova anche per Acac (Association anti Contournement Autoroutier de Chambéry), affinché questi si facciano portavoce delle inquietudini locali (in questo caso inquietudini dovute al ritardo nella progettazione della nuova linea, invece che per la sua possibile costruzione), nei confronti del governo centrale e dell'Europa.

Sarkozy aveva dichiarato ad ARSMB il 29 marzo 2007: «Dobbiamo realizzare la Torino-Lione, non esiste altra scelta possibile». Invece oggi è chiaro che il Primo Ministro Fillon non ha né richiesto le sovvenzioni europee previste per la parte francese della Torino-Lione, né rispettato la parola del Presidente della Repubblica. [...] Gli eletti della Savoia hanno ottenuto un incontro con il Primo Ministro Fillon per lunedì 30 luglio. Ci auguriamo che essi

parlino con una sola voce difendendo l'imperativa necessità di sollecitare i finanziamenti europei come inizialmente promesso, al fine di non ritardare ancora una volta il progetto. La situazione attuale è più sopportabile, non riusciamo a capire come Fillon possa sostenere la sua posizione. (Acac, 27/07/2007, comunicato)

Fiducia che l'associazione ripone anche nelle istituzioni locali del Governo centrale, e nel processo decisionale stesso, anche quando i fatti farebbero pensare ai più che le misure di coinvolgimento del territorio altro non sarebbero che una strategia di addomesticamento del consenso che di fatto non terrebbe conto di quanto scaturito dalle consultazioni. Nell'esprimere critiche così forti, Acac non rinuncia però a esprimerle proprio agli organi periferici del Governo nazionale, non già per chiederne la cancellazione o il mutamento radicale, quanto piuttosto affinché le regole decisionali già esistenti e considerate valide siano fatte rispettare.

L'enquête publique ha rappresentato un modello di democrazia?

No! Una sola riunione pubblica è stata organizzata di soppiatto a Modane (pubblicizzazione inesistente, associazioni avvertite il giorno prima).

No! Sebbene questo progetto interessi un grande ambito transalpino, il dossier tecnico poteva essere consultato unicamente a Modane, e contrariamente al previsto né in Prefettura, né su internet.

No! Per riuscire a presentare il proprio parere, i cittadini, sia individualmente sia attraverso i loro rappresentanti (eletti locali ed associazioni) hanno dovuto far fronte all'evidente volontà dello Stato di condurre questa enquête publique in maniera strettamente confidenziale e segreta. (Acac, 10/06/2008, comunicato)

Signor Prefetto della Savoia,

Nel dicembre 2007, con numerosi eletti, unioni di comuni e associazioni, abbiamo incontrato il commissaire enquêteur a Modane, per esprimergli le nostre domande e le nostre preoccupazioni. Il suo rapporto indica che, sui 938 pareri che sono state presentati, solamente due non erano contrari al progetto. I cittadini e i suoi rappresentanti hanno dunque partecipato in massa a questa enquête publique, e si sono chiaramente e unanimemente opposti al progetto così come è stato presentato. Altrettanto chiaramente, il commissaire enquêteur ha clamorosamente ignorato questa opposizione ed emesso un parere favorevole. Elaborare un rapporto di inchiesta pubblica che non tiene minimamente in conto il parere del pubblico è quantomeno sorprendente! Inoltre la maggior parte delle questioni sollevate non hanno ricevuto alcuna risposta, e le preoccupazioni non sono state sanate.

Tutto ciò non rappresenta forse una negazione della democrazia?

Dei chiarimenti ci sembrano indispensabili, e solo il Prefetto, in rappresentanza dello Stato, ce le può dare. Sollecitiamo di conseguenza l'organizzazione da parte sua di una riunione con tutti gli eletti locali, unioni di comuni e associazioni. (Acac, 24/03/2008, lettera al Prefetto)

Fiducia nel Governo centrale che le associazioni favorevoli alla Torino-Lione tengono a rimarcare quindi anche quando le decisioni sembrano andare nella direzione opposta a quella desiderata, con il rafforzamento delle rete autostradale transfrontaliera piuttosto di quella ferroviaria ad alta velocità. Solo, eventualmente, premendo pacatamente per un processo decisionale maggiormente attento alle istanze del territorio, che in questo caso sono identificate con l'appoggio alla Torino-Lione come alternativa alle autostrade, non come opera complementare ad esse.

Questo è il quarto funzionario del Ministero dei Trasporti che incontriamo dalla fondazione della nostra associazione. Il nostro incontro è stato costruttivo e abbiamo finalmente trovato un interlocutore sensibile allo sviluppo sostenibile. Punto più importante fra quelli dibattuti, l'annuncio di un blocco temporaneo delle procedure per la circoscrizione di Chambéry in attesa della prossima revisione dei progetti autostradali. Se è importante che esista un dialogo fra le associazioni e lo Stato, è essenziale però che si tenga un grande dibattito pubblico sui trasporti in Savoia, affinché ciascuno possa farsi un'idea precisa delle decisioni attualmente in discussione e che trasformino definitivamente il nostro Dipartimento. (Acac, 15/09/2008, comunicato)

8.3.7 Il ruolo degli amministratori locali

Pacatezza delle richieste quindi, che a maggior ragione si riscontra sul versante istituzionale. Anche quando lamentano la carenza di dati tecnici a supporto delle scelte, gli amministratori locali lo fanno unicamente nell'ottica di rispondere alle preoccupazioni degli abitanti delle zone di riferimento circa il sovraccarico infrastrutturale o di traffico derivante dall'opera.

La CALB vuole avere dei dati precisi, delle cifre, in particolare sul trasporto di materiali pericolosi, una delle principali preoccupazioni per la sicurezza del lago e dei suoi residenti. (CALB: Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget, 21/05/2010, richiesta ufficiale a RFF su domanda di Adrilac)

L'atteggiamento degli enti locali nei confronti del processo decisionale ha tuttavia anche un'altra particolarità. Il riferimento è sempre legato alla qualità della vita, come anche e soprattutto all'economia locale che sarebbe stravolta dei lavori, e solo tangenzialmente si ricorre alla giustificazione di tipo ambientale. Facendo questo tuttavia gli amministratori tengono particolarmente a sottolineare che la loro non è una presa di posizione contro l'opera, che anzi si ritiene urgente e necessaria, ma contro le nocività che questa porterebbe agli interessi locali del comune di riferimento. A ciò si accompagna peraltro sempre, anche nei rari casi in cui i toni si alzano, una fiducia incondizionata nel fatto che le decisioni governative e la progettazione si prenderanno carico delle istanze anche dei più piccoli municipi nel corso del *policy-making*. Tali convinzioni sono ovviamente orientate alla collaborazione più ampia possibile con i promotori, per trovare quelle migliorie ritenute necessarie ad un'infrastruttura che per il resto si condivide in pieno, rendendo impensabile il ricorso a qualsiasi forma di protesta, sia pure istituzionale.

Gli eletti di Pont De Beauvoisin hanno già rimarcato gli effetti negativi che potrebbe avere l'attraversamento delle zone urbane da parte del progetto. La difesa del nostro stile di vita è in gioco, ma anche quello che ereditano i nostri figli. In ogni caso non è troppo tardi per agire, la decisione ministeriale sarà presa solo previa consultazione, e il Consiglio Municipale ha deciso in conseguenza di ciò di elaborare questa seconda delibera denunciando gli effetti negativi della realizzazione di questo tipo di progetto per l'ambiente, per l'economia locale orientata all'edilizia residenziale e al turismo. (delibera del Consiglio Municipale di Pont De Beauvoisin (Isère) del 13/10/2003)

Considerando che tale opzione «Bas Dauphiné» creerebbe disturbi supplementari (rumore, la percezione visiva delle infrastrutture) inaccettabili per una popolazione la cui qualità della vita è già stata sacrificata sull'altare delle numerose infrastrutture sul nostro territorio [...] Il Consiglio Municipale di RUY-MONTCEAU, previa deliberazione, si pronuncia all'unanimità contro l'opzione «Bas Dauphiné» nella sua configurazione attuale. Si informa comunque il pubblico che il dossier sottoposto a consultazione da Réseau Ferré de France è liberamente consultabile presso il municipio RUY negli orari di apertura al pubblico. (delibera del Consiglio Municipale di Ruy-Montceau (Isère) del 03/11/2003)

Tomando in Savoia e alla tratta internazionale del progetto, del tutto particolare è invece la posizione del comune di Lanslebourg Mont-Cenis, interessato dai lavori del tunnel transfrontaliero e proprietario della Carrière du Paradis, terreno soggetto a vincolo naturalistico all'interno del Parco Nazionale della Vanoise sul quale LTF ha progettato, senza proporre alternative, di far confluire i 6 milioni di metri cubi di smarino estratto dal lato italiano del traforo. E ciò proprio in concomitanza con il deposito in municipio del dossier a corredo dell'enquête publique, prevista dall'ordinamento francese per valutare l'opinione della cittadinanza locale nella definizione di pubblica utilità del progetto. Cosicché il comune stesso si vede costretto a ricorrere al parere in seno a tale arena di consultazione, sebbene questa sia formalmente destinata ai semplici cittadini, individualmente o organizzati, mentre per gli enti locali sarebbero in teoria previsti altri momenti di confronto con i promotori.

Ad essere criticata non è solo l'esclusione del comune dal processo decisionale ad opera di LTF, ma anche il fatto che in tale scelta, su cui l'ente non ha potuto intervenire, abbia invece messo il proprio sigillo addirittura lo Stato italiano, che nella Valutazione d'Impatto Ambientale inserisce il deposito dello smarino di materiale pericoloso oltre confine (si tratta dello stesso tunnel con problemi di amianto e uranio che tanti conflitti ha sollevato sul versante piemontese) come prova della sostenibilità ambientale dei lavori. A questo punto maggioranza e minoranza in municipio si trovano d'accordo nel denunciare un simile operato, rifiutandosi categoricamente di lasciar implementare una simile decisione.

Toma inoltre anche in questo caso la questione di micro-arene di consultazione a livello comunale o poco più su singole questioni relative al progetto, ritenute del tutto inadatte a sviscerare le problematiche necessariamente estese che una grande opera di questo tipo porta con sé. Nel caso in questione del deposito del materiale del tunnel italiano alla Carrière du Paradis la discrasia è particolarmente evidente. L'enquête publique si basa infatti sul deposito nel proprio municipio di residenza di pareri relativi all'infrastruttura insistente sul proprio comune, per ognuno dei comuni interessati da una singola tranche del progetto, in questo caso 16 comuni della Maurienne attraversati dalla tratta internazionale della Torino-Lione. Il fatto è che il problema investe però non certo il singolo comune di Lanslebourg Mont-Cenis, quanto le decisioni prese dai governi, non solo quello francese ma anche quello italiano, sulla vasta area interessata dagli scavi del tunnel transfrontaliero, rendendo del tutto inutile e inaccettabile, a detta del Consiglio Municipale, la stessa *enquête publique*. La quale, anche in questo caso, viene attaccata pure per quanto riguarda il materiale informativo propedeutico all'inchiesta predisposto dal promotore LTF, che attraverso argomentazioni in questo caso assai simili a quelle portate avanti in Valle Susa viene accusato di perpetrare una consapevole sottovalutazione dei rischi ambientali e sanitari non sostenuta da dati empirici.

Su queste basi, prima della chiusura dell'inchiesta pubblica, il Consiglio Comunale di Lanslebourg si è pronunciato all'unanimità (incluso il sindaco che a lungo aveva negato la discussione, accusato dall'opposizione di essere stato tacitato, come gli altri primi cittadini della valle, con promesse di sussidi e disinformazione) contro l'utilizzo della Carrière du Paradis, denunciando come mistificatorio su punti decisivi il dossier dell'inchiesta, e costringendo la Sottoprefettura di Chambéry ad intervenire per evitare che i lavori del tunnel vengano bloccati causa mancanza di discarica per il cantiere.

Nel nostro municipio, così come negli altri centri della Maurienne, dal 23 maggio scorso e fino alle ore 17:00 del 30 giugno, è consultabile il Dossier a corredo dell'enquête publique. Gli 11 consiglieri comunali presenti, pronunciandosi sul dossier, affermano che lo stesso è assolutamente impreciso nella valutazione dei rischi perché gli elementi presi in considerazione non rappresentano la realtà oggettiva del sito e del territorio che lo circonda.

Jacques Finiels, capogruppo di minoranza, ha svolto una consistente relazione rilevando che nel dossier, per esempio, si riporta che al Moncenisio:

- il vento spira solo 19 giorni/anno: in realtà chiunque sia stato al colle anche solo una volta, sa che lì non passa giorno in cui non tiri vento;
- non c'è pericolo di dispersione delle polveri;
- non ci sono rischi di inquinamento delle acque;
- la presenza di abitanti e di attività umane, in particolare agricoltura e turismo, è pressoché nulla, etc.

Egli ha rilevato poi che il governo italiano ha autorizzato il deposito in territorio francese nella VIA (Valutazione Impatto Ambientale) presentata il 7 marzo 2003, senza informare la municipalità francese.

Guy Suiffet, consigliere di minoranza, ha evidenziato che il dossier si limita all'analisi del territorio francese, mentre il cittadino è chiamato ad esprimere una valutazione che forzatamente deve tener conto di un elemento esterno all'inchiesta: la natura e i rischi derivanti dal materiale proveniente dall'Italia. L'inchiesta è dunque incompleta e quindi inaccettabile.

Diversi consiglieri di maggioranza hanno espresso chiara preoccupazione sulla possibilità che il territorio del Moncenisio possa essere seriamente compromesso dall'uso della cava, pur in presenza delle rassicurazioni di LTF, che per diversi motivi si sono rivelate insufficienti.

Il sindaco Jorcin ha affermato che la frase dello studio in cui si rileva che "il sito è favorevole alla dispersione degli inquinanti" è una implicita ammissione della preoccupante esistenza di inquinanti.

Fermo dunque il no della comunità di Lanslebourg all'uso della Carrière du Paradis come sito di deposito dello smarino. (delibera del Consiglio Municipale di Lanslebourg Mont-Cenis del 27/06/2006, allegata all'enquête publique per la tratta internazionale)

Su questo punto si trova anche l'accordo fra l'amministrazione ed il Collectif défenseurs du Mont-Cenis, anch'esso interessato a sottolineare quelle che considera le storture del processo decisionale. Sia dal punto di vista del mancato coinvolgimento, sia da quello della superficialità degli studi che non affrontano in maniera approfondita le questioni tecnico-scientifiche che stanno alla base delle scelte. Su

questo si porta ancora una volta ad esempio il movimento No-Tav valsusino, che secondo l'associazione francese sarebbe riuscito ad intervenire fruttuosamente su entrambi i punti in cui i promotori avrebbero fallito, coinvolgimento e dati tecnici, attraverso lo sviluppo di contro-*expertise* dal basso.

Per tutte queste ragioni (e per ben altre!) gli abitanti dell'Alta Maurienne temono le ripercussioni negative che deriverebbero da questo cantiere, colpendo l'economia e il turismo della valle così come la salute dei suoi abitanti. Quanto a questo appello (come ben altre azioni!), esse si iscrivono entro la mobilitazione, antica, molto importante e ricca di studi scientifici indipendenti, della popolazione italiana della Val di Susa. La Convenzione Alpina che si batte per la protezione delle Alpi e la salvaguardia del suo ecosistema naturale dovrebbe condividere questi dossier, e partecipare alla rimessa in discussione della scelta di adibire il Mont-Cenis a sito di discarica. È paradossale e inammissibile che tale progetto sia convalidato dallo Stato Francese senza che venga fatto oggetto di alcuna concertazione con le popolazioni locali o con la municipalità di Lanslebourg-Mont-Cenis, che è unanimemente contraria. Ricordiamo che nessuno studio d'impatto indipendente, rispetto a quello dei protagonisti del progetto ed in particolare della società LTF, è mai stato realizzato, nonostante le nostre richieste. In questo modo un cantiere basato su approssimazioni gravissime e su studi del tutto soggettivi si sta avviando a distruggere un sito naturale, a mettere in pericolo la salute degli abitanti dell'Alta Maurienne, le risorse idriche (come dimostrano le fonti prosciugate ACCIDENTALMENTE !?! nel vicino comune di Villarodin-Bourget), e a rovinare un'economia già fragile ed aleatoria. (Collectif défenseurs du Mont-Cenis, 02/05/2007, lettera alla Commissione Alpina)

8.3.8 *Il rovescio della medaglia: la richiesta di un processo veloce, quale che sia il consenso*

La posizione dei comuni di dimensione metropolitana come Lione e Chambéry è invece legata al rispetto del processo decisionale così come pensato, sia per quanto riguarda l'iter progettuale nella legislazione francese, sia per quanto attiene alla governance del progetto nella sua componente transnazionale. Il sindaco di Chambéry, che resta comunque un amministratore locale, arriva addirittura a lamentarsi del processo decisionale non francese, ma italiano, sollecitando il rispetto degli accordi stipulati in Conferenza Intergovernativa da parte dell'Italia, dopo che questa ha aperto la porta alla discussione e (formalmente) alla possibilità di variazioni al progetto a seguito delle proteste del 2005, chiedendo di fatto che l'Italia prosegua per la sua strada senza complicare il proprio processo decisionale aprendo alle istanze dei territori interessati.

È iniziato un iter deciso dal governo italiano per riprendere il dialogo con gli amministratori della Val di Susa. In questo contesto si sta discutendo di un'opzione giudicata seria da Virano. Non abbiamo ancora visto il cosiddetto progetto alternativo, ma da una prima informazione parziale sembra non rispondere ai contenuti dell'accordo internazionale firmato da Italia e Francia il 29 gennaio 2001. Quell'intesa prevede la realizzazione di una parte comune con un tunnel di base di 53,1 chilometri e di una seconda galleria a Bussoleno di 12,2 chilometri. Questi sono i patti e per noi i patti sottoscritti vanno rispettati. E non si tratta solo di una questione di principio: nel caso si dovessero rifare una parte delle procedure e riscrivere i trattati si perderebbero due, tre anni e ci sarebbe sicuramente un aumento dei costi. Il percorso alternativo a cui stanno lavorando la regione Piemonte e il commissario straordinario Mario Virano prevede infatti che il tunnel di base non esca a Venaus ma in una località più alta e spostata a destra, poco sopra Chiomonte, per poi transitare in Val Sangone piuttosto che in Val di Susa. Se questa opzione si trasformasse in realtà Ltf dovrebbe rifare il progetto definitivo del tunnel di base e predisporre il progetto preliminare del nuovo attraversamento per un costo aggiuntivo tra i 15 e i venti milioni. Il trattato internazionale parla chiaro: collegamento da Saint Jean Maurienne a Bussoleno. L'Italia può fare ciò che vuole da Bruzolo in giù. Senza dimenticare che l'accordo internazionale prevede percentuali precise per la pendenza della linea e per la sua altitudine. In base a questi criteri l'attraversamento della Val di Susa è stato ritenuto la soluzione più logica. (sindaco di Chambéry, 17/10/2006, comunicato)

In quest'ottica si muove anche il Consiglio Regionale del Rhône-Alpes, agendo anche al di fuori dei consueti strumenti istituzionali per tentare di condizionare il processo decisionale italiano in direzione della veloce realizzazione dell'opera. Nel 2006 delibera infatti, sottoscritta da tutti i partiti (compresi i Verdi e la sinistra, escluso il FN) una petizione in favore della Torino-Lione e per chiedere al Governo italiano di fare tutto ciò in suo possesso per sbloccare lo stallo della progettazione, proprio all'avvio delle arene di concertazione, che poi farà girare fra le associazioni.

Per contro c'è chi, come CIPRA France, spinge per una revisione del processo decisionale in senso più democratico che investa non solo il versante francese, ma quello italiano e francese insieme trattandosi di progetto transfrontaliero.

Si interrogano sulla pertinenza dell'apertura solo in Francia di un'enquête publique sul tunnel di base, che non riguarda la parte italiana, trattandosi della realizzazione di un'opera transfrontaliera. Sulla base di queste previsioni, per accelerare il necessario processo di trasferimento modale delle merci e dei passeggeri e per migliorare la qualità del processo democratico decisionale riguardante questi progetti ferroviari, le associazioni firmatarie propongono di realizzare un libro bianco dei progetti di sviluppo ferroviarie nelle Alpi franco-italiane. (Cipra, 02/06/2006, risoluzione sull'enquête publique)

Anche un'associazione della Maurienne fortemente favorevole all'opera suggerisce un'apertura del processo decisionale italiano, anche se lo fa in un'ottica diffusionista: se venisse spiegato anche ai valsusini cosa è il progetto, essi dovrebbero arrivare ad accettarlo, l'opposizione essendo sostanzialmente frutto dell'ignoranza.

In Italia, in questo momento, non c'è trasparenza e dialogo fra le istituzioni centrali e la gente, se lavorassero su quello molti contrasti potrebbero essere risolti. (Vivre en Maurienne, 18/11/2005, comunicato)

Quel che stupisce invece, non solo se confrontato con la situazione italiana, è che anche l'associazione ambientalista APE (Agir Pour l' Environnement), nella solita ottica di spostare il traffico merci dalla gomma al ferro, auspica l'emanazione di una legge speciale per velocizzare la progettazione e realizzazione di grandi infrastrutture. Una sorta di Legge Obiettivo dunque, situazione paradossale per un'associazione ambientalista, anche considerato il fine da essa considerato meritevole.

Il governo progetta di far votare entro la fine dell'anno una nuova legge detta di indirizzo e di sviluppo durevole del territorio. Questa legge dovrebbe sfociare in uno schema unificato di trasporto merci, integrando l'insieme dei modi di trasporto. Questa legge si dovrebbe ispirare alla nuova legislazione svizzera: il nuovo articolo costituzionale 36.6 accettato dal popolo svizzero il 20 febbraio 1994, prevede che la zona alpina debba essere protetta dagli effetti negativi del traffico stradale in transito e che le merci debbano essere trasportate per ferrovia. La nuova legge di pianificazione del territorio dovrebbe, come in Svizzera, servire da segnale d'accelerazione per i progetti ferroviari in zone di montagna. (APE, 06/10/1998, comunicato)

Una posizione simile e per simili motivazioni, anche se forse non così estrema, è presa peraltro anche da ARSMB, che pone sotto accusa processi decisionali defatiganti e a lungo termine che impedirebbero di prendere decisioni immediate e concrete (ARSMB, 02/12/2005, comunicato)

8.3.9 Una categorizzazione delle posizioni rispetto al processo decisionale

Anche per il caso francese è così possibile tentare una categorizzazione degli attori sulla base non della loro posizione nei confronti dell'opera, come è stato fatto nel paragrafo relativo alla *stakeholder analysis*, ma della loro posizione nei confronti del sistema decisionale¹⁷. Le due dimensioni prese in considerazione per la costruzione della tipologia sono sempre l'accettazione dell'attuale modello decisionale, nello specifico del *policy network* consolidato attorno al "Sistema TGV" [Fourniau 1988], e la percezione di poter intervenire al suo interno, magari per cambiarlo. Contrariamente a quanto avviene in Italia, lo schema "inclusivo", proprio di chi accetta il modello e percepisce di poterne modificare gli esiti, è qui quello largamente dominante, sia fra gli attori favorevoli all'opera sia fra la gran parte di quelli ad essa contrari, che di conseguenza non paiono problematizzare il processo decisionale in merito a nessuna delle due dimensioni.

¹⁷ Anche in questo caso tale categorizzazione prende solamente spunto parziale da quelle di Diani [1996, 1057-1066], della Porta e Diani [1997, 96-97] e Tarrow [1998] sugli schemi interpretativi delle opportunità di sistema, che tuttavia utilizzano due dimensioni del tutto differenti: stabilità delle fratture ideologiche e possibilità di azione autonoma. Le categorie in esse identificate paiono tuttavia rispondere alle esigenze del caso in esame.

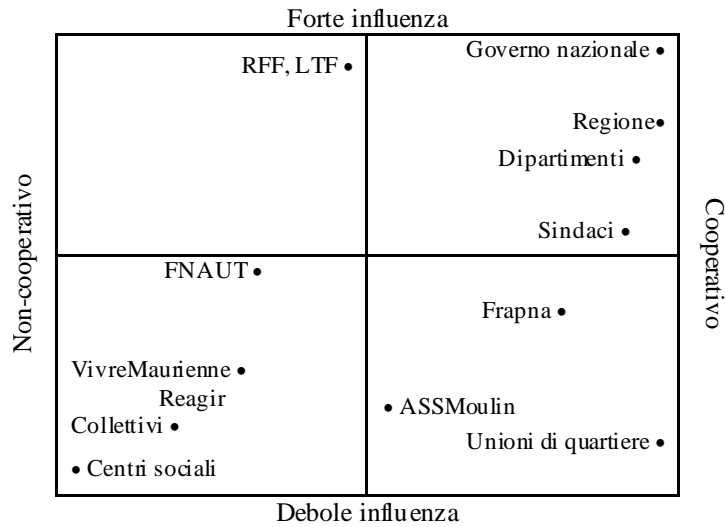
Tab. 7.6 **Categorizzazione delle posizioni degli attori rispetto al processo decisionale**

		Percezione di poter intervenire	
		Sì	No
Accettazione modello decisionale	Sì	Gran parte degli attori (Inclusione)	Reagir Vivre en Maurienne (Rivitalizzazione)
	No	Associazioni nazionali (FNAUT) (Riallineamento)	Collettivi Non-Tgv Centri sociali (Critica antisistema)

Passando invece a coloro che problematizzano il processo decisionale su almeno una delle due dimensioni, anche nel caso francese le forti associazioni di livello nazionale, per quanto non tanto quelle ambientaliste (che si collocano in gran parte nel modello precedente) ma piuttosto FNAUT, si caratterizzano per l'adozione di uno schema di critica all'attuale modello di decisione, accompagnato tuttavia dalla percezione di poter intervenire al suo interno, nell'ottica di un suo "riallineamento". Fra chi invece accetta il modello attuale, ma ritiene che esso non venga attuato nel modo prescritto, pregiudicando quindi la propria possibilità di influire sul processo e chiedendone invece una sua "rivitalizzazione" secondo le sue tutele formali, si trovano le associazioni della Maurienne favorevoli all'infrastruttura, ed in particolare le attive Reagir e Vivre en Maurienne. Infine i più critici nei confronti del *policy-making*, manifestando scontento su entrambi i fronti, sono anche in questo caso i collettivi Non-Tgv e i centri sociali, qui però con un evidente ribaltamento dei poteri relativi in favore dei secondi, e la marginalità di fatto dei primi.

Si può così abbozzare una prima relazione, sulla base dei giudizi dati dagli attori, fra la loro influenza sul processo decisionale e il loro atteggiamento cooperativo o meno nei confronti di quest'ultimo (fig. 8.5). Rispetto al caso italiano i sindaci e in generale i comuni aumentano nettamente la propria influenza, pur mantenendosi, come si è visto, ad un livello meno elevato di quello che la procedura formale lascerebbe supporre. Ciò tuttavia sembra bastare affinché essi adottino uno stile nettamente più cooperativo di quanto non accada in Italia. Il maggior grado di cooperazione, e dunque la fiducia riposta nelle istituzioni e nel processo decisionale attuale, è del resto la caratteristica che più allontana il caso francese da quello italiano. Esempio ne siano i comitati di quartiere dell'Isère, che pur esercitando ben poca influenza diretta sul processo e non condividendo la scelta localizzativa del progetto, si pongono sicuramente fra coloro che adottano lo stile più collaborativo. Cosa che non si può invece del tutto dire riguardo a RFF e soprattutto a LTF, i progettisti che anche al di là del confine dimostrano, a fronte di un potere decisionale quasi pari al decisore pubblico, ben poca attenzione alla collaborazione e alla stessa interazione con gli altri soggetti coinvolti, sicuri del loro mandato tecnico. Se questo era vero in Italia anche per il Governo nazionale, così non è in Francia, dove (formalmente) esso si pone come garante ultimo della bontà del processo ed in particolare della sua apertura alle istanze sociali.

Fig. 8.5 Posizionamento degli attori rispetto a influenza e cooperazione



Nonostante tale apertura formale, tuttavia, il grado di influenza sostanziale sul processo da parte degli attori della società civile (specie a livello locale) si mantiene nei fatti decisamente basso, non molto distante infondo da quello che caratterizza i comitati e le associazioni italiane. E ciò, con la parziale eccezione di FNAUT che gode di un'influenza leggermente maggiore in virtù del suo ruolo quasi-ufficiale di rappresentante degli utenti del servizio pubblico [Sivardiere 1998], vale sia per coloro che sono apertamente favorevoli all'infrastruttura (Reagir, Vivre en Maurienne), sia per quelli che si schierano decisamente contro di essa (Collettivi Non-Tgv). E forse allora non è un caso che sia proprio fra questi soggetti scontenti del processo decisionale, indipendentemente dal loro posizionamento nei confronti dell'opera, che si trovano gli attori caratterizzati dall'atteggiamento meno cooperativo in assoluto.

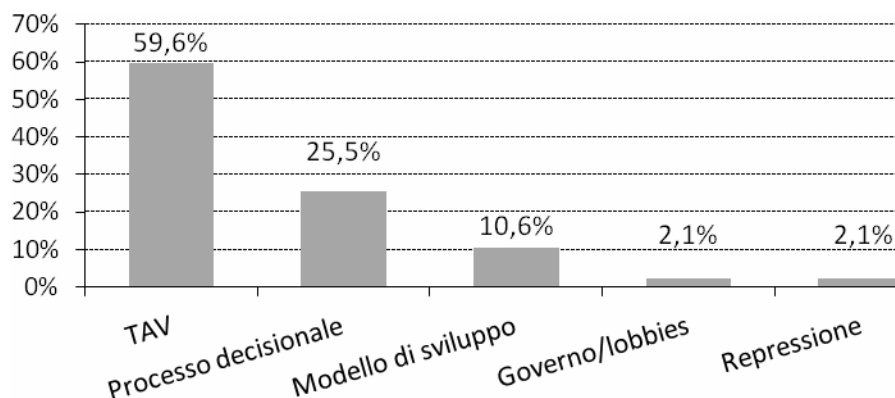
9. Frame e giustificazioni

9.1 Bersaglio e oggetto dei claims

Contrariamente al caso italiano, dal lato francese nella grande maggioranza dei casi il bersaglio principale cui sono diretti i *claims* non è il processo decisionale, che si ferma ad un comunque alto 25,5%, bensì l'opera in sé, cui è diretto quasi il 60% dei *claims* (fig. 1). Decisamente più basse sono inoltre le percentuali degli altri bersagli in qualche modo legati al modello decisionale (repressione e rapporto governi sovra-locali/*lobbies*), che figurano solo con il 2,1%. L'infrastruttura assorbe dunque una porzione assai ampia dei documenti, lasciando supporre come, tanto per gli attori favorevoli quanto per i contrari, l'oggetto del contendere sia, secondo la visione classica e contrariamente a quanto accade in Piemonte, proprio l'obiettivo di *policy* più che il processo di *policy-making* che ne sta alla base.

È comunque da osservare che la percentuale del 25,5% relativa ai *claims* aventi per bersaglio la presa di decisioni resta di tutto rispetto, e non risulta, seppur significativamente più bassa, clamorosamente sproporzionata rispetto a quanto accade dal lato italiano, dove costituisce il bersaglio più frequente (36,1%). Tale valore, scomposto per attore, presenta una distribuzione del tutto particolare (tab. 1). Sono in molti gli attori i cui testi sono in prevalenza indirizzati verso la nuova linea. Fra questi ben 15 (su un totale di 28 attori principali considerati) i cui *claims* hanno la Torino-Lione come unico bersaglio, tra cui tutti i soggetti sicuramente favorevoli, che si tratti dei promotori pubblici e privati (LTF, Regione, Dipartimenti, Camera di commercio) o di associazioni e partiti che appoggiano apertamente e inequivocabilmente la scelta della costruzione dell'infrastruttura (Vivre en Maurienne, Cedrul, Cojam, Verdi). Altri soggetti che presentano una percentuale del 100% relativa al bersaglio Tav sono quelli che utilizzano riferimenti cognitivi e giustificazioni di tipo strettamente personale o locale, generalmente non contrari (o favorevoli) all'opera in sé quanto alle sue possibili ricadute micro (unioni di quartiere zona Isère, commercianti, cacciatori, singoli cittadini). Percentuali altissime di bersagli rivolti al Tav si ritrovano anche fra le associazioni di scala regionale e nazionale (Frapna, Fnaut, Fne), che analizzano vantaggi e svantaggi dell'opera senza mai mettere in discussione la bontà del processo decisionale.

Fig. 1 Bersaglio dei claims (% , N = 1751)



Tab. 1 Bersaglio per attore (% , N = 1751)

	TAV	Governo / lobbies	Modello di sviluppo	Processo de- cisionale	Repressione	TOTALE
Centri sociali			72,7	9,1	18,2	100
Sindaci	80,2			19,8		100
Comitati	48,9			51,1		100
LTF	100,0					100
Regione	100,0					100
Verdi	100,0					100
FRAPNA	85,7			14,3		100
FNAUT	83,3			16,7		100
Adrilac	49,4			50,6		100
ASSMoulin	27,3			72,7		100
Collectif Rhône-Alpin vs L-T	3,7	95,2		1,1		100
Collectif Ardèche-Drôme vs L-T	100,0					100
Collectif lyonnais vs L-T	0,9		88,7	8,8		100
Acac	50,1	1,6		33,4		100
Cads		1,9		98,1		100
FNE	100,0					100
Apsab	62,5			37,5		100
Cojam	100,0					100
Unioni di quartiere	100,0					100
Dipartimento Isère	100,0					100
Cedrul	100,0					100
Collectif Mont-Cenis				100,0		100
Dipartimento Savoia	100,0					100
Camera di commercio	100,0					100
Commercianti	100,0					100
Cacciatori	100,0					100
Vivre en Maurienne	100,0					100
Singoli cittadini	100,0					100

Interessante notare come gli stessi sindaci, evidentemente tutto sommato soddisfatti della modalità attraverso la quale vengono prese le scelte pubbliche (salvo eccezioni significative quale quella del comune di Lanslebourg Mont-Cenis), hanno in circa l'80% dei casi l'infrastruttura come bersaglio dei propri documenti, contro il 20% circa relativo al processo decisionale. Effettivamente i sindaci, anche laddove si dimostrano in gran parte contrari a determinate scelte riguardanti i tracciati come nel caso della zona di Bourgoin-Jallieu, si pongono quali intermediari fra le preoccupazioni locali e i decisori sovra-locali, ponendo tuttavia l'attenzione, nel fare ciò, sulle motivazioni locali sulla base delle quali i *policy-makers*, cui si rivolgono con indiscussa fiducia, dovrebbero ascoltare le istanze del territorio, e non su ipotetiche chiusure autoritarie da parte di questi ultimi.

Passando ai pochi soggetti caratterizzati da distribuzione percentuale differente, spicca il caso dei centri sociali, unici a percepire l'esistenza di una repressione del dissenso attorno alla Torino-Lione, gli unici ad avere questa come bersaglio di propri *claims*, tra l'altro in ben il 18,2% dei casi. Per contro, essi non hanno in alcun caso per bersaglio l'opera in sé, concentrando l'attenzione, in una percentuale davvero elevata specie se raffrontata alla totale assenza di riferimenti in tal senso da parte degli altri attori (72,7), sul modello di sviluppo che essa sottende, e per il resto sul processo decisionale (9,1). Unico altro attore collettivo ad avere per bersaglio il modello di sviluppo, addirittura nell'88,7% dei casi, è il Collectif lyonnais contre le Lyon-Turin. Quello dei collettivi Non-Tgv, che tanto ricordano per organizzazione ed argomentazioni i comitati No-Tav piemontesi, è un caso del tutto peculiare, avendo ciascuno un bersaglio ampiamente privilegiato differente dagli altri collettivi consimili di scala differente (Rhône-Alpes: governo regionale-nazionale/lobby; Ardèche-Drôme: Tav; Lione: modello di sviluppo).

Quanto ai pochi attori che hanno il processo decisionale quale loro bersaglio principale, fra di essi figura CADS (Coordination des associations Ain-Dauphiné-Savoie), che riunisce differenti associazioni locali e unioni di quartiere che viceversa paiono interessate primariamente alle ricadute territoriali dei lavori o della linea senza particolare interesse verso la presa di decisioni. CADS pare rappresentare tuttavia una vera e propria arena informale nella quale le giustificazioni particolaristiche utilizzate dalla

gran parte dei membri aderenti viene abbandonata per una risalita in generalità delle argomentazioni, in vista di ottenere l'accoglimento delle proprie rivendicazioni congiunte. Se nel caso italiano del Comitato di coordinamento si abbandonano (o meglio si utilizzano in vista del momento motivazionale) le attente analisi e la preponderanza della componente prognostica propria dei soggetti partecipanti, trasformando questa nell'arena primariamente indirizzata all'organizzazione dell'azione collettiva, in un modo in qualche modo simile per quanto riguarda la CADS pare si vada oltre le rivendicazioni contingenti per ottenere ad un livello più generale variazioni (per quanto comunque marginali) del processo decisionale che starebbe dietro la necessità di tali rivendicazioni locali. Tale arena sembra infatti interamente dedicata a questo scopo, con una percentuale di *claims* aventi per bersaglio il *policy-making* prossima alla totalità (98,1%).

Lo ha invece per bersaglio nella metà dei casi Adrilac, che si spinge a richiedere procedure di scelta che tengano in maggior conto i potenziali rischi che l'opera potrebbe apportare per l'integrità del lago di Bourget, mentre ASSMoulin nel 72,7% dei casi, dal momento che essa concentra la propria attenzione nella critica sia alla reale modalità di svolgimento dell'*enquête publique* al di là delle procedure formalmente previste (parzialità del materiale informativo, mancato rispetto delle risultanze), sia l'iter scaturito dalla riforma urbanistica della legge SRU che ha reso possibile il declassamento del sito del Moulin permettendo il suo utilizzo quale discarica per lo smarino della discenderia di Modane. Infine, si registra addirittura il 100% di *claims* aventi per bersaglio il processo decisionale nel caso del Collectif défenseurs du Mont-Cenis, impegnato di concerto con il comune di Lanslebourg a richiedere ad LTF un processo decisionale più rispettoso delle prerogative e del coinvolgimento del territorio, totalmente scavalcato nella scelta di utilizzare il sito del Paradis quale discarica del materiale di scavo del tunnel transfrontaliero.

Come si può vedere dalla tab. 2, tuttavia, è soprattutto al di fuori delle arene ufficiali che si concentrano i documenti diretti al processo decisionale: 28,6%, contro il 19,4 di quelli prodotti all'interno delle arene ufficiali, egemonizzati invece da testi aventi ad oggetto l'opera in sé (80,6%). Ciò significa che anche avendo la possibilità di far sentire la propria voce quantomeno durante le consultazioni previste dall'*enquête publique*, anche la minoranza di soggetti che ha qualcosa da recriminare sulle modalità attraverso le quali vengono prese le scelte pubbliche tende a farlo, in prevalenza, al di fuori di tali occasioni di coinvolgimento formale, attraverso comunicati, assemblee, lettere ai promotori e ai *policy-makers* nazionali, o ai rappresentanti politici locali affinché si facciano intermediari nei confronti di questi ultimi. Raramente l'unico momento di reale coinvolgimento formale, vale a dire l'*enquête publique*, viene utilizzato dai soggetti portatori delle preferenze più forti o delle posizioni più stabili (quelli che generalmente si pongono il problema di contestare anche il processo di costruzione della politica pubblica, e non solo il suo impatto locale), che essendo dotati di maggior peso politico e risorse di mobilitazione forse sperano di ottenere maggiore efficacia per le proprie rivendicazioni attraverso l'azione diretta, il *lobbying* nei confronti dei decisori o l'appello ai rappresentanti istituzionali di cui formano la *constituency* elettorale, evidentemente ritenendo assai poco rilevante l'effettivo peso della consultazione sulla scelta finale. Questa sembra invece essere l'azione di elezione dei soggetti più deboli da tale punto di vista (al limite, in verità in rarissimi casi, singoli cittadini non associati), che paiono sfruttare l'unica reale occasione concessa loro e che viceversa al di fuori di tale momento formale non producono alcun *claim* pubblico sull'*issue* in questione. Nel fare ciò, tuttavia, pare non essere loro preoccupazione il modello decisionale attraverso il quale la scelta viene presa, ma piuttosto le ricadute particolari (individuali o locali) di una sua possibile implementazione. Pur spesso all'interno di un inquadramento cognitivo più

Tab. 2 Bersaglio per tipo di arena (% , N = 1751)

	Arena non ufficiale	Arena ufficiale
Tav	49,2	80,6
Governo/lobbies	3,2	
Modello di sviluppo	15,9	
Processo decisionale	28,6	19,4
Repressione	3,2	
TOTALE	100	100

generale, tale scelta di utilizzo della strumentazione del coinvolgimento pare essere però quella preferita anche dalla minoranza di attori che si pongono il problema della costruzione della scelta pubblica. I quali, nel caso affatto scontato che decidano di porre le proprie considerazioni sul registro di inchiesta pubblica, tendono a farlo più per contestare questo o quel particolare della progettazione oppure la necessità della stessa infrastruttura, e assai di rado le modalità di svolgimento del processo decisionale cui comunque stanno partecipando e che invece al di fuori di tale momento si trovano a criticare. Solo in alcuni casi questo sarebbe dovuto a motivazioni di ordine cronologico, se non nel caso di ASSMoulin, associazione appositamente nata per poter partecipare con fiducia all'*enquête publique*, e che solo in seguito inizia una campagna contro il presunto autoritarismo decisionale, di fronte a quello che ritiene il tradimento delle risultanze scaturite dall'inchiesta stessa e la modalità manipolativa del suo svolgimento.

Ad ogni modo, come già si è detto, ASSMoulin è impegnata nella critica al processo decisionale primariamente sotto un altro aspetto, vale a dire per il declassamento del sito interessato dai lavori della Torino-Lione intervenuto con la riforma urbanistica messa in atto dalla legge SRU del 2000. Tanto è vero che, come si legge in tab. 3, le due inchieste pubbliche letteralmente egemonizzate dagli interventi di tale associazione sono le uniche che paiono andare nella direzione opposta rispetto alle altre. Quella relativa alla discenderia di Modane del 2001 rappresenta infatti non solo l'unica *enquête publique*, ma anche l'unica arena nel complesso ad avere prodotto una preponderanza, per altro amplissima, di testi aventi per bersaglio il processo decisionale, piuttosto che la linea in sé (74,8%), proprio a causa del concomitante declassamento del sito naturalistico nel passaggio dal POS al PLU con la nuova normativa e la scelta di LTF di utilizzarlo quale discarica. Le aspre critiche alla modalità di svolgimento dell'inchiesta, che si aggiungeranno (al termine della conclusione di quest'ultima e alla scelta di proseguire nella direzione prospettata da LTF nonostante il parere contrario scaturito dalle consultazioni) alla contrarietà agli effetti della riforma urbanistica, saranno tutte concentrate nei mesi seguenti, all'interno di interventi pubblici pronunciati dall'associazione al di fuori delle arene ufficiali, facendo diventare il processo decisionale il bersaglio pressoché unico di tale soggetto collettivo. Al momento della seconda inchiesta che interessa l'area e la frazione di progetto in questione, vale a dire quella, ancora una volta egemonizzata da interventi di ASSMoulin, relativa alla modifica del piano urbanistico del comune di Villarodin-Bourget e messa in atto solo nel 2010, si avrà un risultato in linea con quello delle altre inchieste pubbliche, con la totalità dei documenti aventi per bersaglio la Torino-Lione e i suoi effetti locali, senza neppure una piccola percentuale indirizzata verso il processo decisionale. Questo è facilmente spiegabile dal momento che l'associazione in questa sede privilegia chiaramente la critica all'opportunità di costruzione dell'opera sulla base dei danni già causati da questa con gli scavi prepedutici alla discarica per il materiale proveniente dal tunnel transfrontaliero, tutti ampiamente previsti e documentati dall'associazione stessa, nella precedente inchiesta come al di fuori di essa, ma rimasti del tutto inascoltati, primo fra tutti il prosciugamento delle falde acquifere di approvvigionamento del comune.

Tab. 3 Bersaglio per arena (% , N =1751)

	TAV	Governo regionale-nazionale/lobbies	Modello di sviluppo	Processo decisionale	Repressione	TOTALE
Singolo attore collettivo	50,8	3,2	15,9	27,0	3,2	100
EP-Consultazione 2003	100,0					100
EP-Consultazione 2005	100,0					100
enquête publique Maurienne 2006	80,0			20,0		100
Copil 2008	100,0					100
enquête publique Modane 2001	25,2			74,8		100
Audit 2003	66,7			33,3		100
enquête publique B-J 2004	85,9			14,1		100
enquête publique (tr.naz.) 2009	100,0					100
EP-Consultazione 2001 (int)	100,0					100
Comités de ligne	100,0					100
CIA 2006 (int)	100,0					100
enquête publique V-B 2010	100,0					100
Démarche Grand Chantier	100,0					100

9.2 Dimensioni del frame

La differenza più rilevante rispetto al caso italiano si riscontra iniziando a prendere in considerazione la possibile risalita in generalità delle argomentazioni, partendo dalla principale dimensione del frame caratterizzante i testi dei attori (tab. 4). Il risultato in questo caso è molto netto: per la maggioranza dei soggetti, siano essi favorevoli o contrari alla nuova linea, di natura istituzionale o sociale, la componente principale dei quadri cognitivi utilizzati è di ordine diagnostico, nella grande maggioranza dei casi con una percentuale del 100%. Questo è vero, appunto, per i promotori pubblici e privati, regionali e nazionali, ma lo è anche per le associazioni e i partiti politici favorevoli e per le organizzazioni di categoria. Uniche eccezioni sono rappresentate dai collettivi Non-Tgv (ricalcando una volta di più una somiglianza con i comitati No-Tav piemontesi), che all'esatto opposto inquadrano in maniera unicamente prognostica i propri *claims*, e dalle principali associazioni regionali e nazionali.

Tab. 4 Principale dimensione del frame per attore (% , N = 1751)

	Diagnostico	Prognostico	Motivazionale	TOTALE
Centri sociali	1,1	54,5	44,4	100
Sindaci	73,3	26,7		100
comitati	100,0			100
LTF	100,0			100
Regione	100,0			100
Verdi	100,0			100
FRAPNA	14,3	85,7		100
FNAUT	16,7	83,3		100
Adrilac	100,0			100
ASSMoulin	100,0			100
Collectif Rhône-Alpin vs L-T		100,0		100
Collectif Ardèche-Drôme vs L-T		100,0		100
Collectif lyonnais vs Lyon-Turin		100,0		100
Acac	100,0			100
Cads	100,0			100
FNE		100,0		100
Apsab	100,0			100
Cojam		100,0		100
Unioni di quartiere	100,0			100
Dipartimento Isère	100,0			100
Cedrul	100,0			100
Collectif Mont-Cenis	100,0			100
Dipartimento Savoia	100,0			100
Camera di commercio commercianti	100,0			100
cacciatori	100,0			100
Vivre en Maurienne	100,0			100
Singoli cittadini	100,0			100

Tab. 5 Principale dimensione del frame per ruolo attori (% , N = 1751)

	Civico (comitati)	Associativo	Antagonista	Politico: istituzionale	Politico: partitico	Tecnico scientifico	Economico sindacale	Singoli cittadini
Diagnostico	78,6	57,1	1,1	80,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Prognostico	21,4	42,9	54,5	20,0				
Motivazionale			44,4					
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100

Andando tuttavia ad aggregare gli attori per categorie (tab. 5), è evidente che anche per quanto riguarda la componente civica nel suo complesso (ricomprensente dunque anche le diverse unioni di quartiere) la proporzione risulti ampiamente sbilanciata a favore della dimensione diagnostica (78,6%). Al di là dei collettivi appositamente costituiti, infatti, i comitati locali paiono primariamente concentrati sulla definizione del problema (no all'ennesima infrastruttura sul nostro territorio), piuttosto che all'esplorazione di soluzioni alternative. Risultato più bilanciato ma pur sempre inequivocabile anche per il versante associativo (57,1 a 42,9), all'interno del quale l'analisi più articolata delle organizzazioni regionali o nazionali (Frapna, Fnaut, Fne) si scontra con l'incidenza di quelle locali, che incentrano la propria argomentazione, indipendentemente favorevole o contraria, ugualmente sulla definizione del problema: l'ammodernamento della linea storica nelle vicinanze del lago di Bourget (Adrilac), la trasformazione di un sito naturalistico in discarica del materiale di risulta (ASSMoulin, Collectif défenseurs du Mont-Cenis), i problemi ambientali causati dai lavori (Apsab), e soprattutto il trasporto merci su gomma risolvibile con la costruzione della linea (Reagir, Vivre en Maurienne, Acac, Cedrul), diagnosi cara anche al partito dei Verdi francesi (100% diagnostici).

Altre categorie che dedicano le proprie analisi interamente alla definizione del problema tralasciando l'esplorazione di soluzioni alternative sono quella dei tecnici esperti (presunta saturazione della linea storica) e delle organizzazioni di categoria (crescita economica derivante dall'investimento infrastrutturale), oltre ai singoli cittadini (interessi particolaristici a favore o contro l'opera). In definitiva, l'unica categoria ad avere una predominanza di *claims* indirizzati a proporre soluzioni risulta essere quella dei centri sociali (54,5% di frames prognostici, contro la pressoché totale mancanza di diagnostici), che sostanzialmente sembrano legare inscindibilmente l'identificazione del problema alla sua soluzione: il mutamento dell'attuale modello di sviluppo che imporrebbe la costruzione di grandi opere infrastrutturali. Tale categoria figura pure come l'unica a prevedere nei propri discorsi anche una spinta motivazionale. Il che rappresenta già una significativa differenza rispetto all'Italia per quanto riguarda la spinta alla protesta, così presente persino per quanto riguarda i sindaci.

Al di là della trasversalità delle argomentazioni a prevalente carattere diagnostico, resta comunque da registrare anche per il caso francese un'importante differenza quanto alla posizione nei confronti dell'opera. Sebbene la componente diagnostica risulti maggioritaria per entrambi i gruppi di attori, essa rappresenta tuttavia la quasi totalità dell'orizzonte cognitivo dei soggetti favorevoli (96 %), contro il

Tab. 6 Principale dimensione del frame per favorevoli/contrari (% , N = 1751)

	contrari	favorevoli
Diagnostico	53,6	96,0
Prognostico	39,1	4,0
Motivazionale	7,2	
TOTALE	100	100

Tab. 7 Principale dimensione del frame per tipo di arena (% , N = 1751)

	Arena non ufficiale	Arena ufficiale
Diagnostico	54,0	87,1
Prognostico	38,1	12,9
Motivazionale	7,9	
TOTALE	100	100

Tab. 8 Principale dimensione del frame per arena (% , N = 1751)

	Diagnostico	Prognostico	Motivazionale	TOTALE
Singolo attore collettivo	54,0	38,1	7,9	100
EP-Consultazione 2003	66,7	33,3		100
EP-Consultazione 2005	51,1	49,9		100
enquête publique (Maurienne)	100,0			100
Copil 2008	100,0			100
enquête publique Modane 2001	100,0			100
CADS	100,0			100
Audit 2003	100,0			100
enquête publique B-J 2004	100,0			100
enquête publique (tr.naz.) 2009	100,0			100
EP-Consultazione 2001 (int)	100,0			100
Comité de ligne		100,0		100
CIA 2006 (int)	100,0			100
enquête publique V-B 2010	100,0			100
Démarche Grand Chantier	100,0			100

semplice 53,6% dei contrari (tab. 6). Anche in questo caso, tale dato potrebbe essere letto osservando che, contrariamente alle accuse solitamente rivolte verso chi si oppone alla costruzione di infrastrutture considerate strategiche e in linea con le critiche che questi rivolgono ai promotori, sembrano essere soprattutto gli attori contrari a proporre soluzioni, diversamente dai favorevoli appiattiti sull'appoggio incondizionato alla costruzione dell'opera vista come panacea di tutti i mali.

Percentuali simili anche per quanto riguarda le arene, per le quali stupisce la netta preponderanza di riferimenti diretti alla definizione del problema fra quelle ufficiali predisposte alla progettazione (87,1%, tab. 7). Nello specifico (tab. 8), quasi tutte le arene decisionali presentano unicamente riferimenti di tipo diagnostico, mentre è interessante notare come l'unica arena di tipo partecipativo, quella dei vari tavoli locali riuniti in *Comité de ligne*, sia non solo fra le poche ad annoverare fra i *claims* prodotti al proprio interno anche inquadramenti di tipo prognostico, ma addirittura a produrre discorsi di questo tipo nella totalità dei casi. Le uniche altre arene con la presenza di testi inquadrati in senso prognostico sono quelle relative alla fase di EP (*études préliminaires*) per la tratta nazionale del 2003 (33,3%) e del 2005 (49,9%), non a caso l'unica fase (a parte quella di *enquête publique* ad uno stadio avanzato della progettazione per le infrastrutture che non prevedono un *débat public* in quella precedente di Pre-Etudes Fonctionnelles) che preveda la consultazione di soggetti non meramente istituzionali.

Tab. 9: Distribuzione di frequenza dei frame

Categoria	Frame	% Frame	% Casi	% Parole
Tecnico	Tecnico/scientifico	12,6	34,7	36,6
	Economico	16,5	41,1	27,5
	Giuridico	5,7	15,8	11,3
	TOTALE TECNICO	34,8 (Σ)	30,5 (media)	25,1 (media)
Politico	Democrazia dal basso/partecipazione/informazione	5,7	15,8	16,3
	Politica partitica-istituzionale/corruzione	3,4	9,5	7,5
	Protesta/resistenza	3,4	9,5	7,6
	Autoritarismo	3,1	8,4	11,1
	TOTALE POLITICO	15,6 (Σ)	10,8 (media)	10,6 (media)
Sociale	Ecologico/ambientalista	13,8	36,8	23,5
	Salute	3,4	9,5	2,9
	Locale	10,5	26,3	17,4
	Vita quotidiana/giustizia	16,5	43,2	20,9
	TOTALE SOCIALE	44,2 (Σ)	29,0 (media)	16,2 (media)
	Modello di sviluppo	5,4	13,7	13,2
	TOTALE	100		

Tab. 10 Frame bridging per ruolo degli attori (% , N = 1751)

	Civico (co- mitati)	Associativo	Antagonista	Politico: istitu- zionale	Politico: partitico	Tecnico scientifico	Economico sindacale	Singoli cittadini
Contingente	53,6	57,1	18,2	80,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Esteso	46,4	42,9	81,8	20,0				
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100

9.3 *Frame alignment e portata delle giustificazioni*

Anche in questo caso, come si è visto per quello italiano, le percentuali relative all'utilizzo delle varie cornici cognitive saranno trattate nel cap. 10 in forma comparata, e la tab. 9 viene qui riportata solo alla funzione di fornire un'indicazione di riferimento rispetto alle questioni successive, a partire dai processi di risalita in generalità delle argomentazioni che costituiscono la prossima tematica affrontata. A tale scopo basti guardare le ampie percentuali registrate dalle cornici relative alla quotidianità locale rispetto allo scarso utilizzo di quelle di ordine politico. Per quanto attiene alla generalità delle giustificazioni, anche in questo caso si parte facendo riferimento al processo di *frame bridging* (tab. 10). Se nel caso italiano i centri sociali si distinguevano per essere l'unica categoria fra gli oppositori ad avere una maggioranza di *claims* di tipo contingente sotto tale punto di vista, a causa dei preponderanti riferimenti al binomio autoritarismo-protesta, dall'altra parte del confine essi si distinguono viceversa per essere l'unica categoria in assoluto a produrre una maggioranza di testi caratterizzati da *frame bridging* (addirittura l'81,8%), riferendosi assai più spesso direttamente al tema del mutamento del modello di sviluppo e alle sue varie componenti economiche, politiche, ambientali e sociali. Le categorie civica ed associativa, diversamente dal caso piemontese, presentano percentuali non troppo sbilanciate, ma pur sempre con una maggioranza di *claims* contingenti, legati principalmente alla cornice ecologista, mentre nel caso dei soggetti istituzionali e dei promotori la sproporzione in favore dell'utilizzo di un solo o pochi frames contemporaneamente risulta evidente. Il discrimine pare dunque essere non tanto la natura degli attori, sociale o politica ed economica, quanto la posizione favorevole o contraria nei confronti dell'infrastruttura. Nel caso italiano infatti gli attori della società civile sono tutti (salvo casi isolati) contrari alla linea, e danno vita a discorsi caratterizzati da *frame bridging*, mentre nel caso francese sono anch'essi in gran parte favorevoli, dando vita ad argomentazioni contingenti. L'unica categoria solidamente contraria in questo secondo caso è quella dei centri sociali, che è anche l'unica a maggioranza di documenti estesi sotto tale punto di vista. Ciò è vero a maggior ragione nel caso della *frame extension*, con la proporzione a favore di dichiarazioni contingenti che è di ben 96 a 4 per i favorevoli, mentre scende a 58 a 42 per i contrari. Nonostante il costante ricorso a cornici legate alla difesa dell'ambiente, inoltre, i favorevoli utilizzano giustificazioni materialiste nel 92% dei casi, contro il 75,4% dei contrari (distanza comunque inferiore al 100 a 66 registrato in Italia). Stesso discorso dicasi anche per il tipo di arena all'interno della quale i *claims* sono prodotti, che pur registrando comunque una maggioranza di casi contingenti, vede una proporzione più bilanciata per le arene informali (54 a 46) di quanto non sia fra quelle ufficiali (71 a 29).

Andando a leggere la percentuale di testi caratterizzati da *frame bridging* prodotti per ogni arena (tab. 11), si può notare come ad avere una maggioranza di dichiarazioni contingenti sia la netta maggioranza, anche fra quelle che prevedono il coinvolgimento e l'invio di pareri da parte della società civile, come le consultazioni nella fase di studi preliminari (EP) e le inchieste pubbliche (quella relativa alla revisione del piano urbanistico sovra-comunale della zona di Bourgoin-Jallieu del 2004 possiede addirittura il 100% di pareri contingenti, prodotti dai vari comitati di quartiere e gravitanti attorno ai soli riferimenti alla vita quotidiana), e quelle che pure avrebbero, secondo mandato, il compito di analizzare il

Tab. 11 Frame bridging per arena decisionale (% , N = 1751)

	Contingente	Esteso	TOTALE
Singolo attore collettivo	55,6	44,4	100
CADS		100,0	100
EP-Consultazione 2001 (int)	98,6	1,4	100
EP-Consultazione 2003	66,6	33,4	100
EP-Consultazione 2005	100,0		100
enquête publique Modane 2001	48,6	51,4	100
enquête publique B-J 2004	100,0		100
enquête publique (Maurienne)	80,1	19,9	100
enquête publique (tr.naz.) 2009	99,2	0,8	100
enquête publique V-B 2010	1,1	98,9	100
Audit 2003	66,8	33,2	100
Comité de ligne		100,0	100
CIA 2006 (int)	63,7	36,3	100
Copil 2008	100,0		100
Démarche Grand Chantier	96,1	3,9	100

problema da molteplici punti di vista (Démarche Grand Chantier). Sfuggono da questa tendenza, a parte l'informale CADS, proprio l'altra arena di quest'ultimo tipo, il Comité de ligne sul trasporto locale (che è anche di tipo "partecipativo"), e due inchieste pubbliche. Si tratta di quella per la discenderia di Modane del 2001, che raccoglie il 51,4% di *claims* estesi sulla base degli interventi di ASSMoulin che inquadrano il problema contemporaneamente sotto le diverse dimensioni del sapere sociale non specialistico (ecologico, locale, qualità della vita, salute), e quella relativa alla revisione del piano urbanistico del comune di Villarodin-Bourget, nella quale la stessa associazione, vista la scarsa attenzione alle preoccupazioni espresse in maniera non specialistica nella fase precedente e rivela fondamente, accompagna, alla già di per sé multidimensionale critica di ordine sociale, quella di stampo politico (partecipazione e autoritarismo, per il mancato ascolto degli interventi della società civile nel processo decisionale ufficiale) e soprattutto quella portata avanti per ottenere una maggiore legittimazione rispetto alla fase decisionale precedente basata sul sapere sociale, ossia quella tecnica (scientifica: danni ambientali causati dagli scavi; economica: rendicontazione dei danni provocati all'ambiente, al turismo e alle proprietà; giuridica: attenzione sulle normative violate dai promotori attraverso la manipolazione dei risultati dell'*enquête publique*).

Passando direttamente alla portata delle giustificazioni (tab. 12) si può notare come la percentuale, fatto salvo il caso delle giustificazioni di tipo strettamente individuale (4,1% comunque relativamente elevato, specie se confrontato con il dato italiano), scenda progressivamente risalendo la scala dei riferimenti, dal valore più alto riscontrato per le giustificazioni locali ristrette (35,1) sino a quello più basso relativo alle giustificazioni generali/universali, che conta solo 1/3 dei *claims* rispetto al primo (11,8). Aggregando le modalità, si ha inoltre che le giustificazioni locali sono oltre il doppio rispetto a quelle generali (64,9 a 31), il che sembrerebbe avvalorare la tesi di attori che inquadrano il problema in maniera particolaristica, per i quali la risalita in generalità rimane piuttosto limitata. Ancora una volta da scartare sarebbe invece la tesi del conflitto Nimby, egoista e localistico, dal momento che la gran parte dei soggetti cui si riferisce l'analisi aggregata sono favorevoli alla linea, cui si deve aggiungere la nutrita schie-

Tab. 12 Portata delle giustificazioni (% , N = 1751)

Portata giustificazioni	%	
Individuali	4,1	
Locali ristrette	35,1	} 64,9
Locali allargate	29,8	
Nazionali/europee	20,2	} 31,0
Generali/universali	11,8	

Tab. 13 Portata delle giustificazioni per ruolo attore (% , N = 1751)

	Civico (comitati)	Associativo	Antagonista	Politico: istituzionale	Politico: partitico	Tecnico scientifico	Economico sindacale	Singoli cittadini
Individuali							33,4	28,9
Locali	82,1	64,3		90,2			66,6	
Generali	17,9	35,7	100,0	9,8	100,0	100,0		71,1
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100

ra di attori che, pur essendo contrari in tutto o in parte alla linea, non utilizzano mai repertori d'azione (e spesso neppure retoriche discorsive) di tipo conflittuale. Anche in questo caso il *cleavage* che spiega il ricorso a giustificazioni particolaristiche piuttosto che generali sembra da ricercare più nel discrimine tra favorevoli e contrari.

Ad utilizzare unicamente giustificazioni universali è infatti sia l'unica categoria completamente ed uniformemente contraria dei centri sociali, sia quelle dei partiti politici e degli esperti, per ragioni opposte ma sempre generali (tab. 13). I centri sociali si riferiscono infatti primariamente alla revisione dell'attuale modello di sviluppo (all'interno del 100% di riferimenti generali, ben l'81,8% di giustificazioni universali, tab. 14), gli esperti all'universalità della scienza, e i politici all'opera concepita come interesse generale (100% nazionali). A sorpresa una percentuale di giustificazioni generali del 71% si trova anche fra i singoli cittadini non associati, sebbene per questi figure anche un 28,9% di riferimenti strettamente individuali. Questi ultimi restano comunque più bassi che per la categoria di soggetti economici e sindacali, per i quali assommano ad $\frac{1}{3}$ del totale, mentre resta del tutto assente ogni riferimento quantomeno nazionale che caratterizza invece gli attori della stessa categoria dal lato italiano, con il loro frequente ricorso alla retorica delle infrastrutture come volano dello sviluppo e del benessere generale.

Ad utilizzare in maggioranza giustificazioni di tipo locale restano proprio solo quelle categorie che in Italia figuravano come quelle a più ampio riferimento generale, comprendendo al proprio interno per la maggior parte le varie anime del movimento No-Tav, vale a dire comitati, associazioni e rappresentanti istituzionali (soprattutto sindaci/comuni). Questi ultimi in particolare detengono ben il 90,2% di giustificazioni locali, oltre la metà delle quali è rappresentato da quelle locali ristrette (55,1%), mentre mancano totalmente riferimenti di tipo universale, come mancano anche nel caso delle associazioni. Ciò sembra confermare la strategia degli eletti locali, ed in particolare di sindaci e Consigli Municipali, ad agire soprattutto laddove la comunità locale si dimostri contraria a qualche aspetto della politica pubblica, comportandosi come *brokers* fra abitanti e *policy-makers* e concependo una sorta di vincolo di mandato rispetto alla propria *constituency* elettorale a livello rigidamente micro, con ben pochi dei riferimenti all'interesse nazionale che solitamente contraddistinguono le figure istituzionali. La percentuale relativa alle giustificazioni di tipo locale ristretto è infatti indicativa soprattutto di prese di posizione contrarie a qualche scelta progettuale che impatti il proprio comune di riferimento, prima fra tutte quella dello stesso attraversamento del territorio del proprio specifico comune da parte del tracciato. Se ci si riferisce alle percentuali divise per attore (tab. 14), infatti, si ritrova che, anche fra quelle locali, le giustificazioni relative ad un ambito ristretto costituiscono la netta maggioranza per tutti i rappresentanti municipali: 73,3% per i sindaci (contro il 20% di quelle locali allargate e il 6,7 di quelle nazionali). Ma la relazione sembra più generale, con tutte le istituzioni territoriali a riferirsi in maniera strettamente privilegiata al proprio ambito di riferimento: se infatti si è vista la netta preferenza dei rappresentanti comunali per le giustificazioni locali ristrette, si nota come invece la Regione Rhône-Alps e i due Dipartimenti di Savoia ed Isère si riferiscano nella totalità dei casi alla scala locale allargata.

Il mancato utilizzo di giustificazioni universali da parte delle associazioni (così come anche dei partiti della sinistra e dei Verdi) indica d'altronde che esse non hanno alcuna intenzione di contestare l'attuale modello di sviluppo che sta dietro la cosiddetta ideologia delle grandi opere, dal momento che in larghissima parte condividono l'obiettivo di costruzione della specifica opera sotto discussione (magari contrapposta alla scelta di altre infrastrutture come quelle autostradali). Fatte salve alcune grandi organizzazioni di carattere regionale o nazionale, che pur in assenza di riferimenti universali utilizzano in genere giustificazioni generali di scala nazionale (Frapna, regionale: 57,1%; Fne e Fnaut, nazionali: rispettivamente 100% e 83,3%, tab. 14), la categoria comprende soprattutto associazioni a carattere strettamente locale e nella gran parte dei casi *single-issue*, spesso nate, indipendentemente dalla loro posizione a favore o contro l'infrastruttura, proprio a seguito dell'avvio della specifica progettazione, per bloccarne, modificarne o sostenerne le ricadute micro-locali (si vedano, per le tre ipotesi, rispettivamente Adrilac, ASSMoulin e Acac). Oppure altre preesistenti e attive su una pluralità di fronti (Reagir, Vivre en Maurienne), tutti tuttavia rigidamente locali ristretti come le giustificazioni utilizzate.

Per quanto attiene ai comitati, infine, utilizzano nell'82,1% dei giustificazioni locali, fra cui quasi la metà del totale riferita a quelle locali ristrette (46,4%), contrapposte ad un tutto sommato buon 10,7% di giustificazioni universali. La spiegazione di tale distribuzione sta, come per il versante associativo, nella variegata composizione interna della categoria, che spazia dalle unioni di quartiere, nella totalità dei casi interessate alla scala locale ristretta, ai collettivi Non-Tgv, che all'opposto utilizzano nella totalità dei casi giustificazioni di portata universale o quantomeno nazionale. Da rimarcare infine il caso di CADS, che, pur costituendo il coordinamento fra comitati ed associazioni caratterizzate da riferimenti spesso totalizzanti alla scala locale ristretta, come si è già avuto modo di notare costituisce una sorta di arena informale nella quale è possibile registrare una pur minima risalita in generalità, tanto che, a fianco di un 90,2% di giustificazioni locali allargate, si trova un 9,8% di giustificazioni universaliste.

Tab. 14 Portata delle giustificazioni per attore (% , N = 1751)

	Individuali	Locali ristrette	Locali allargate	Nazionali europee	Generali universali	TOTALE
Centri sociali				18,2	81,8	100
Sindaci		73,3	20,0	6,7		100
Comitati		100,0				100
LTF				100,0		100
Regione				100,0		100
Verdi				100,0		100
FRAPNA		14,3	28,6	57,1		100
FNAUT			16,7	83,3		100
Adrilac		100,0				100
ASSMoulin		90,9	9,1			100
Collectif Rhône-Alpin vs L-T					100,0	100
Collectif Ardèche-Drôme vs L-T				100,0		100
Collectif lyonnais vs L-T					100,0	100
Acac			100,0			100
Cads			90,2		9,8	100
FNE				100,0		100
Apsab		25,0	75,0			100
Cojam			100,0			100
Unioni di quartiere		100,0				100
Dipartimento Isère			100,0			100
Cedrul			100,0			100
Collectif Mont-Cenis			100,0			100
Dipartimento Savoia			100,0			100
Camera di commercio			100,0			100
Commercianti		100,0				100
Cacciatori	100,0					100
Vivre en Maurienne		100,0				100
Singoli cittadini	28,9				71,1	100

Tab. 15 Portata delle giustificazioni per dimensione geografica attore (% , N = 1751)

	molto locale	locale	locale allargato	regionale	nazionale	internazionale europeo
Individuali	3,3					
Locali ristrette	80,6	22,2	16,1			
Locali allargate	12,9	66,7	35,5	21,1		
TOTALE LOCALI	93,5	88,9	51,6	21,1		
Nazionali/europee	0,1	5,7	22,6	39,9	100,0	100,0
Generali/universali	3,1	5,5	26,2	39,0		
TITALE GENERALI	3,2	11,1	48,4	78,9	100,0	100,0
TOTALE	100	100	100	100	100	100

Il legame fra portata delle giustificazioni e dimensione geografica dell'attore che le utilizza (tab. 15) pare dunque essere significativo non solo per quanto riguarda i rappresentanti locali, ma per tutte le categorie di attori, prime fra tutte associazioni e comitati. Contrariamente a quanto accade in Italia, dove ad essere alfieri del mutamento del modello di sviluppo sono soprattutto i comitati espressione di singoli comuni o frazioni, in Francia la propensione ad utilizzare giustificazioni di livello locale decresce gradatamente mano a mano che la dimensione geografica degli attore cresce, mentre al contrario la propensione ad utilizzare giustificazioni generali cresce progressivamente al crescere della scala di riferimento dei soggetti. Gli unici ad adottare giustificazioni di ordine individuale sono infine attori afferenti alla modalità "molto locale".

Ugualmente, ad utilizzare giustificazioni individuali sono solamente attori contrari alla costruzione della linea, categoria che tuttavia risulta anche più propensa alle giustificazioni generali di quanto non siano i favorevoli (36,2% a 24%, tab.16). Ancora una volta tuttavia non sembra tanto il favore nei confronti della *policy* la causa determinante, quanto piuttosto la fiducia riposta nel processo decisionale. Se infatti i soggetti contrari adottano giustificazioni individuali nel 2,9% dei casi, e locali nel 60,9%, tali percentuali non si riflettono in una similare propensione all'utilizzo di giustificazioni particolaristiche da parte dei soggetti che adottino comportamenti oppositivi. Sono infatti coloro che si pongono in maniera cooperativa e fiduciosa nei confronti del processo di scelta pubblica, indipendentemente dal loro favore o dalla loro contrarietà alla scelta stessa, a detenere la totalità delle giustificazioni individuali, usando quelle locali nell'83,6%, mentre fra chi utilizza stili discorsivi e repertori d'azione oppositivi, rivelando così, di nuovo indipendentemente dal favore o contrarietà all'opera (basti ricordare le oppositive ma largamente favorevoli *Reagir e Vivre en Maurienne*), di non riporre particolare fiducia nei confronti del processo decisionale, si ritrova l'87,5% di giustificazioni generali (tab. 17).

Tab. 16 Portata delle giustificazioni per favorevoli/contrari all'opera (% , N = 1751)

	contrari	favorevoli
Individuali	2,9	
Locali	60,9	76,0
Generali	36,2	24,0
TOTALE	100	100

Tab. 17 Portata giustificazioni per cooperazione/opposizione delle giustificazioni (% , N = 1751)

	Cooperativo	Oppositivo
Individuali	3,0	
Locali	83,6	12,5
Generali	13,4	87,5
TOTALE	100	100

Si riscontra inoltre, a sostegno della tesi che il favore nei confronti della scelta non sia fra le determinanti principali, che ad utilizzare giustificazioni individuali, addirittura in maggioranza, sono coloro che si fermano alla dimensione diagnostica del problema identificato nella nuova infrastruttura, senza che la proposta di soluzioni rientri nel loro orizzonte cognitivo, ma anche che fra chi predilige giustificazioni di questo tipo sono anche, seppur in minima parte, coloro che propugnano l'adattamento della linea esistente vista come soluzione che garantisca, con lo *status quo*, anche i propri interessi personali od orga-

Tab. 18 Portata delle giustificazioni per alternativa sostenuta (% , N = 1751)

	Adattamento linea esistente	Progetto proposto	Variante progetto proposto	No progetto: altra soluzione	No progetto: nessuna soluzione
Individuali	2,4				52,2
Locali	45,2	44,4	92,9	84,6	47,8
Generali	52,4	55,6	7,1	15,4	
TOTALE	100	100	100	100	100

nizzativi¹ (tab. 18). Ad utilizzare in larghissima maggioranza riferimenti locali è invece sia chi si dimostra favorevole al progetto chiedendone tuttavia alcune varianti (prima fra tutte che esso non preveda l'attraversamento del proprio specifico territorio), sia chi si dichiara contrario proponendo soluzioni alternative; mentre fra chi adopera prevalentemente giustificazioni generali si ritrovano sia coloro che sono a favore del progetto così come proposto (sviluppo economico, riduzione dell'inquinamento, prestigio nazionale), sia la categoria opposta di chi vorrebbe semplicemente il mantenimento o eventualmente l'adattamento della linea esistente (spreco di risorse pubbliche, scempio ambientale, corruzione).

Tutto ciò si riverbera tuttavia in maniera decisamente chiara sull'orientamento cognitivo degli attori e sulla loro centralità rispetto al sostegno o alla rimessa in discussione dell'opera e del processo decisionale ad essa collegato. La propensione a fermarsi al momento diagnostico, sia che il problema venga identificato nella costruzione della linea o nella mancanza della linea stessa, scende infatti gradatamente all'allargarsi della portata delle giustificazioni utilizzate, mentre, mano a mano che questa cresce, aumenta gradualmente con essa anche l'inquadramento della questione in termini prognostici e motivazionali, la propensione a trovare soluzioni alternative e a mobilitarsi in loro supporto. La spinta ad agire è così direttamente proporzionale alla generalità delle giustificazioni, variabili che si sono viste correlate entrambe positivamente con la critica al processo decisionale, configurando forse un tassello in più nella dimostrazione di una relazione fra quest'ultimo e il ricorso al conflitto (tab. 19).

9.4 I frames utilizzati dagli attori

Passando ad un confronto sui frames utilizzati dai vari attori (tab. 20), si può anzitutto riscontrare come i riferimenti di tipo tecnico-scientifico perdano decisamente importanza, rispetto a quanto avviene in Italia, all'interno delle argomentazioni di tutte le categorie di attori. Se nel caso piemontese tale cornice cognitiva risultava quella maggiormente utilizzata da comitati, associazioni (28,2%, contro il 17,8 francese), rappresentanti istituzionali (21% Italia, 10% Francia), organizzazioni di categoria (35,7%, nessun riferimento invece oltreconfine) ed esperti, dal lato francese solo quest'ultima categoria presenta

Tab. 19 Dimensione frame x portata giustificazione (% , N = 1751)

	Individuali	Locali ristrette	Locali allargate	Nazionali/ europee	Generali/ universali
Diagnostico	100,0	87,9	82,1	36,8	7,7
Prognostico		12,1	17,9	52,6	69,2
Motivazionale				10,5	23,1
TOTALE	100	100	100	100	100

¹ Si parla qui di interessi in quanto risulta che ad utilizzare giustificazioni individuali sia solo chi utilizza anche giustificazioni materialiste, categoria che predilige anche riferimenti di tipo locale (76%) diversamente da quanto fa chi adopera giustificazioni post-materialiste (che nel 78,9% dei casi sono anche di portata generale)

Tab. 20 Frames utilizzati per categorie di attori (% , N = 1751)

	Civico (comitati)	Associativo	Antagonista	Politico: istituzionale	Politico partitico	Tecnico scientifico	Economico sindacale	Singoli cittadini	P value
Tecnico/scientifico	12,6	17,8	5,3	10,0		35,3		20,9	0,055
Economico	16,1	16,4	2,6	20,0	1,2	32,4	100,0		0,054
Giuridico	5,7	5,5		10,0		32,3			0,052
Democrazia dal bas- so	8,0	5,4	10,5						0,072
Politica partitica	5,7	1,4	5,3	2,5	6,8				0,083
Protesta/resistenza	2,3		18,4						0,000
Autoritarismo	2,3		15,8						0,000
Ecologico	13,8	15,1	15,8	10,0	91,6			22,0	0,051
Salute	4,6	4,1		2,3				22,1	0,086
Locale	12,6	11,0	2,6	12,7					0,066
Vita quotidiana	12,9	21,9		32,5	0,4			35,0	0,005
Modello di sviluppo	3,4	1,4	23,7						0,000
TOTALE	100	100	100	100	100	100	100	100	

una risicata maggioranza di riferimenti di questo tipo su gli altri frames tecnici, pur con una percentuale decisamente inferiore (51,4 in Italia; 35,3 in Francia). Tra gli inquadramenti cognitivi di ordine tecnico risulta invece quello economico a fare un deciso balzo in avanti rispetto al caso valsusino, coprendo la totalità dei riferimenti delle organizzazioni di categoria, oltre il 16% per comitati (per i quali costituisce anche la modalità maggiormente adoperata) ed associazioni (in Italia 8,1 e 11,4 rispettivamente), e soprattutto il 20% per i ruoli istituzionali fra cui spiccano i sindaci (quasi quattro volte il 5,9% italiano).

Da rimarcare poi anche qui la funzione legittimante che assumono le giustificazioni ecologiste, spesso a scapito di quelle scientifiche caratterizzanti la vicenda piemontese. La comparazione con il caso italiano per le varie categorie di soggetti è evidente: 13,8 a 6,6 per i comitati; 15,1 a 6,7 per le associazioni; 15,8 a 4,5 per i centri sociali; 10 a 1,8 per chi ricopre ruoli istituzionali; addirittura 91,% per i partiti politici (100% per i Verdi, tab. 21) contro il 13,1 italiano. A sottrarre tuttavia la maggior parte della quota di riferimenti cognitivi a quelli scientifici è tuttavia un altro frame sociale, vale a dire quello relativo alla vita quotidiana. Esso costituisce la cornice maggiormente utilizzata non solo, come forse prevedibile, per i singoli cittadini non associati (35%), ma anche per le associazioni (21,9% contro il 4,3% italiano) e soprattutto per una categoria esterna alla società civile come i rappresentanti istituzionali (32,5% contro l'1,1% italiano), fra i quali i sindaci si distinguono con ben il 43,3% dei riferimenti, valore ancor più alto di quello delle associazioni locali *single-issue* (escluso Cedrul tab. 21), a rimarcare ancora una volta l'importanza che assume nel discorso attorno alla grande opera la qualità della vita nel contesto micro-locale di riferimento, anche per i rappresentanti istituzionali. Mentre, fatto salvo il caso dei centri sociali, il riferimento al modello di sviluppo di fatto sparisce dal discorso, quello relativo all'appartenenza locale aumenta infatti le proprie percentuali rispetto al versante piemontese sia per i comitati (12,6 a 4,4), sia per le associazioni (11 a 4,3), sia soprattutto per chi ricopre ruoli istituzionali (12,7 a 2,6).

Perdono invece decisamente terreno rispetto alla Val Susa i riferimenti alla protesta, così come anche quelli all'autoritarismo decisionale, anche se è da sottolineare il fatto che per le uniche due categorie che utilizzano cornici di questo tipo, vale a dire comitati e centri sociali, queste si ritrovano con valori percentuali simili o coincidenti: entrambe 2,3 per i comitati, 15,8 e 18,4 per i centri sociali.

Sulla base dei frames utilizzati dai singoli soggetti della vicenda (tab. 21), è possibile risalire all'indice di similarità (coefficiente di Ochiai) per gli attori stessi (tab. 22), allo scopo disgregarli in *clusters* (fig. 2). Anche in tal caso si riscontra come, nella similarità inter-gruppo legata alla proporzione di argomentazioni utilizzate, il *cleavage* favorevoli/contrari non si presenti come quello determinante. Del primo *cluster* ad esempio formano parte il principale promotore LTF, il Dipartimento dell'Isère che ap-

poggia apertamente l'intervento, l'associazione ambientalista regionale Frapna, sostanzialmente non contraria l'opera ma speso critica verso l'idea di gestione ambientale che ne deriva, e l'associazione nazionale di utenti Fnaut, apertamente contraria alla costruzione dell'infrastruttura che sperpererebbe finanziamenti essenziali per le "piccole opere utili". L'aggregazione di soggetti tanto diversi rispetto alla loro natura e alla posizione rispetto alla scelta pubblica avviene sulla base di similari utilizzi percentuali dei vari riferimenti cognitivi, che nel caso in questione fotografano una preferenza per tutte le cornici di ordine tecnico (scientifico, economico e giuridico, cui le associazioni non rinunciano ad affiancare rimandi all'ambientalismo e alla vita quotidiana, fig. 3). Prevalentemente inquadrati secondo il solo frame economico sono invece i discorsi del gruppo composto da tre soggetti favorevoli quali Regione, Dipartimento della Savoia e Camera di Commercio, mentre in un altro *cluster* sono raggruppati attori diversi per ruolo istituzionale o associativo, per posizione favorevole o contraria all'infrastruttura, ma accomunati dalla stessa scala locale di riferimento, che si ripercuote sulla loro scelta di utilizzare prevalentemente riferimenti di tipo sociale, ed in particolar modo attinenti alla vita quotidiana (sindaci, Adrilac, Apsab, ASSMoulin, Vivre en Maurienne e Cedrul). Gli ultimi quattro *clusters* sono invece costituiti rispettivamente: dai soli collettivi Non-Tgv, che rappresentano la situazione opposta alla precedente, con scarsissimi riferimenti di tipo sociale/particolaristico in favore di quadri tecnico-economici, ambientalisti e relativi al modello di sviluppo; dai soli centri sociali, sulla base di una distribuzione piuttosto bilanciata dei riferimenti, con una certa preferenza per quelli generali del modello di sviluppo; dal partito dei Verdi, che inquadra il problema in termini esclusivamente ecologisti; dai comitati di quartiere, attenti unicamente alla dimensione locale della questione.

Tab. 21 Frames utilizzati per attori (% , N = 1751)

	Tecnico/ scientifico	Economico	Giuridico	Democrazia dal basso	Politica partitica	Protesta/ resistenza	Autoritarismo	Ecologico	Salute	Locale	Vita quotidiana	Modello di sviluppo	TOTALE
Centri sociali	5,3	2,6		10,5	5,3	18,4	15,8	15,8		2,6		23,7	100
Sindaci comitati	6,7	10,0 16,7	3,3		3,3			13,3 16,7	3,3	16,8 33,3	43,3 33,3		100 100
LTF	33,3	33,4	33,3										100
Regione		50,3	49,7										100
Verdi								100,0					100
FRAPNA	22,2	16,7	16,6		5,6			22,2			11,1	5,6	100
FNAUT	40,0	20,0						13,3		6,7	20,0		100
Adrilac		14,3							14,2	28,6	42,9		100
ASSMoulin	2,9	8,8	14,7	11,8	2,9		2,9	17,6	5,9	14,9	17,6		100
Collectif Rhône-Alpin	22,3	18,0			19,5			20,0				20,2	100
Collectif Ardèche-Drôme	29,7	27,5						28,5			14,3		100
Collectif Iyonnois	15,6	25,0				12,5		12,5	9,4			25,0	100
Acac	22,9	30,8		7,4	23,1					8,1	7,9		100
Cads	49,9			50,1									100
FNE	25,0		25,0	25,0				25,0					100
Apsab	7,9	16,2		11,8				11,9	8,0	20,2	24,0		100
Cojam	22,8	25,2								25,9	26,1		100
Unioni di quartiere										100,0			100
Dipartimento Isère	37,3	40,3	22,4										100
Cedul											100,0		100
Collectif Mont-Cenis	11,1			11,0		16,7	16,6	15,3	13,1	16,2			100
Dipartimento Savoia		67,3	32,7										100
Camera di commercio cacciatori		100,0 100,0											100 100
Vivre en Maurienne		31,1						33,3			35,6		100
Singoli cittadini	19,1							25,0	26,9		29,0		100
P value	0,000	0,030	0,002	0,076	0,484	0,000	0,001	0,174	0,170	0,098	0,000	0,000	

Tab. 22 Matrice degli indici di similarità fra gli attori (Ochiai) sulla base dei frame utilizzati

	Centri sociali	Sindaci	LTF	Regione	Verdi	FRAPNA	FNAUT	Adrilac	ASSMoulin	Collectif vs Lyon-Turin	Apsab	Unioni di quartiere	Dipartimento Isère	Cedulul	Dipartimento Savoia	Camera Commercio	Vivre en Maurienne
Centri sociali																	
Sindaci	0,56																
LTF	0,82	0,63															
Regione	0,31	0,91	0,47														
Verdi	0,70	0,78	0,52	0,69													
FRAPNA	0,41	0,17	0,24	0,05	0,37												
FNAUT	0,78	0,30	0,64	0,12	0,40	0,59											
Adrilac	0,57	0,19	0,28	0,18	0,46	0,05	0,32										
ASSMoulin	0,58	0,87	0,68	0,86	0,87	0,28	0,40	0,28									
Collectif vs L-T	0,00	0,33	0,13	0,52	0,40	0,07	0,00	0,00	0,49								
Apsab	0,76	0,24	0,78	0,17	0,35	0,13	0,60	0,71	0,39	0,00							
Unioni quartiere	0,27	0,86	0,39	0,77	0,48	0,00	0,00	0,00	0,59	0,00	0,00						
Dip. Isère	0,54	0,21	0,35	0,23	0,4	0,06	0,40	0,95	0,35	0,00	0,75	0,00					
Cedulul	0,53	0,27	0,26	0,00	0,48	0,40	0,45	0,00	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00				
Dip. Savoia	0,77	0,23	0,68	0,15	0,42	0,11	0,52	0,82	0,34	0,00	0,96	0,00	0,77	0,00			
Cam.Commercio	0,40	0,20	0,39	0,26	0,24	0,07	0,45	0,71	0,39	0,00	0,67	0,00	0,89	0,00	0,58		
Vivre Maurienne	0,69	0,77	0,60	0,60	0,70	0,27	0,52	0,41	0,74	0,00	0,38	0,58	0,52	0,58	0,33	0,58	

Fig. 2 Dendrogramma di agglomerazione dei clusters di attori in base a frame utilizzati (coeff. di Ochiai)

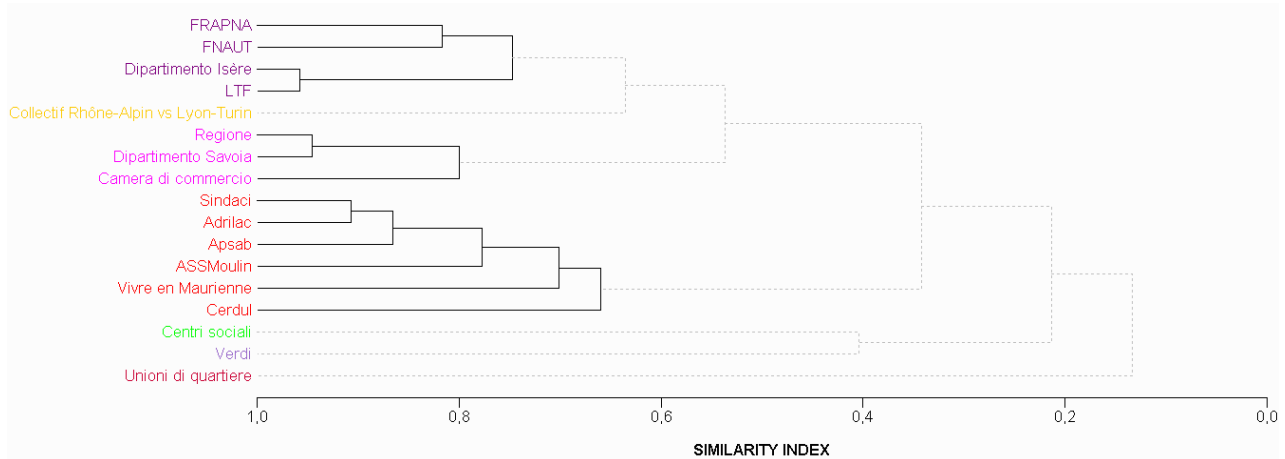


Fig. 3 Heatmap plot (% frame per attore, N = 1751)

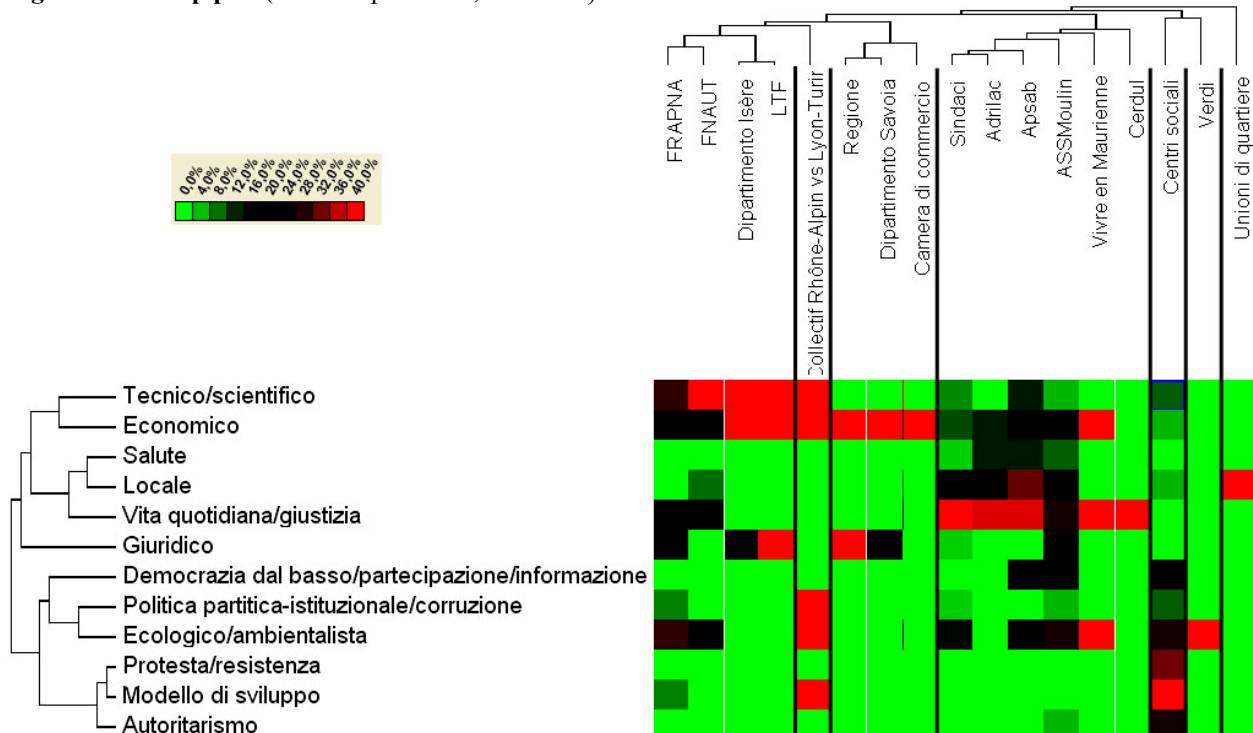
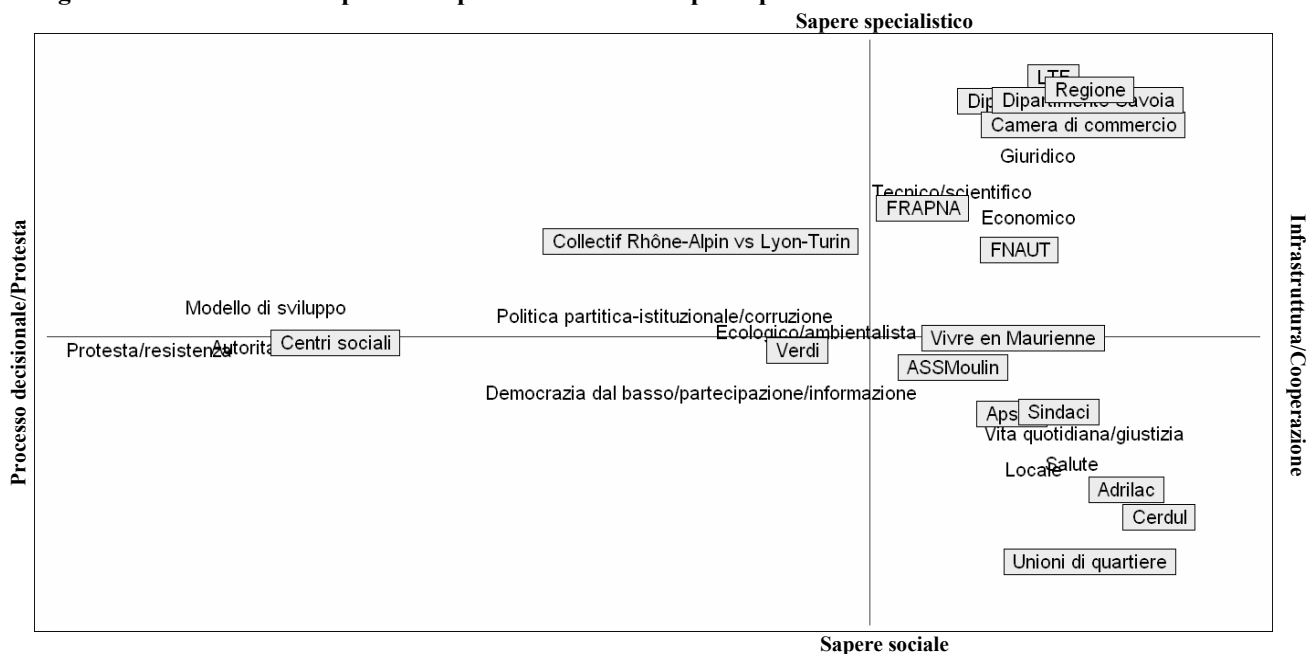


Fig. 4 Analisi delle corrispondenze per frames ed attori principali



Un'ulteriore dimostrazione del peso relativamente scarso che ha la posizione favorevole o contraria nei confronti dell'opera rispetto ad altre variabili, fra cui l'importanza e la fiducia attribuite al processo decisionale, sembra potersi trovare anche nei risultati dell'analisi delle corrispondenze, attraverso la quale vengono estratti due fattori latenti significativi che, sulla base della distribuzione dei frames lungo gli assi che li rappresentano (1 orizzontale, 2 verticale), si è deciso di indicare come segue, dal polo negativo a quello positivo (fig. 4):

- Asse 1: - attenzione oppositiva al processo decisionale attraverso argomentazioni generali → + attenzione cooperativa all'infrastruttura attraverso argomentazioni particolaristiche;
- Asse 2: - sapere locale/sociale → + sapere specialistico.

All'estremo negativo dell'asse 1 si trova la forte correlazione, relativa al processo decisionale, fra autoritarismo e protesta, e il riferimento generale al modello di sviluppo. All'estremo opposto si trovano invece tutti quei quadri cognitivi utilizzati per sviscerare vantaggi e svantaggi dell'opera in sé, siano essi di tipo tecnico oppure di tipo sociale e particolaristico (locale, vita quotidiana). Su queste basi è possibile ricavare la seguente relazione:

- chi concentra la propria attenzione sul processo decisionale, piuttosto che sull'opera in sé, tenderà a farlo in maniera oppositiva, utilizzando di preferenza argomentazioni di ordine generale (fino a ricomprendere lo stesso modello di sviluppo, secondo valore negativo massimo dopo quello relativo alla protesta);
- chi viceversa orienta il proprio orizzonte cognitivo più su aspetti riguardanti l'opera in sé tenderà a farlo, indipendentemente dal proprio favore o contrarietà all'opera stessa, in termini cooperativi e senza problematizzare il processo decisionale (riferimento giuridico alla normativa esistente, secondo valore positivo massimo), utilizzando di preferenza argomentazioni di ordine particolare (locali e relative alla vita quotidiana, primo e terzo valore positivo massimo).

Per quanto riguarda l'asse 2 verticale, esso presenta al polo negativo i riferimenti propri del sapere locale/sociale (vita quotidiana, locale, salute), e al polo positivo quelli relativi al sapere specialistico (scientifico, economico e giuridico). Da rilevare come il frame ecologico, venendo utilizzato quasi unanimemente come necessaria cornice legittimante da pressoché tutte le diverse categorie di attori che si

collocano su coordinate anche distanti all'interno dello spazio fattoriale, si presenti come poco esplicativo, occupando una posizione assai prossima all'intersezione degli assi (-0,198; -0,110) e rivelando perciò scarsa correlazione con entrambi i fattori estratti. Sulla base di come essi utilizzano i frames così posizionati lungo nello spazio fattoriale bidimensionale, anche gli attori trovano la propria collocazione nei quadranti che derivano dall'intersezione dei due assi.

Nei quadranti a sinistra, corrispondenti al polo negativo dell'asse 1, si trovano i collettivi Non-Tgv e soprattutto i centri sociali che presentano il valore estremo per questa dimensione (-1,961). Si tratta di soggetti che indirizzano la propria argomentazione al processo decisionale che sottende l'infrastruttura, più che all'infrastruttura presa di per sé, e lo fanno in maniera conflittuale, denunciando quello che ritengono l'autoritarismo insito nella progettazione, correlandolo strettamente alla protesta che mettono in atto contro di esso prima ancora che contro l'opera, contrapponendovi la spinta ad una partecipazione dal basso, e criticandolo attraverso giustificazioni di ordine generale, dal momento che sembrano intendere tale autoritarismo decisionale come uno strumento di perpetuazione dell'attuale modello di sviluppo che diagnosticano quale vero problema a monte dell'ideologia delle grandi opere.

Nei due quadranti a destra si trovano invece tutti i soggetti che organizzano il proprio discorso attorno al problema identificato nell'infrastruttura in sé, e non paiono problematizzare, se non marginalmente o in seconda battuta², il processo decisionale che vi sta dietro, adoperando di conseguenza uno stile cooperativo indipendentemente dal fatto che essi guardino con favore o contrarietà la costruzione dell'infrastruttura stessa. I valori estremi in questo caso appartengono infatti: a Cedrul (+1,062), interessata ai vantaggi i termini di riduzione del traffico veicolare che deriverebbero dalla costruzione della linea ad alta velocità, e assai poco ad un processo di scelta che si svolge comunque lontano, avendo l'associazione la propria sede a Lione; ad Adrilac (+0,940), fortemente preoccupata per l'impatto che l'aumento del traffico merci sulla linea storica potrebbe avere sull'ecosistema del lago di Bourget, ben più che dall'applicazione di metodi decisionali *top-down*; infine alle unioni di quartiere (+0,808) che paventano i rischi per la qualità della vita locale del sovraccarico infrastrutturale sul proprio territorio, mantenendo tuttavia intatta la propria fiducia nei confronti dell'assunto che le istituzioni rappresentative si adoperino per raccogliere far valere le istanze degli abitanti.

L'attenzione rivolta verso i vantaggi o gli svantaggi dell'opera viene portata avanti in maniera differente a seconda che gli attori si trovino nel quadrante in alto oppure in quello in basso. I primi, rappresentati primariamente dai maggiori promotori, fra cui spicca LTF che possiede l'estrema coordinata positiva per questa dimensione (+2,411), ma anche da associazioni fortemente critiche come Fnaut, tendono a farlo inquadrando il problema in termini tecnici, utilizzando il sapere specialistico nei suoi tre ambiti scientifico, economico e giuridico. I secondi, rappresentati da comitati ed associazioni locali ma anche dai rappresentanti degli enti locali, ancora una volta indipendentemente dalla loro posizione nei confronti dell'opera ma sulla base di una loro prevalente attenzione ad essa e non al processo di scelta, lo fanno invece utilizzando, quale cornice per il problema, riferimenti attinenti al sapere sociale non specialistico, primi fra tutti quelli di portata particolaristica relativi all'appartenenza locale e alla vita quotidiana.

Si torna così alla questione della possibilità che anche un pur piccolo spiraglio di coinvolgimento della società civile, concesso all'interno dell'iter progettuale, possa fungere da catalizzatore della fidu-

² O solo nella seconda fase della vicenda successiva alla frustrazione della fiducia riposta nel processo istituzionale, come nel caso di ASSMoulin (che non a caso si trova piuttosto vicina all'origine posizionandosi in una zona di transizione), non riuscendo a ribaltare del tutto la composizione percentuale dei riferimenti utilizzati nella prima fase.

cia, da parte dei soggetti locali, che le proprie istanze possano arrivare ad essere ascoltate in sede di decisione, e che godano di legittimità in quanto tali, senza la necessità di adoperare il sapere esperto proprio dei promotori. In Italia, a fronte di un *policy-making* aperto di fatto ai soli promotori, i quali dimostrano di utilizzare più argomentazioni politiche e di usare quelle specialistiche più che altro come strumento di depoliticizzazione e inconfutabilità delle questioni, fanno da contraltare attori sociali esclusi, che per questo stesso fatto adoperano strategie conflittuali e ricorrono ad una scientificizzazione e ad una risalita in generalità del discorso della protesta che li legittimino quali interlocutori credibili.

In Francia invece, a fronte di promotori che, muovendosi entro un processo decisionale formalmente aperto, adoperano i classici riferimenti all'*expertise*, si ritrovano due diversi tipi di atteggiamento da parte dei soggetti della società civile. Da una parte ci sono coloro che, diagnosticando il problema più a monte rispetto alla singola opera pubblica, non sono soddisfatti del processo decisionale, che trovano aperto solo nella forma ma non nella sostanza. Questi tendono a ricorrere spesso a schemi conflittuali, utilizzando al contempo giustificazioni di ordine generale per contestare primariamente le modalità di scelta pubblica. Dall'altra parte stanno invece tutti quei soggetti che, indipendentemente dal fatto che siano favorevoli o contrari all'infrastruttura, proprio a quest'ultima rivolgono la loro attenzione, evitando di problematizzare un processo decisionale nel quale hanno fiducia e sul quale sentono di poter influire. Questa potrebbe essere una spiegazione (una delle possibili spiegazioni) del fatto che questi stessi soggetti adoperino in grande prevalenza argomentazioni e repertori d'azione di tipo cooperativo, e cornici cognitive che sono da un lato particolaristiche, dall'altro attinenti ad un sapere di tipo sociale e non specialistico, sentendo di poter essere ammessi ad esprimere il proprio parere in piena legittimità, senza il bisogno di ricorrere al sapere esperto e ad artificiose risalite in generalità. Non è un caso forse che, fra di essi, a possedere le coordinate estreme nel quadrante in basso a destra sono le unioni di quartiere della zona di Burgoin-Jallieu (+0,808; -2,380), preoccupate dell'ennesimo possibile attraversamento viario e totalmente fiduciose sia nel processo decisionale ufficiale, sia nei meccanismi informali di *feedback* rappresentativo e di *lobbying* nei confronti degli eletti locali.

9.5 I frame utilizzati all'interno delle arene

Passando ai riferimenti cognitivi utilizzati all'interno delle varie arene, si può anzitutto riscontrare la differenza rispetto al caso italiano, dove il frame tecnico-scientifico figurava come quello maggiormente utilizzato tanto nelle arene ufficiali quanto in quelle informali (tab. 23). Nel caso in questione la cornice più spesso adoperata nelle arene ufficiali è quella economica (21,8%; 12,5 in Italia), seguita da quella relativa alla vita quotidiana (20,5%; in Italia 2,5), mentre quella tecnico-scientifica si trova solo al terzo posto, con una percentuale pari a quella relativa all'appartenenza locale (14,1%; mentre in Italia la prima conta il valore più alto di 38,2% e la seconda nessun riferimento). Per quanto riguarda i tavoli informali il primato lo detiene il riferimento ecologico/ambientalista (15,6%; in Italia 7,3), seguito da quello relativo alla vita quotidiana (14,5%; contro l'italiano 4,7) e solo al terzo posto quello scientifico con un valore pari a quello economico (12,7%; mentre in Italia il primo conta il 14,6% e la seconda il 7,2%). Da rilevare infine come il frame della protesta manchi totalmente nei discorsi interni alle arene ufficiali, e ottenga solo il 5,2% in quelle informali (in Italia rispettivamente 3,3 e 12,5%), mentre quello dell'autoritarismo conti solo l'1,3% nel primo caso, il 4% nel secondo (in Piemonte 6,7 e 11,8%).

Tab. 23 Frame utilizzati per tipo arena (% , N = 1751)

	Arena non ufficiale	Arena ufficiale	P value
Tecnico/scientifico	12,7	14,1	0,179
Economico	12,7	21,8	0,033
Giuridico	3,5	11,5	0,007
Democrazia dal basso/partecipazione/informazione	6,9	3,8	0,074
Politica partitica-istituzionale/corruzione	5,2		0,013
Protesta/resistenza	5,2		0,013
Autoritarismo	4,0	1,3	0,091
Ecologico/ambientalista	15,6	10,3	0,055
Salute	4,0	2,6	0,098
Locale	8,2	14,1	0,087
Vita quotidiana/giustizia	14,5	20,5	0,039
Modello di sviluppo	7,5		0,003
TOTALE	100	100	

Per quanto riguarda le singole arene nello specifico, meritano una menzione le percentuali fatte registrare dai riferimenti alla vita quotidiana e al locale. Mentre in generale si trova una certa concentrazione all'interno dei vari tavoli attorno a determinati schemi cognitivi, tanto che altri rimangono del tutto inutilizzati (celle vuote in tab. 24), quello della vita quotidiana, così come quello locale e quello economico, sono gli unici tre a configurare in varia misura tutte o quasi le arene considerate. Il primo in particolare presenta valori sempre piuttosto elevati quale che sia la natura dell'arena, registrando addirittura il 98% per quanto riguarda l'*enquête publique* relativa alla fase 3 (EUP) della progettazione per la tratta nazionale, avvenuta solo nel 2009-2010 quando già si erano svolte sul territorio le altre inchieste pubbliche legate alla revisione dei piani urbanistici comunali o sovra-comunali in vista dell'accoglimento dell'infrastruttura, secondo l'iter previsto dalla legge SRU, depotenziandone il significato del coinvolgimento e relegando gli interventi a pareri su questioni marginali relative, appunto, alla vita quotidiana, specie se, in ottica processuale, queste non hanno trovato accoglimento nelle precedenti inchieste locali.

Una percentuale elevata di riferimenti alla quotidianità si riscontra anche per l'*enquête publique* del 2010 relativa alla revisione del piano urbanistico del comune di Villarodin-Bourget (50%), più alta rispetto a quella relativa alla progettazione della discenderia di Modane del 2001 (20%), la quale pure si era caratterizzata per la partecipazione di ASSMoulin. La spiegazione (oltre al fatto che l'inchiesta del 2001 era estesa ad altri comuni, diluendo il dato di Villarodin-Bourget) sta nel fatto che, come già rilevato, l'associazione concentra la sua azione conflittuale fra una consultazione e l'altra, con il suo portato di scientificizzazione delle argomentazioni e critica rivolta principalmente all'ingannevole processo decisionale della prima fase, mentre al momento della seconda inchiesta dirige la propria attenzione più sull'avverarsi delle sue preoccupazioni rimaste inascoltate come il prosciugamento delle fonti, da un punto di vista di qualità della vita così come da quello ambientale (che non a caso dalla prima alla seconda consultazione aumenta la propria percentuale dal 13,3 al 47,3%). Valori elevati di riferimenti ecologisti si ritrovano anche per l'*enquête publique* corrispondente alla fase EUP della progettazione per la tratta internazionale, avvenuta nel 2006 nei comuni della Maurienne dove più forte è la propensione ad utilizzare la cornice ecologica a sostegno della costruzione della linea ad alta velocità come alternativa al traffico merci su gomma.

Alte percentuali di riferimenti al locale e alla vita quotidiana si hanno invece per i tavoli per loro natura maggiormente diretti alle istanze locali, sia da un punto di vista più partecipativo (Comité de ligne) che da uno strettamente istituzionale (Comité de pilotage). Ma soprattutto per l'*enquête publique* per la zona di Bourgoin-Jallieu, che, in linea con quanto detto circa il particolarismo nelle azioni e nelle giustificazioni dei comitati di quartiere e degli eletti che vi operano, conta il valore più elevato di riferimenti locali (33,7 %). In direzione opposta pare muoversi invece l'informale CADS, che rappresentando un

Tab. 24 Frame utilizzati per arena (% , N = 1751)

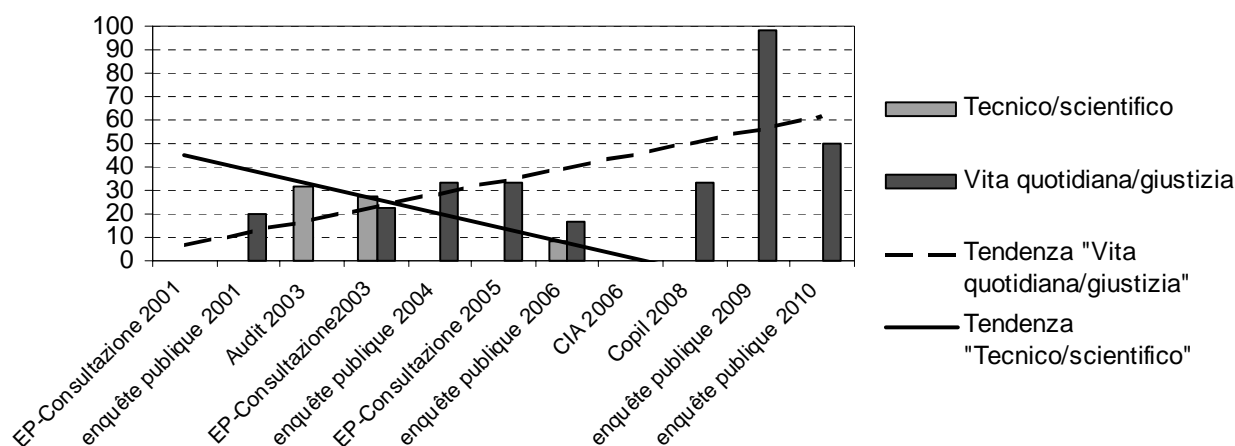
	Tecnico/ scientifico	Economico	Giuridico	Democrazia dal basso	Politica partitica	Protesta/ resistenza	Autoritarismo	Ecologico/ ambientalista	Salute	Locale	Vita quotidiana	Modello di sviluppo	TOTALE
Singolo attore collettivo	12,1	13,3	4,0	6,4	4,9	5,2	4,4	15,6	4,0	8,1	14,5	7,5	100
CADS	51,4	0,3		43,7			1,2	1,1		1,8	0,5		100
EP-Consultazione 2001 (int)		100,0											100
enquête publique Modane 2001		6,7	20,0	13,3			6,7	13,3		20,0	20,0		100
Audit 2003	31,3	30,6	17,8	8,2						12,1			100
EP-Consultazione 2003	27,7	16,7	5,6					11,1		16,7	22,2		100
enquête publique B-J 2004		32,9								33,7	33,4		100
EP-Consultazione 2005		66,7									33,3		100
enquête publique (Maurienne)	8,3	16,7	8,3					25,0	16,7	8,3	16,7		100
CIA 2006 (int)	0,9	50,6	48,5										100
Copil 2008		33,5								33,4	33,1		100
enquête publique (naz.) 2009		0,8								1,2	98,0		100
enquête publique V-B 2010								47,3		2,7	50,0		100
Comité de ligne	31,9							0,2		33,6	34,3		100
Démarche Grand Chantier	47,2	50,1	1,1							1,6			100
P value	0,031	0,057	0,036	0,159	0,097	0,087	0,092	0,037	0,175	0,077	0,036	0,117	

tentativo di costruzione di un'arena orientata ad una visione più generale del problema, rispetto a quanto non facciano i suoi aderenti presi singolarmente, detiene il 43,7% di riferimenti alla partecipazione attiva, oltre alla percentuale più elevata di inquadramenti tecnico-scientifici (51,4%).

Disponendo le sole arene ufficiali in ordine cronologico si può notare come proprio i riferimenti tecnico scientifici, oltre ad essere presenti in un numero assai limitato di casi, e in percentuali non elevatissime, tendano anche a scendere nel tempo nei loro valori percentuali (fig. 5). La cornice della quotidianità tende viceversa a crescere con l'andare del tempo, pur volendo neutralizzare l'effetto dovuto al caso deviante dell'inchiesta pubblica per la sezione nazionale, con il suo 98% di riferimenti di questo tipo. Ciò a significare una progressiva tendenza a privilegiare orizzonti cognitivi propri del sapere sociale piuttosto che di quello specialistico, persino all'interno delle arene formali che in diversi casi non prevedono neppure la partecipazione di esponenti della società civile.

Sulla base dei frames utilizzati al loro interno è possibile risalire ad una matrice degli indici di similarità fra le arene (tab. 25, coeff. di Ochiai), in ordine ai quali queste sono aggregate in *clusters* (fig. 6). Il primo gruppo, che comprende le due inchieste pubbliche a livello di progetto svoltesi in Maurienne,

Fig. 5 Tendenza nel tempo dei riferimenti scientifici e della vita quotidiana (% per arene ufficiali, N = 429)



Tab. 25 Matrice degli indici di similarità fra le arene (Ochiai) sulla base dei frame utilizzati al loro interno

	Singolo attore collettivo	EP-Consultazione 2003	EP-Consultazione 2005	enquête publique (Maurienne)	Copil 2008	enquête publique Modane 2001	CADS	Audit 2003	enquête publique B-J 2004	enquête publique (tr.naz.) 2009	EP-Consultazione 2001 (int)	Comité de ligne	CIA 2006	enquête publique V-B 2010	Démarche Grand Chantier
Singolo attore collettivo															
EP-Consultazione 2003	0,84														
EP-Consultazione 2005	0,57	0,56													
enquête publique (Maurienne)	0,85	0,74	0,55												
Copil 2008	0,64	0,72	0,77	0,59											
enquête publique Modane 2001	0,72	0,64	0,37	0,67	0,66										
CADS	0,41	0,44	0,00	0,14	0,00	0,23									
Audit 2003	0,63	0,74	0,55	0,50	0,47	0,47	0,58								
enquête publique B-J 2004	0,64	0,72	0,77	0,59	1,00	0,66	0,00	0,47							
enquête publique (naz.) 2009	0,45	0,50	0,45	0,41	0,58	0,49	0,00	0,00	0,58						
EP-Consultazione 2001 (int)	0,41	0,38	0,89	0,41	0,58	0,16	0,00	0,61	0,58	0,00					
Comité de ligne	0,62	0,87	0,26	0,47	0,67	0,57	0,41	0,47	0,67	0,58	0,00				
CIA 2006	0,38	0,35	0,63	0,43	0,41	0,46	0,00	0,72	0,41	0,00	0,71	0,00			
enquête publique V-B 2010	0,66	0,53	0,32	0,72	0,41	0,58	0,00	0,00	0,41	0,71	0,00	0,41	0,00		
Démarche Grand Chantier	0,56	0,71	0,63	0,43	0,41	0,12	0,50	0,87	0,41	0,00	0,71	0,41	0,50	0,00	

Fig. 6 Dendrogramma di agglomerazione dei cluster di arene in base a frame utilizzati (coeff. di Ochiai)

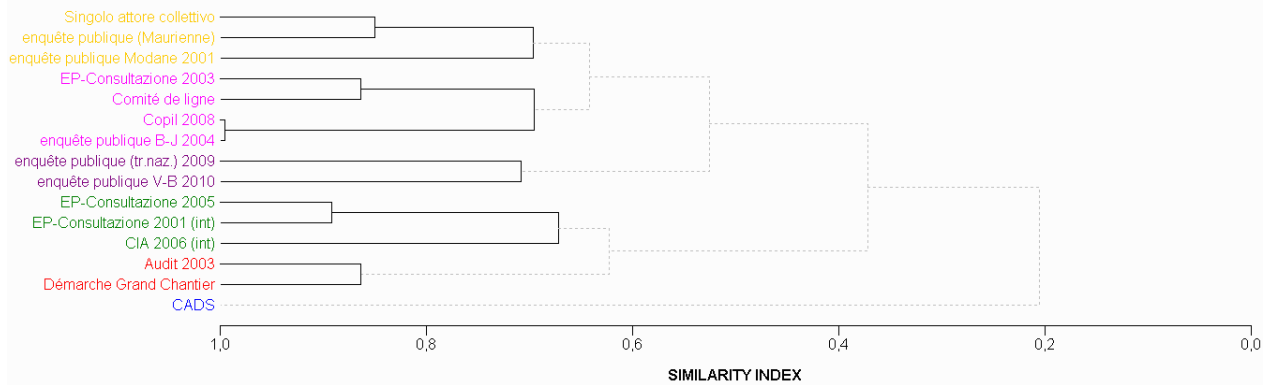
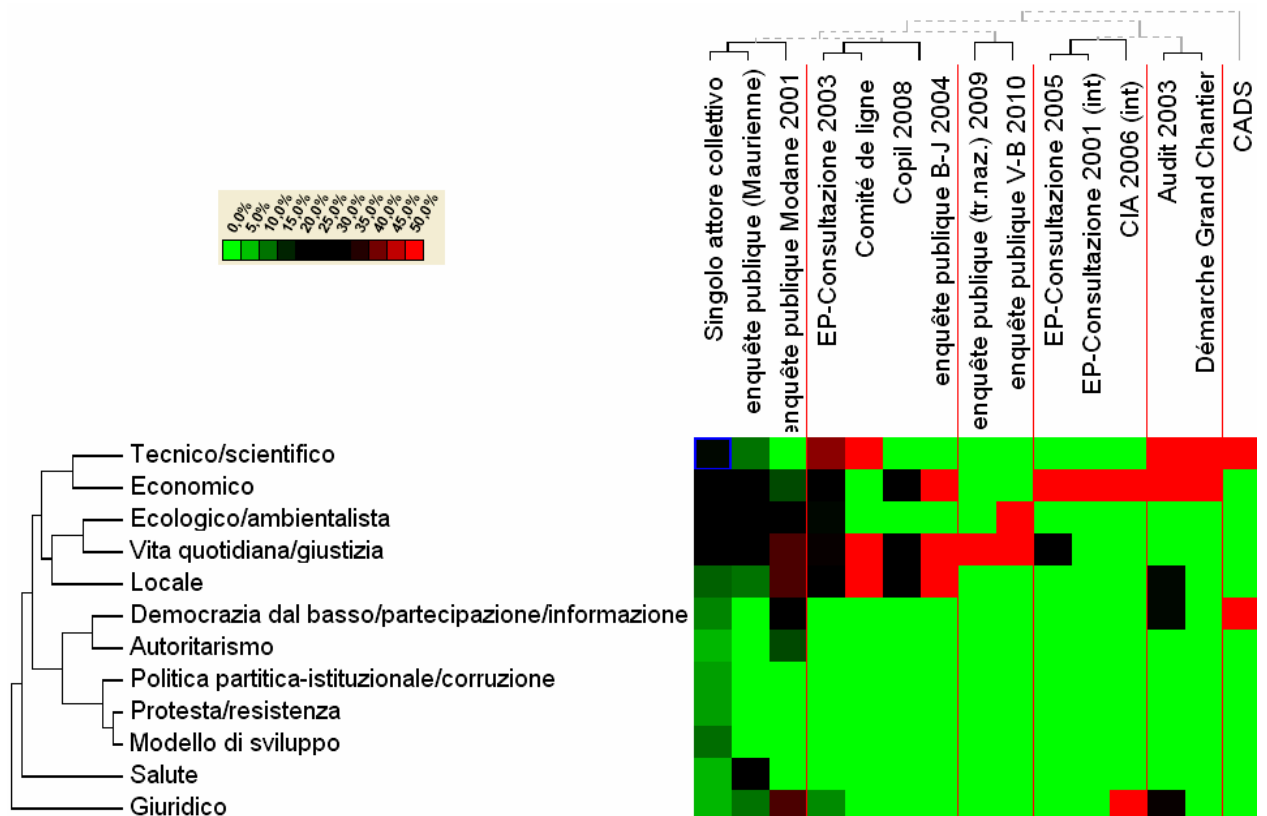


Fig. 7 Heatmap plot (% frame per arena, N = 1751)



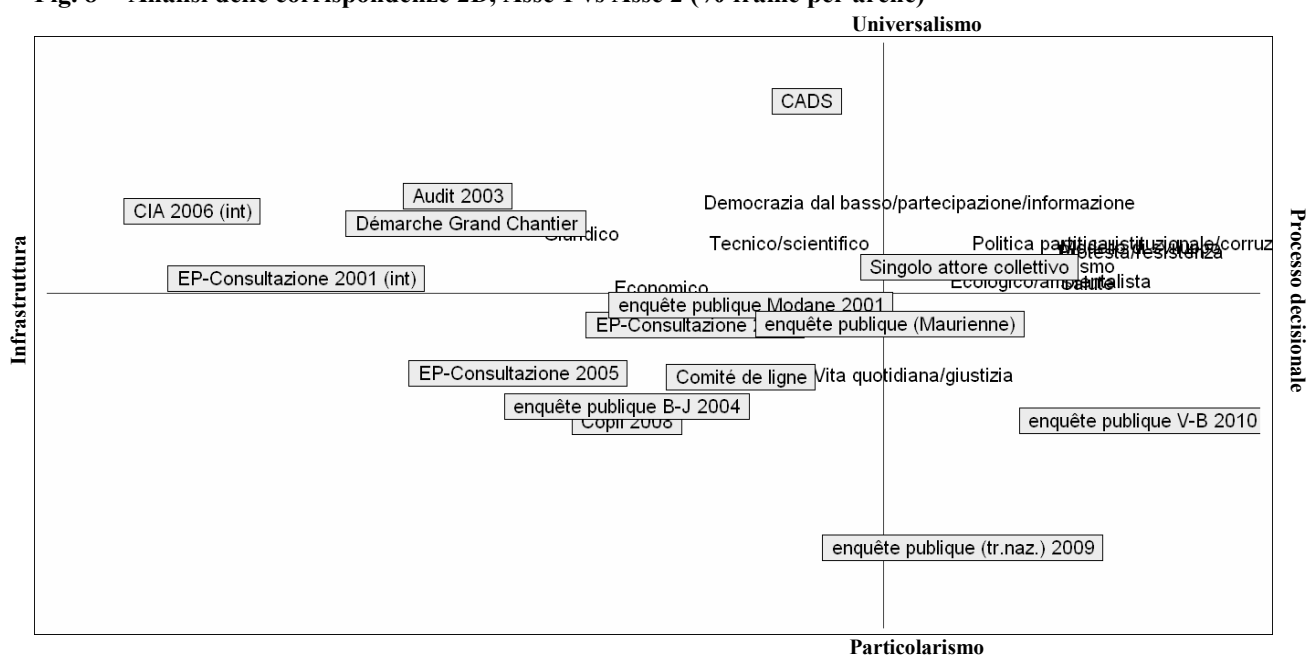
per la sezione internazionale e per la discenderia di Modane, è indicativo dalla tendenza riscontrata in questa zona ad inquadrare il problema soprattutto per i suoi aspetti economici e sociali nelle varie dimensioni, specie ecologiche e relative alla qualità della vita (fig. 7). Se il secondo cluster, formato da Comitato di Pilotaggio, Comité de ligne e inchiesta pubblica per la zona di Bourgoin-Jallieu, si caratterizza poi per la percentuale di riferimenti al locale e alla vita quotidiana, quello che raggruppa le inchieste pubbliche per la sezione nazionale e per il comune di Villarodin-Bourget si distingue per riferimenti pressoché totalizzanti di quest'ultimo, come quasi esclusivamente economic risultano quelli del gruppo formato dalle consultazioni in fase EP e dalla Consultation Inter-Administrative per la sezione nazionale. Sebbene Démarche Grand Chantier non si configuri da mandato come arena tecnica, risulta tuttavia associata all'Audit in quanto caratterizzata dall'inquadramento del problema i termini scientifici ed economici. Un cluster a parte è infine rappresentato da CADS, che conferma la sua natura di arena che tenta la risalita in generalità attraverso riferimenti tecnico-scientifici e alla partecipazione dal basso.

Per indagare i fattori latenti agli schemi cognitivi, e le correlazioni fra le varie arene sulla base del loro utilizzo, si ricorre all'analisi delle corrispondenze, attraverso la quale sono estratti tre fattori significativi che, sulla base delle coordinate fattoriali alle quali si situano i frames lungo gli assi che li rappresentano, sono stati interpretati nel seguente modo, dal polo negativo a quello positivo (fig. 8):

- Asse 1: - focalizzazione sull'opera → + focalizzazione sul processo decisionale;
- Asse 2: - giustificazioni particolaristiche → + giustificazioni universalistiche;
- Asse 3: - attenzione alla forma → + attenzione al contenuto.

Il fattore rappresentato dall'asse 3 presenta al polo negativo quadri cognitivi più attinenti alla forma attraverso cui si giunge alle scelte (giuridico, democrazia dal basso/partecipazione, autoritarismo), mentre al polo positivo spicca soprattutto la collocazione del frame economico, indicativo di una maggiore attenzione alla sostanza delle scelte stesse. Sono tuttavia i primi due fattori quelli più interessanti da un punto di vista teorico. Lungo il polo negativo dell'asse 1 orizzontale si trovano le cornici di ordine tecnico (scientifiche, economiche e giuridiche), ma anche il riferimento al locale, così che tale polo è stato interpretato come legato a un'attenzione diretta soprattutto agli aspetti specifici dell'infrastruttura ed alla

Fig. 8 Analisi delle corrispondenze 2D, Asse 1 vs Asse 2 (% frame per arene)



scala locale, cui sono legati i tavoli maggiormente diretti all'analisi delle varie questioni attinenti l'opera (CIA: -4,244; Audit: -2,615), specie a livello territoriale (Démarche Grand Chantier: -2,561). Al polo opposto sono invece posizionati i riferimenti più attinenti al versante procedurale della questione (politica partitica-istituzionale, autoritarismo e protesta) e ad una scala più generale (modello di sviluppo).

Il fattore latente all'asse 2 verticale non sembra essere particolarmente discriminante, raggruppando tutti gli schemi cognitivi fra le coordinate abbastanza vicine all'origine di "vita quotidiana" (-1,817) e "democrazia dal basso/partecipazione" (+1,649). Ad ogni modo soprattutto questi due frames paiono determinanti per il posizionamento nello spazio fattoriale di alcune arene, ed in particolar modo i due estremi dell'*enquête publique* per la progettazione della sezione nazionale (-5,797), predominata da interventi di tipo particolaristico, e dell'informale CADS (+4,076), sicuramente quella che più si caratterizza per un tentativo di risalita in generalità.

Dall'intersezione dei due fattori risulta interessante soprattutto la collocazione delle arene con coordinata negativa per l'asse 2. Nel quadrante in basso a sinistra, corrispondente secondo l'interpretazione dei dati ad una situazione di prevalente attenzione all'opera e di preferenza per giustificazioni di tipo particolaristico, si trovano in effetti arene il cui orizzonte cognitivo si trova nelle ricadute dell'opera per i territori amministrati dagli enti locali (Comitato di pilotaggio), nelle conseguenze per il trasporto pubblico locale discusse all'interno di agenzie partecipative locali (Comité de ligne), nelle preoccupazioni di comitati di quartiere ed eletti locali per il sovraccarico infrastrutturale sul proprio territorio ristretto (*enquête publique* di Bourgoin-Jallieu). Nel quadrante in basso a destra invece, corrispondente ad una situazione di prevalenti giustificazioni di ordine particolaristico indirizzate a questioni attinenti il processo decisionale, si trova l'*enquête publique* del comune di Villarodin-Bourget, con tutte i suoi pareri critici da parte di ASSMoulin contro le modalità di svolgimento della progettazione precedente e i guasti che questa ha comportato all'ambiente locale.

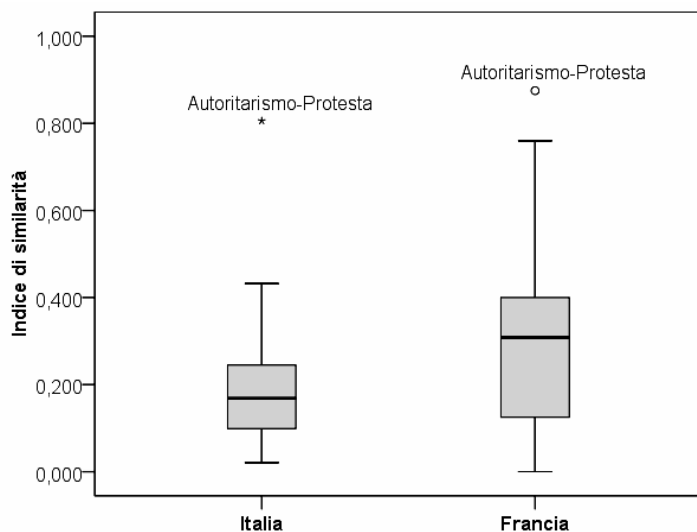
9.6 Le relazioni tra i frames

Considerando la matrice dei coefficienti di similarità di Ochiai [0;1] derivanti dalla loro co-occorrenza all'interno degli stessi *claims* (tab. 26), è possibile procedere ad un'agglomerazione in *clusters* dei frame utilizzati dai vari soggetti della vicenda (fig. 10). Anche nel caso francese, i primi due nodi ad essere aggregati sulla base della loro prossimità concettuale sono quelli relativi agli schemi cognitivi "autoritarismo" e "protesta/resistenza", che di fatti presentano un valore del coefficiente di similarità decisamente elevato (0.875), ancor più che nel caso italiano (0.806). Ciò sta a significare che an

Tab. 26 Matrice degli indici di similarità tra i frame per tutti gli attori (coefficiente di Ochiai)

	Autoritarismo	Democrazia dal basso	Ecologico/ambientalista	Economico	Giuridico	Locale	Modello di sviluppo	Politica partitica	Protesta/resistenza	Salute	Tecnico/scientifico	Vita quotidiana/giustizia
Autoritarismo												
Democrazia dal basso	0,375											
Ecologico/ambientalista	0,375	0,467										
Economico	0,125	0,200	0,343									
Giuridico	0,125	0,200	0,333	0,533								
Locale	0,250	0,400	0,360	0,320	0,200							
Modello di sviluppo	0,500	0,308	0,692	0,308	0,000	0,077						
Politica partitica	0,000	0,111	0,444	0,667	0,000	0,111	0,333					
Protesta/resistenza	0,875	0,333	0,444	0,222	0,000	0,222	0,667	0,000				
Salute	0,125	0,111	0,667	0,333	0,333	0,444	0,111	0,000	0,111			
Tecnico/scientifico	0,250	0,267	0,424	0,606	0,333	0,280	0,385	0,444	0,333	0,222		
Vita quotidiana/giustizia	0,000	0,267	0,371	0,359	0,267	0,760	0,000	0,222	0,000	0,556	0,273	

Fig. 9 Box plot distribuzione di frequenza degli indici di similarità tra frames nei due casi



che nel secondo caso d'indagine sussiste una correlazione semantica assai forte tra i riferimenti cognitivi che si suppongono legati a livello delle ipotesi di ricerca, addirittura più forte di quanto non sia nel caso che si supponeva più risponde ad esse.

È anche da rimarcare però (fig. 9) come il caso francese presenti un valore medio di similarità tra tutti i frames più elevato (0.298), per quanto sempre piuttosto basso, rispetto a quello italiano (0.189), tanto che lo scarto dalla media della similarità fra autoritarismo e protesta, pur consistente per entrambi i contesti, risulta più basso nel caso francese (0.577) di quanto non sia in quello italiano (0.617). Questo non va certo ad inficiare il significato del valore assoluto, che descrive in entrambi i casi una forte correlazione concettuale fra autoritarismo decisionale e ricorso alla protesta, ma fa rilevare la differenza che sussiste fra il caso italiano, dove tale correlazione è di fatto l'unica realmente significativa all'interno del *network* concettuale, e quello francese, dove la media più elevata prefigura l'esistenza di altre coppie di frames caratterizzate da considerevole prossimità semantica.

Ed in effetti si trova che i secondi due nodi ad essere aggregati nell'ordine di agglomerazione dei *clusters* di frames, con un valore del coefficiente di similarità di 0.760, sono quelli relativi alla dimensione locale e alla vita quotidiana. Essi rappresentano dunque per il caso francese un secondo binomio concettuale centrale all'interno delle argomentazioni degli attori, a fianco a quello, comunque sempre preminente, fra autoritarismo e protesta. Ciò significa che, alla relazione riscontrata anche dal versante piemontese fra stile decisionale e ricorso alla scelta conflittuale, al di là del confine assume centralità nel discorso attorno alla *policy* Torino-Lione anche un nucleo argomentativo maggiormente basato sul cosiddetto sapere sociale non specialistico, in particolare riferito ai possibili risvolti locali e quotidiani della scelta pubblica.

Soprattutto assume però importanza un altro riferimento di ordine sociale, quello ecologico-ambientalista, che costituendo una sorta di legittimazione discorsiva da utilizzare quasi di necessità nei *claims*, indipendentemente dall'autore, risulta caratterizzato da una prossimità abbastanza spiccata con tutti gli altri quadri cognitivi (valore minimo: 0.333 con il frame giuridico; valore massimo: 0.692 con il modello di sviluppo). Se si fa riferimento alla matrice di adiacenza tra i frames basata sulla loro co-occorrenza (tab. 27), si può notare come questo assuma un po' il ruolo che in Valle Susa spetta alla cornice tecnico-scientifica, vale a dire di collante trasversale per le argomentazioni di favorevoli e contrari, rappresentanti istituzionali e soggetti della società civile, esperti e non esperti. Il riferimento ecologico

Tab. 27 Matrice di adiacenza dei frame per tutti gli attori (co-occorrenze)

	Ecologico/ambientalista	Economico	Vita quotidiana/giustizia	Tecnico/scientifico	Locale	Democrazia dal basso	Modello di sviluppo	Giuridico	Protesta/resistenza	Salute	Autoritarismo	Politica partitica	X_i^*	
Ecologico/ambientalista	106	83	84	85	80	78	80	76	75	77	74	75	973	1,000
Economico	83	110	85	91	79	74	75	79	73	74	72	77	972	0,989
Vita quotidiana/giustizia	84	85	112	80	90	75	71	75	71	76	71	73	963	0,890
Tecnico/scientifico	85	91	80	104	78	75	76	76	74	73	73	75	960	0,857
Locale	80	79	90	78	96	77	72	74	73	75	73	72	939	0,626
Democrazia dal basso	78	74	75	75	77	86	75	74	74	72	74	72	906	0,264
Modello di sviluppo	80	75	71	76	72	75	84	71	77	72	75	74	902	0,220
Giuridico	76	79	75	76	74	74	71	86	71	74	72	71	899	0,187
Protesta/resistenza	75	73	71	74	73	74	77	71	80	72	78	71	889	0,077
Salute	77	74	76	73	75	72	72	74	72	80	72	71	888	0,066
Autoritarismo	74	72	71	73	73	74	75	72	78	72	79	71	884	0,022
Politica partitica	75	77	73	75	72	72	74	71	71	71	71	80	882	0,000
	973	972	963	960	939	906	902	899	889	888	884	882		

balza così al primo posto per quanto riguarda l'indice di centralità standardizzato X_i^* [0;1] all'interno del *network* concettuale, seguito da quello economico (0.989) e da quello relativo alla vita quotidiana (0.890), mentre anche quello locale, così marginale nel caso italiano tanto da figurare all'ultimo posto in ordine di centralità, ottiene qui un valore piuttosto alto (0.626). Le cornici attraverso le quali è maggiormente inquadrato il discorso in Piemonte, vale a dire quelle tecnico-scientifiche e quelle relative alla protesta e all'autoritarismo decisionale, perdono decisamente centralità nelle argomentazioni. Se la prima si posiziona solo al quarto posto mantenendo un valore comunque elevato (0.857), le altre due, che pure si sono viste così fortemente correlate a livello concettuale, figurano tra le meno utilizzate in co-occorrenza con altre a livello di discorso nel suo complesso, con valori assai prossimi allo 0.

Tutto ciò si ripercuote sulla struttura del reticolo concettuale (fig. 11), dal quale si può partire per una serie di considerazioni, a parte la dimensione decisamente maggiore rispetto al caso italiano che caratterizza i nodi che rappresentano le cornici economiche, ecologiche, locali e della vita quotidiana. Anzitutto si può notare come anche in questo caso autoritarismo e protesta costituiscano un *cluster* a sé stante, qui privo anche dell'altro riferimento di ordine politico alle relazioni partitiche ed istituzionali, e siano caratterizzati da una fortissima prossimità concettuale come indicato sia dalla contiguità nello spazio relazionale, sia dallo spessore del legame di similarità che li unisce. Ciò che cambia rispetto al caso italiano è tuttavia che il numero di relazioni incidenti è assai minore, come si evince dalla dimensione dei due nodi, e, cosa più importante, che il loro *cluster* non risulta disconnesso rispetto al resto del reticolo concettuale, intrattenendo significativi legami di co-occorrenza con il gruppo centrale all'interno del *network*, vale a dire quello che aggrega i riferimenti ecologici/ambientalisti e quelli relativi al modello di sviluppo. Il frame della protesta, in particolare, è collegato semanticamente ad entrambi, sia con "modello di sviluppo" sia, con legame significativo pur ad un livello di similarità inferiore (0.444) con "ecologico/ambientalista".

Facendo riferimento alla mappa concettuale tridimensionale che permette una rappresentazione più realistica delle distanze concettuali tra gli schemi cognitivi (Stress=0,126; $R^2=0,869$; fig. 13) o a quella meno accurata ma di più facile lettura in due dimensioni (Stress=0,178; $R^2=0,853$; fig. 12), si può notare come sia in realtà il solo frame ecologico a rappresentare il nucleo del reticolo, occupando la posizione centrale nello spazio relazionale e intrattenendo significativi legami di prossimità con tutti i *clusters*, ad

Fig. 10 Dendrogramma di agglomerazione dei clusters di frame (coefficiente di Ochiai)

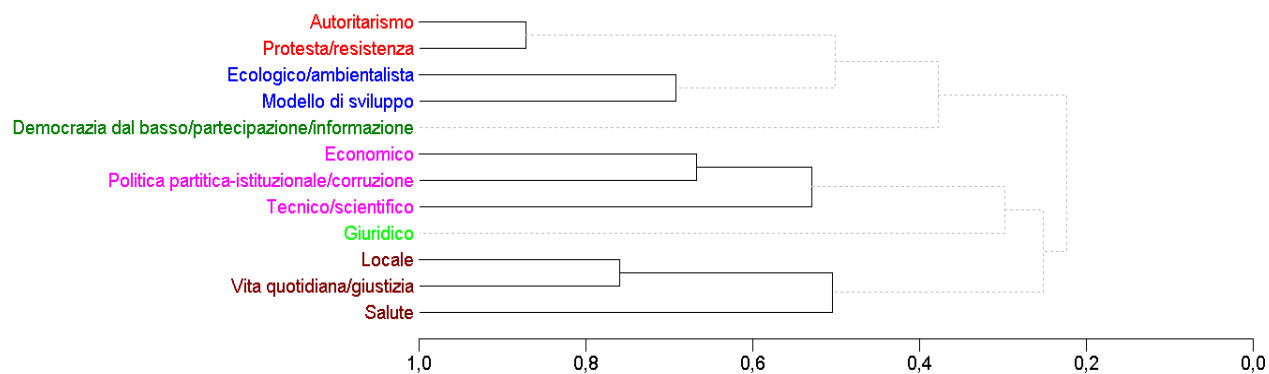


Fig. 11 Grafo bidimensionale delle co-occorrenze tra i frame utilizzati

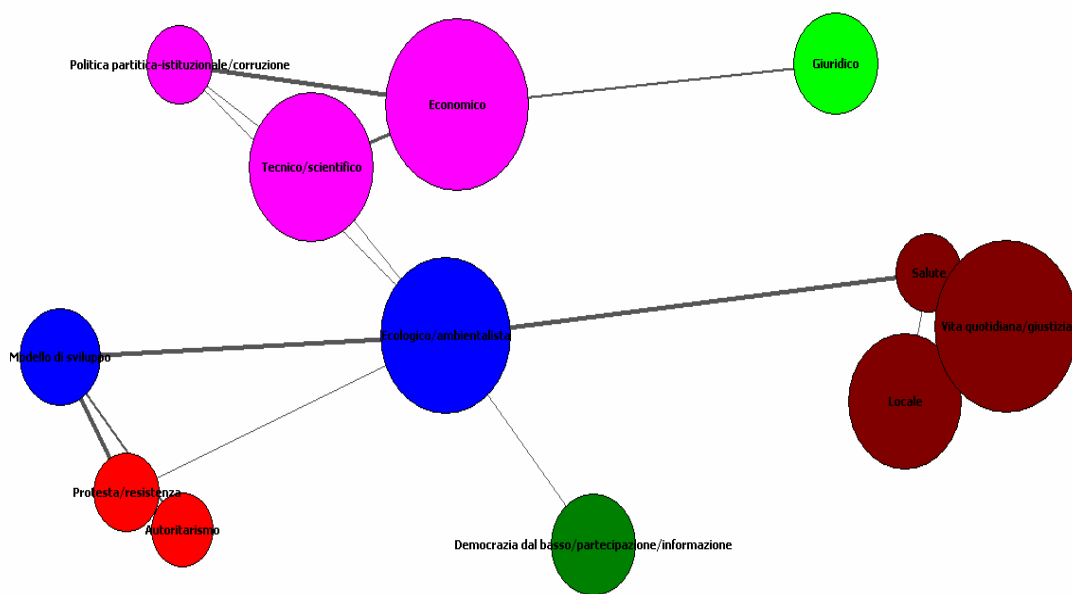


Fig. 12 Mappa concettuale bidimensionale dei frames utilizzati (2D multidimensional scaling)

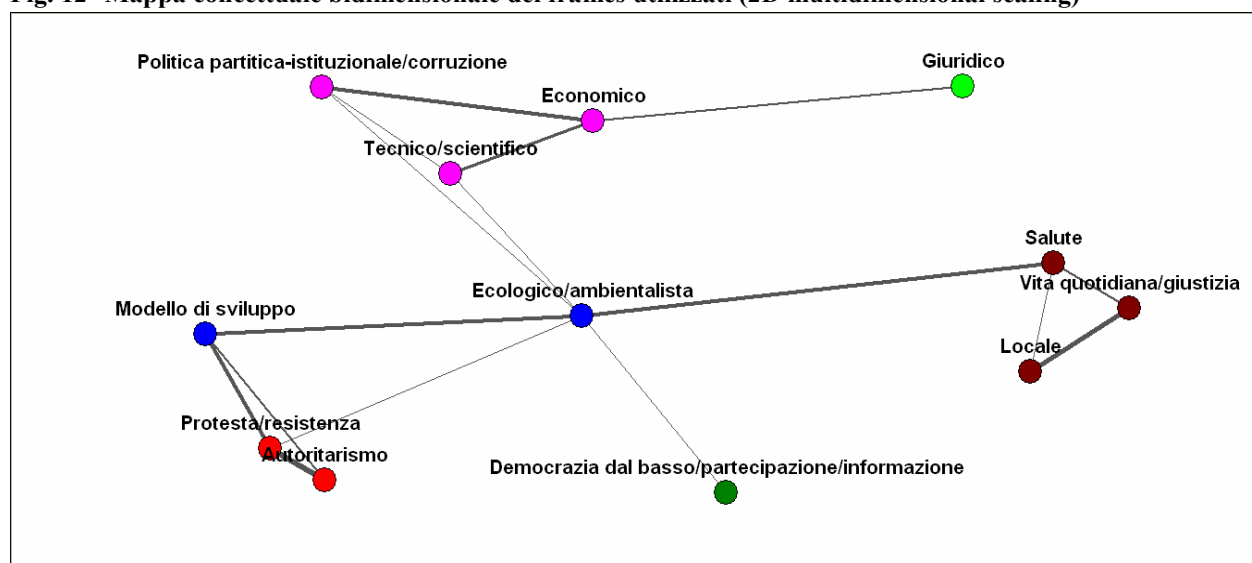
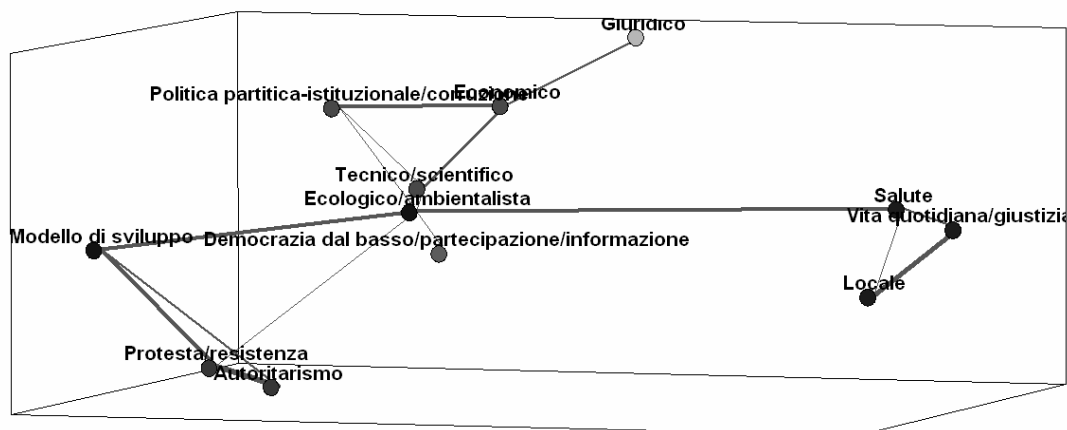


Fig. 13 Mappa concettuale tridimensionale dei frames utilizzati (3D multidimensional scaling)

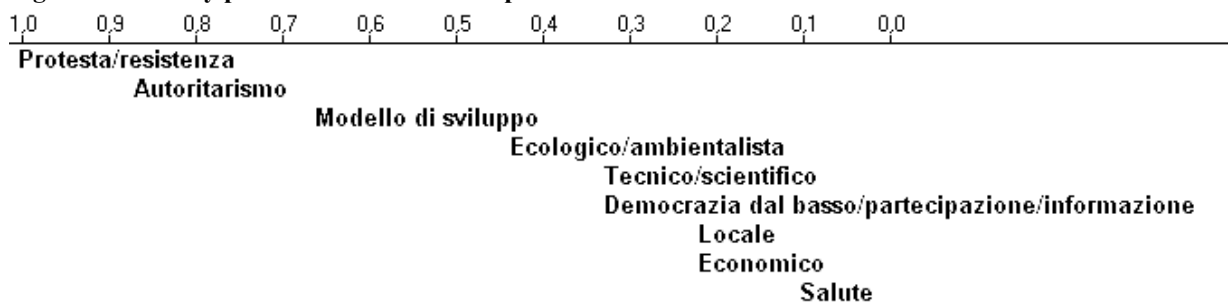


eccezione di quello relativo al solo riferimento giuridico (altro gruppo marginale e costituito di un solo elemento è quello relativo alla democrazia dal basso). L'inquadratura concernente il modello di sviluppo, pur così fortemente correlato a quello ambientale con cui costituisce *cluster* (0.692, si veda lo spessore della linea che li unisce), occupa in realtà una posizione del tutto marginale all'interno del *network* ($X_i^* = 0.220$), come si evince dalla distanza che li separa. I riferimenti alla tutela dell'ambiente, come c'è già stato modo di notare, sostituiscono quindi in parte quelli di ordine tecnico scientifico quali strumento di legittimazione delle giustificazioni per tutti gli attori, rappresentando il fattore attorno a cui ruotano molte delle argomentazioni pro o contro la costruzione della linea ad alta velocità.

Quello tecnico-scientifico forma invece parte di un gruppo con quelli economico e partitico-istituzionale, in una posizione comunque abbastanza centrale, mentre una seconda triade è formata dal forte binomio locale/vita quotidiana con il riferimento alla salute, al quale le due cornici sono legate da una similarità decisamente meno elevata (rispettivamente 0.444 e 0.556), che tuttavia attraverso il legame di co-occorrenza piuttosto forte di quest'ultimo con il frame ecologico riesce a connettere significativamente tale gruppo a quello centrale.

Riassumendo, per quanto riguarda la relazione tra riferimenti all'autoritarismo decisionale e il ricorso alla protesta si trova ancora una volta l'evidenza di una forte correlazione concettuale, nell'ambito tuttavia di un'importanza relativamente più bassa di tale binomio all'interno del discorso nel suo complesso, e nello stesso tempo ad una maggiore prossimità di tali schemi cognitivi rispetto agli altri nodi della rete di significati. Formalizzando, si può notare dal *proximity plot* centrato sul nodo "protesta/resistenza" (fig. 14) come la prossimità concettuale fra tale riferimento e quello all'autoritarismo non solamente presenti un valore cospicuo in termini assoluti, ma risulti anche assai più elevata rispetto a quella con gli altri frame. La distanza che separa il valore di similarità fra la protesta e l'autoritarismo e quello fra la protesta e gli altri frames è tuttavia minore rispetto al caso italiano, tanto che, soprattutto grazie ai *claims* di centri sociali e collettivi Non-Tgv, il frame della protesta presenta anche un buon valore di prossimità con quello relativo al modello di sviluppo (0.667), oltre che con l'immane riferimento all'ecologismo (0.444). Comunque, anche se non ricopre la stessa importanza nelle giustificazioni che ha nel caso valsusino, il binomio autoritarismo-protesta resta indiscutibilmente il più forte legame di prossimità concettuale nei discorsi degli attori. E ciò è vero non solo per il coefficiente di Ochiai che si è scelto di utilizzare nell'analisi, ma per tutti i possibili indici di similarità, come si evince dalla tavola di prossimità (tab. 28).

Fig. 14 Proximity plot centrato sul frame “protesta/resistenza”

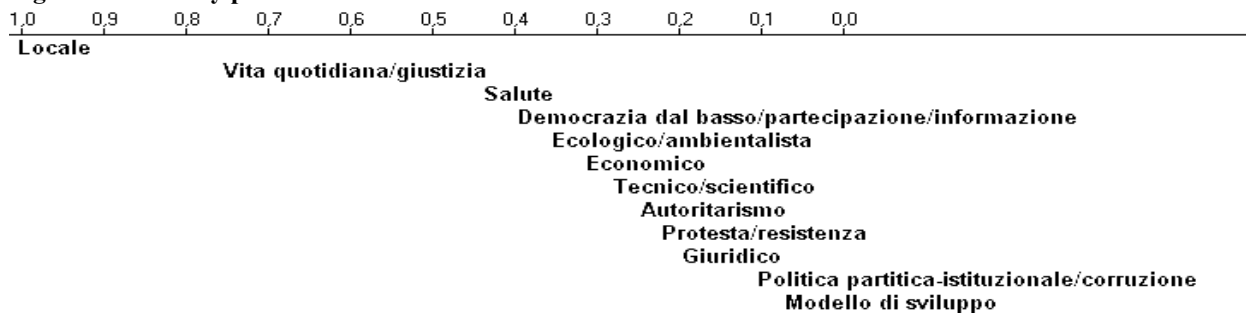


Tab. 28 Tavola di prossimità centrata sul frame “protesta/resistenza”

CODE	CO- OCCURS	DO NOT	IS ABSENT	Ochiai	Jaccard	Sorensen	Inclusion	
Autoritarismo	43	37	38	0,875	0,700	0,824	0,825	.....
Modello di sviluppo	42	43	39	0,667	0,375	0,545	0,555	.....
Ecologico/ambientalista	40	67	41	0,444	0,143	0,250	0,258	.....
Tecnico/scientifico	39	66	42	0,333	0,100	0,182	0,225	.....
Democrazia dal basso	39	48	42	0,333	0,077	0,143	0,174	.....
Locale	38	59	43	0,222	0,063	0,118	0,133	.....
Economico	38	73	43	0,222	0,059	0,111	0,111	.....
Salute	37	44	44	0,111	0,043	0,083	0,107	.....

Sembra inoltre confermato che anche in questo caso non si possa in generale parlare di atteggiamenti di tipo Nimby, dal momento che il riferimento alla protesta non presenta alcuna similarità con la cornice più rappresentativa in questo senso, quella della vita quotidiana, e scarsa anche con quella locale (0.222, per quanto più alta di quanto accada dal versante italiano: 0.125). Questi due riferimenti, come si è già visto, risultano però fortemente correlati fra loro (0.760), e inoltre dalla fig. 15 si può notare facilmente notare come, a differenza che nel caso italiano, il riferimento locale non sia parte di una concezione generale di quello che dovrebbe essere un possibile modello di sviluppo alternativo, avendo con esso una similarità prossima allo 0. Se nel caso piemontese il riferimento al modello di sviluppo figurava nello stesso *cluster* con quelli locale e della vita quotidiana, qui esso si posiziona all'estrema distanza all'interno del reticolo concettuale rispetto al *cluster* che comprende questi due. È però anche vero che il quadro locale possiede una prossimità trascurabile con tutti gli inquadramenti di ordine politico, e fra questi anche quello della protesta. Ciò sta a significare che sì, effettivamente potrebbe esserci in Francia un riferimento al sapere sociale/locale orientato in ottica particolaristica, e non tendenzialmente universalistica come invece in Italia, ma questo ad ogni modo non pare prefigurare una spiegazione alternativa rispetto a quella avanzata per la Valle Susa. In sostanza in Italia pare confermato che il conflitto non abbia motivazioni particolaristiche ma più legate al processo decisionale utilizzato, e i riferimenti al sapere sociale e anche all'appartenenza locale paiono legati, assieme a quelli privilegiati di ordine tecnico, come argomentazione generale contro un problema diagnosticato a monte della singola infrastruttura, nello stesso modello di sviluppo. Il fatto che in Francia ciò non accada, che i riferimenti al locale paiano qui, letteralmente, “localistici”, non comporta tuttavia un'interpretazione contraria a quella italiana per quanto attiene alle possibili cause dei pur limitati conflitti sorti nel corso della vicenda, ma eventualmente un meccanismo esplicativo più complesso: non si tratterebbe dunque, neppure in questo caso, di conflitti egoistici e particolaristici contrapposti a quelli italiani generali e indirizzati al modello di sviluppo, dal momento che tali riferimenti particolaristici non sono in alcun modo correlabili concettualmente alla protesta, che possiede invece anche in questo caso una prossimità spiccata con l'autoritarismo decisionale.

Fig. 15 Proximity plot centrato sul frame “locale”



Quello fra autoritarismo e protesta, e quello fra riferimenti locali e alla vita quotidiana, rappresentano infatti due forti binomi di similarità, ma non direttamente collegati fra loro e aggregati in *clusters* differenti. Ciò significa che nel caso francese non esisterebbe un unico centro di prossimità ma due, ed ugualmente dovrebbero trovarsi due diverse spiegazioni per il comportamento degli attori, legate anche a categorie di attori differenti. In sostanza la frazione assai più ampia di soggetti favorevoli o non apertamente contrari all’opera troverebbe il suo orizzonte cognitivo prevalente in riferimenti sociali, locali e particolaristici (binomio locale-vita quotidiana), senza che ciò porti ovviamente in alcun modo un ricorso alla protesta né contro l’opera né tantomeno contro il processo di scelta che ne sta alla base (presupponendo anzi che la conservazione di prevalenti riferimenti al sapere locale piuttosto che tecnico siano proprio da addebitare alla mancanza di contrarietà ai metodi decisionali). Diversa invece la situazione per i soggetti più contrari, che viceversa per questo motivo opterebbero non solo ad inquadrare assai più spesso il discorso in termini contestativi, ma anche a farlo su basi legate al processo decisionale e al suo presunto autoritarismo. Sarebbe vero dunque che dal lato francese (e diversamente che da quello italiano) esisterebbe una vasta disposizione ad inquadrare il problema in termini particolaristici, ma ciò spiegherebbe le strategie d’azione dei soggetti cooperativi piuttosto che di quelli oppositivi, che invece paiono inquadrare la questione, in modo simile a quanto avviene in Italia, sulla base di considerazioni interne al processo decisionale.

9.7 Le relazioni tra i frames per i soli oppositori

Allo scopo di indagare più a fondo tale possibilità, l’analisi sarà ora condotta sui dati filtrati per i soli attori contrari alla scelta pubblica in qualche sua forma. Dalla matrice degli indici di similarità tra i frames (tab. 29) si può in effetti verificare come, al netto dell’effetto discorsivo portato dai riferimenti dei soggetti cooperativi, il valore di prossimità tra i riferimenti all’autoritarismo e alla protesta si mantiene molto elevato e in linea con quello che si registrava per gli attori nel loro complesso (0.866), mentre quello tra riferimenti locali e alla vita quotidiana ne esce molto ridimensionato rispetto al caso precedente (da 0.760 a 0.354). Ciò è indicativo di diverse questioni. Anzitutto ne esce ancora una volta confermata la forte correlazione concettuale fra conflitto e modelli decisionali considerati escludenti, che permette di rintracciare una relazione diretta fra stile decisionale ricorso alla protesta. Si può allora notare come, anche fra la minoranza di soggetti che adottano strategie conflittuali da lato francese, queste possano trovare spiegazione in fattori interni al *policy-making* piuttosto che in atteggiamenti particolaristici o localistici, i cui quadri cognitivi ricevono rispettivamente un valore di prossimità con quello della protesta nullo e di 0,250.

Tab. 29 Matrice degli indici di similarità tra i frame per i soli attori contrari (coefficiente di Ochiai)

	Autoritarismo	Democrazia dal basso	Ecologico/ambientalista	Economico	Locale	Modello di sviluppo	Politica partitica	Protesta/resistenza	Salute	Tecnico/scientifico	Vita quotidiana
Autoritarismo											
Democrazia dal basso	0,204										
Ecologico/ambientalista	0,236	0,577									
Economico	0,136	0,000	0,577								
Locale	0,289	0,354	0,204	0,000							
Modello di sviluppo	0,471	0,577	0,667	0,385	0,204						
Politica partitica	0,000	0,289	0,333	0,192	0,000	0,500					
Protesta/resistenza	0,866	0,354	0,306	0,236	0,250	0,612	0,000				
Salute	0,000	0,000	0,289	0,333	0,000	0,289	0,000	0,000			
Tecnico/scientifico	0,118	0,000	0,417	0,770	0,204	0,333	0,333	0,204	0,000		
Vita quotidiana/giustizia	0,000	0,000	0,144	0,333	0,354	0,000	0,000	0,000	0,000	0,577	

Secondariamente, pare confermata anche l'ipotesi subordinata relativa al ricorso al sapere sociale piuttosto che a quello specialistico. Se fra gli attori nel loro complesso, rappresentativo in grande maggioranza di soggetti cooperativi, si riscontra infatti nei riferimenti al locale e alla vita quotidiana un secondo forte binomio concettuale, a fianco di quello autoritarismo-protesta, qualcosa di molto diverso accade prendendo in considerazione i soli contestatori. Questi, che come si è visto legano strettamente il proprio ricorso al conflitto a questioni attinenti il processo decisionale ritenuto autoritario, ridimensionano grandemente le argomentazioni che prendano contemporaneamente in considerazione più riferimenti al sapere locale, privilegiando piuttosto quelle che leghino varie giustificazioni di tipo tecnico, come quelle scientifiche ed economiche, che infatti figurano per seconde nell'ordine di agglomerazione dei *clusters*, con un valore di prossimità di ben 0.770, che dunque cresce abbastanza rispetto al caso in cui si prenda in considerazione la totalità degli attori.

Paiono così confermate anche nel caso francese, per quel che riguarda i contestatori, entrambe le correlate ipotesi iniziali. La protesta è vista infatti come esito necessario causato da un processo decisionale autoritario ed escludente, e per questa ragione portata avanti per mezzo di argomentazioni più generali e di ordine tecnico che possano ottenere maggiore legittimità, e dunque attenzione, rispetto a quelle particolaristiche e di tipo non specialistico che si ritengono tenute fuori dalla presa di decisioni. Dal lato francese anzi l'evidenza pare rafforzata dalla stessa esistenza di soggetti che, all'opposto, adottano comportamenti cooperativi nei confronti della progettazione, che costituiscono il termine di paragone (e di controllo) rispetto al fatto che sia effettivamente l'atteggiamento nei confronti del *policy-making*, e non una qualche variabile contestuale e trasversale, a determinare l'aderenza alle ipotesi di partenza. I soggetti cooperativi, che rappresentano le stesse categorie di attori, la stessa scala e lo stesso contesto situato dei contestatori, ma non avendo nulla a che recriminare al processo decisionale, adottano infatti orizzonti cognitivi differenti rispetto a questi ultimi, privilegiando nettamente riferimenti attinenti al sapere sociale/locale non specialistico dal momento e ritenendo che il processo istituzionale avrà cura di tenere in debito conto simili istanze così come sono espresse.

In questo modo per gli oppositori i riferimenti ad autoritarismo e protesta costituiscono *cluster* a sé stante, mentre quello alla dimensione locale dà vita ad un gruppo isolato e quello alla vita quotidiana va ad aggregarsi addirittura alle cornici tecniche. Al gruppo comprendente quello che già nel caso del complesso degli attori rappresentava il riferimento centrale, vale a dire l'ambientalismo, e quello che fra i soli contestatori assume almeno altrettanta centralità, vale a dire quello generale al modello di sviluppo,

si affianca qui anche quello alla partecipazione e alla democrazia dal basso, a rimarcare la centralità del processo decisionale anche nelle argomentazioni universalistiche che si portano avanti (fig. 16).

Queste fanno capo soprattutto ad un auspicio argomentativo per il mutamento dell'attuale modello di sviluppo. Nel caso degli attori nel loro complesso questo, pur aggregato al *cluster* comprendente il frame con l'indice di centralità concettuale più elevato, ricopriva una posizione piuttosto marginale all'interno della rete di significati, con un valore di centralità di 0,220 (centralità basata sul grado di ogni nodo). Qui invece esso rappresenta il centro della mappa concettuale, seguito proprio dalla cornice ecologista (0.953) e da quella tecnico-scientifica (0.814). Il frame della protesta ottiene comunque un buon risultato (0.605), mentre quelli sociali riferiti al locale e alla vita quotidiana, che tanto peso assumevano all'interno del reticolo che considerava tutti gli attori, si situano qui al penultimo e terzultimo posto, con un indice di centralità rispettivamente di 0,116 e 0,186 (tab. 30).

Tab. 30 Matrice di adiacenza dei frame per i soli attori contrari all'opera (co-occorrenze)

	Modello di sviluppo	Ecologico/ambientalista	Tecnico/scientifico	Economico	Protesta/resistenza	Autoritarismo	Democrazia dal basso	Politica partitica	Vita quotidiana	Locale	Salute	X^*_i	
Modello di sviluppo	25	21	17	17	19	17	17	16	13	14	14	190	1,000
Ecologico/ambientalista	21	25	18	19	16	15	17	15	14	14	14	188	0,953
Tecnico/scientifico	17	18	25	21	15	14	13	15	17	14	13	182	0,814
Economico	17	19	21	22	15	14	13	14	15	13	14	177	0,698
Protesta/resistenza	19	16	15	15	21	19	15	13	13	14	13	173	0,605
Autoritarismo	17	15	14	14	19	19	14	13	13	14	13	165	0,419
Democrazia dal basso	17	17	13	13	15	14	17	14	13	14	13	160	0,302
Politica partitica	16	15	15	14	13	13	14	16	13	13	13	155	0,186
Vita quotidiana/giustizia	13	14	17	15	13	13	13	13	17	14	13	155	0,186
Locale	14	14	14	13	14	14	14	13	14	15	13	152	0,116
Salute	14	14	13	14	13	13	13	13	13	13	14	147	0,000
	190	188	182	177	173	165	160	155	155	152	147		

Su queste basi la struttura del reticolo concettuale assume una conformazione differente rispetto al caso con tutti gli attori (fig. 17). Sussistono ora due diversi nuclei centrali, costituiti dal binomio “modello di sviluppo” – “ecologico/ambientalista” e da quello “tecnico-scientifico” – “economico”. Ai *clusters* che rappresentano questi due nuclei sono aggregati, in posizione più marginale, nel primo caso il riferimento alla democrazia dal basso, nel secondo quello alla vita quotidiana. Il frame centrale nel discorso degli oppositori, come si è visto, è quello relativo al modello di sviluppo, tanto che esso riesce ad intrattenere significativi legami di prossimità anche con quelli relativi alla protesta e all'autoritarismo, che in questo modo non si trovano disconnessi dal reticolo come accadeva in Italia. Disconnesso rimane invece il riferimento alla dimensione locale, che non dimostra prossimità concettuale significativa con alcun altro.

Dalla mappa concettuale tridimensionale si può ottenere una rappresentazione più realistica (Stress=0,106; $R^2=0,881$; fig. 19) di quelle che sono le distanze fra i vari nodi, mentre dalla più leggibile mappa in due dimensioni (Stress=0,192; $R^2=0,829$; fig. 18) si può agevolmente veder rappresentata la prossimità concettuale indicata dallo spessore dei legami che li uniscono. È dunque possibile notare come, al di là della forte prossimità con il frame dell'autoritarismo, quello della protesta manifesti una similarità abbastanza spiccata anche con quello relativo al modello di sviluppo, ad indicare, assieme all'isolamento della cornice locale, una generalità più elevata delle argomentazioni per quanto riguarda gli oppositori, rispetto al particolarismo che caratterizza molti dei discorsi dei soggetti cooperativi.

Fig. 16 Dendrogramma di agglomerazione dei clusters di frames per i soli oppositori

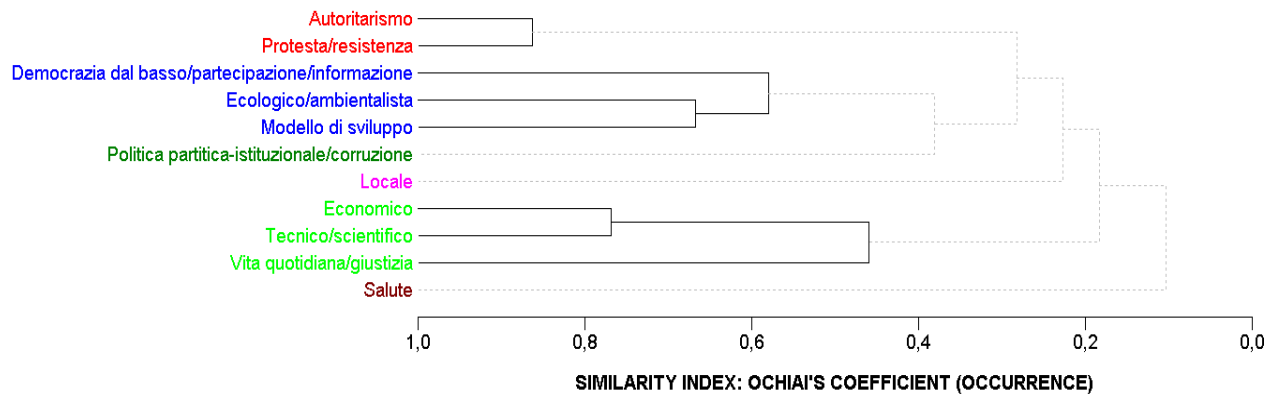


Fig. 17 Grafo bidimensionale delle co-occorrenze tra i frames utilizzati dai soli oppositori

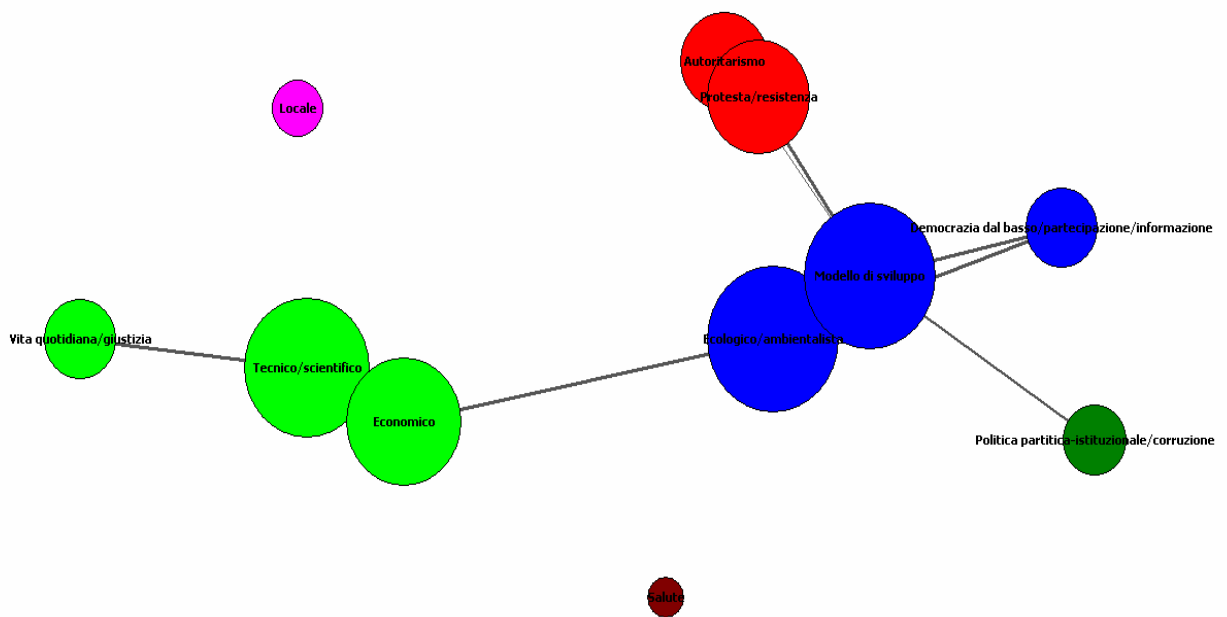


Fig. 18 Mappa concettuale bidimensionale dei frame utilizzati (2D multidimensional scaling)

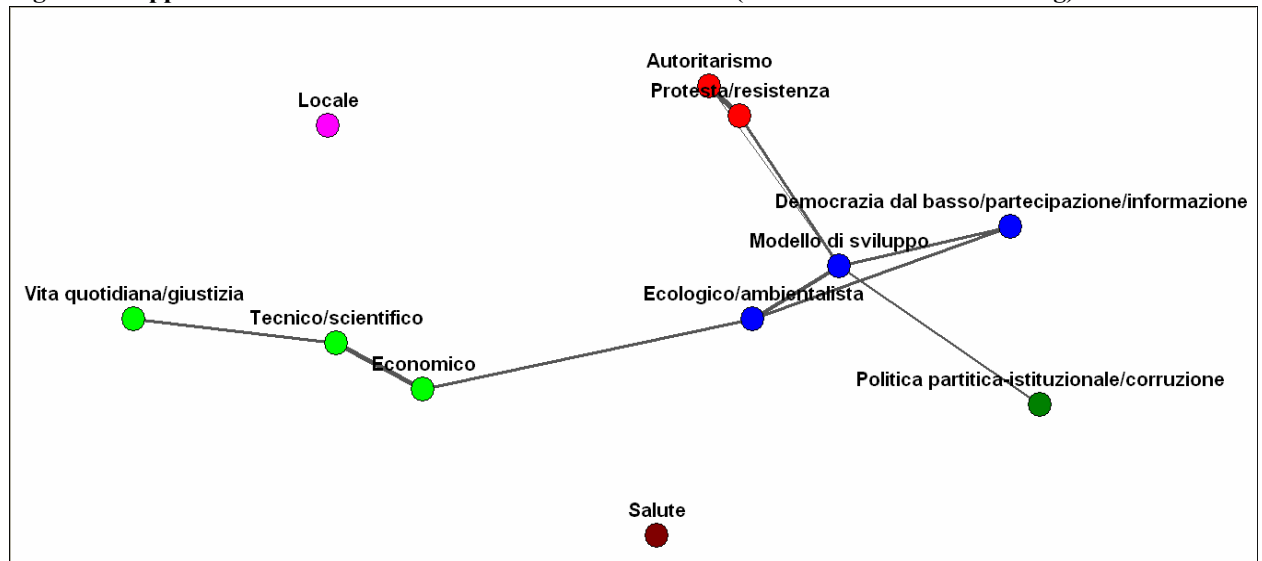
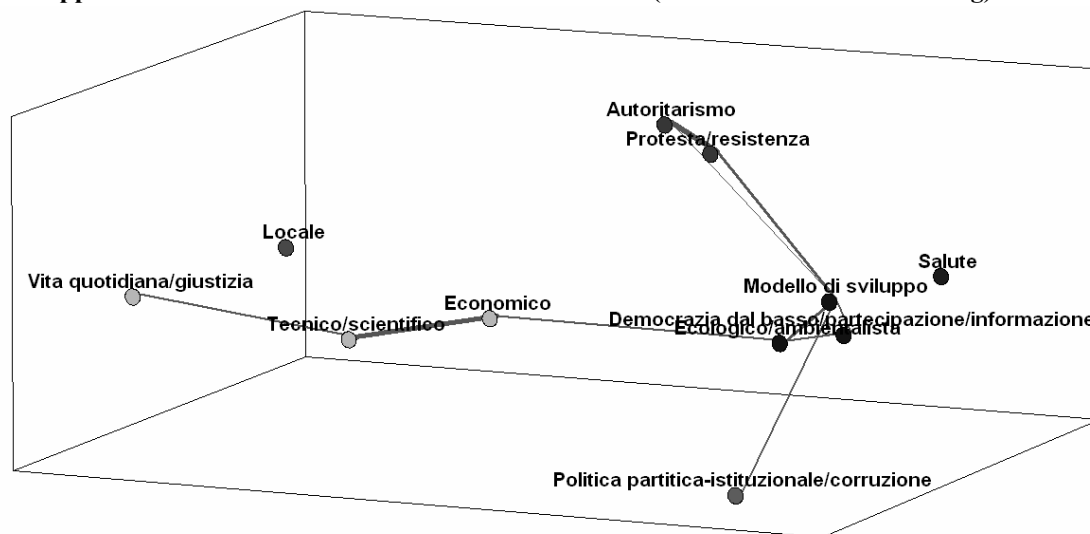


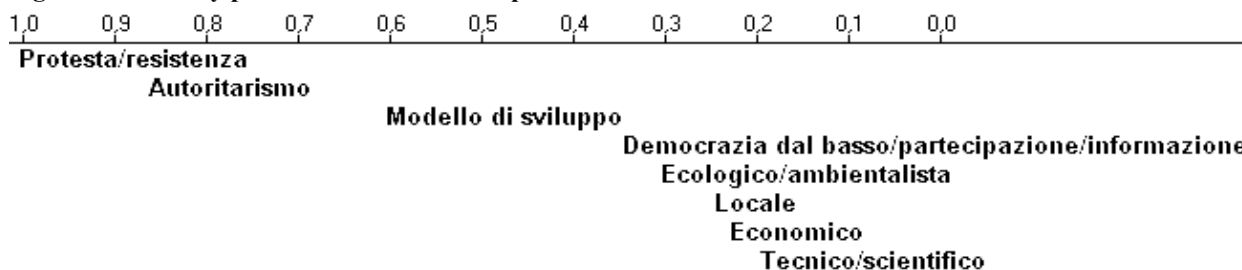
Fig. 19 Mappa concettuale tridimensionale dei frame utilizzati (3D multidimensional scaling)



Dal *proximity plot* centrato sul frame della protesta (fig. 20), si può avere una rappresentazione grafica della prossimità di quest'ultimo rispetto agli altri riferimenti. In particolare risulta evidente la forte prossimità che lo lega all'autoritarismo, la distanza concettuale rispetto ad un blocco di cornici fra cui figura quella locale, e in mezzo a tali situazioni la posizione di buona prossimità con il riferimento al modello di sviluppo. Dalla tavola di prossimità (tab. 31) si può leggere come il valore della prossimità concettuale dell'inquadramento conflittuale rispetto all'autoritarismo decisionale si mantenga estremamente elevato non solo secondo il coefficiente di Ochiai che si è scelto di utilizzare nell'analisi, ma per tutti i possibili indici di similarità, sia quelli basati sulla co-occorrenza che quelli relativi all'inclusione. Stessa cosa dicasi, ad un livello di similarità inferiore, per il modello di sviluppo che occupa il secondo posto, mentre lo stacco nella similarità dal secondo al terzo posto, occupato dal riferimento alla partecipazione, si fa consistente: da 0.612 a 0.354 per quanto riguarda il coefficiente di Ochiai.

Il riferimento alla partecipazione attiva e all'aspirazione per un mutamento dal basso del modello di democrazia rappresenta dunque il primo tra i riferimenti con similarità più bassa rispetto alla protesta. Il che significa che esiste prossimità concettuale, ma non particolarmente significativa, e lo stesso accade

Fig. 20 Proximity plot centrato sul frame "protesta/resistenza"



Tab. 31 Tavola di prossimità centrata sul frame "protesta/resistenza"

CODE	CO-OCCURS	DO NOT	IS ABSENT	Ochiai	Jaccard	Sorensen	Inclusion	
Autoritarismo	29	23	25	0,866	0,750	0,857	1,000	.....
Modello di sviluppo	29	29	25	0,612	0,429	0,600	0,750	.....
Democrazia dal basso	25	25	29	0,354	0,200	0,333	0,500	.....
Ecologico/ambientalista	26	32	28	0,306	0,176	0,300	0,500	.....
Locale	24	24	30	0,250	0,133	0,235	0,375	.....
Economico	25	30	29	0,236	0,111	0,200	0,250	.....
Tecnico/scientifico	25	33	29	0,204	0,111	0,200	0,250	.....

Fig. 21 Proximity plot centrato sul frame “partecipazione”



anche con gli altri riferimenti di ordine politico, primo fra tutti quello all'autoritarismo. Come si evince dalla mappa concettuale (fig. 19), non esiste significativa prossimità diretta tra la cornice della partecipazione e quelle della protesta e dell'autoritarismo, ma solo mediata dallo schema cognitivo relativo al modello di sviluppo, legato concettualmente a tutte e tre. Se si osserva il *proximity plot* centrato sul riferimento alla partecipazione (fig. 21), si può notare come questo presenti una certa similarità solo nei confronti degli altri nodi costituenti il suo *cluster* (modello di sviluppo ed ambientalismo: 0.577), mentre decisamente inferiore risulta, come si è già notato, quella con la protesta (0.354), e addirittura con l'autoritarismo che figura all'ultimo posto tra i frames con una qualche prossimità con quello della democrazia dal basso (0.204). La richiesta di partecipare da parte degli oppositori francesi non pare dunque direttamente legata ad un autoritarismo nel processo decisionale, come nel caso italiano, bensì alla partecipazione come parte integrante di un nuovo auspicato modello di sviluppo. In questo caso dunque, a differenza del ricorso alla protesta, la richiesta di maggiore partecipazione pare non essere legata in maniera diretta a possibili critiche al processo decisionale in quanto tale.

Ciò nulla toglierebbe all'interpretazione che lega l'azione dei soggetti contestativi alla dimensione del *policy-making*, ma confermerebbe anzi la risalita in generalità delle loro giustificazioni, legando la richiesta di una maggiore partecipazione nelle scelte ad un auspicio per un mutamento del modello di sviluppo a monte della singola opera contestata, che si è visto caratterizzare gli attori oppositivi ma non quelli cooperativi, più orientati in termini da un lato più sociali e non specialistici, dall'altro locali e particolaristici. La qual cosa depone a favore di un'interpretazione differente rispetto a quella che vorrebbe qualsiasi conflitto territoriale come diretta espressione di atteggiamenti localistici. Si è visto dalla mappa concettuale come il riferimento locale costituisca cluster a sé stante e disconnesso dal resto del reticolo di significati, e si può ora notare dal *proximity plot* come in effetti esso presenti scarsa prossimità cognitiva con tutti gli altri riferimenti, fra i quali anche quello relativo alla protesta (0.250, fig. 22).

Altra caratteristica, che si è vista essere distintiva dei contestatori francesi rispetto ai loro connazionali animati da atteggiamento cooperativo, è di inquadrare in misura più accenta il problema in termini specialistici piuttosto che sociali. Sarebbe dunque lecito aspettarsi una certa prossimità concettuale tra i riferimenti tecnico-scientifici e quelli della protesta. Dalla tavola di prossimità centrata sul frame della protesta (tab. 31), tuttavia, si può notare come la cornice scientifica non figuri che all'ultimo posto

Fig. 22 Proximity plot centrato sul frame “locale”

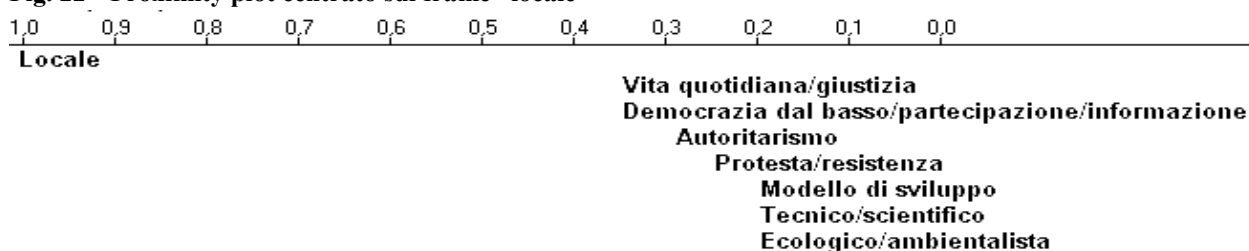
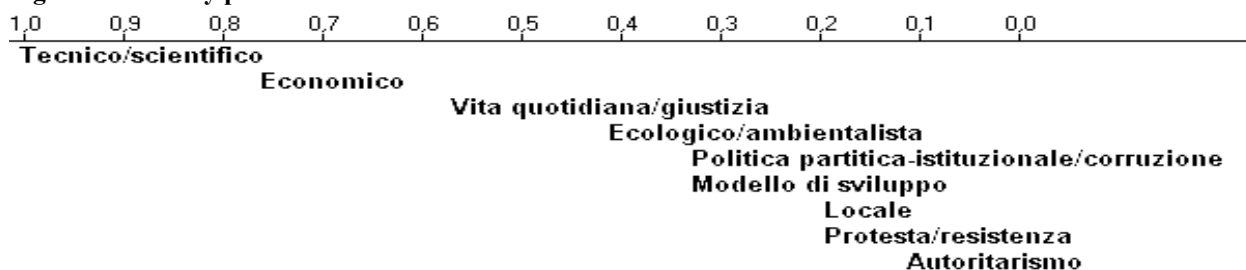


Fig. 23 Proximity plot centrato sul frame “tecnico/scientifico”



quanto a valore dell'indice di similarità (0.204). Come si è già avuto modo di considerare questa costituisce un forte binomio di prossimità con l'altro riferimento di tipo tecnico, quello economico, ed uno significativo con l'altro nodo del suo *cluster*, quello relativo alla vita quotidiana. Gli inquadramenti riferibili a protesta ed autoritarismo si trovano tuttavia al penultimo ed ultimo posto rispettivamente, con una prossimità concettuale trascurabile rispetto a quello scientifico (fig. 23).

Ciò configura una relazione più complessa tra critica al processo decisionale, scientificizzazione del discorso e ricorso al conflitto. Ancor più che nel caso italiano, utilizzo di riferimenti specialistici e ricorso a repertori d'azione di tipo conflittuale paiono rappresentare due strategie diverse, e complementari, in risposta a quella che viene considerata la chiusura del processo decisionale. Così, mentre chi adotta uno stile cooperativo lo farebbe in quanto sostanzialmente soddisfatto del modello decisionale, indipendentemente dal favore o dalla contrarietà all'opera, e indirizzerebbe la propria attenzione più all'opera in sé, orientando il discorso in termini di sapere sociale e giustificazioni particolaristiche che ritiene possano ricevere il giusto riconoscimento nel processo di scelta per quello che sono, più complesso pare il comportamento di chi, problematizzando il momento decisionale, adotta repertori conflittuali. Questi, ritenendo che il *policy-making* non prenda seriamente in considerazione le istanze provenienti dalla società civile, specie se espresse in termini di sapere non specialistico, adotterebbe due diverse tecniche per accrescere legittimità, efficacia e peso politico delle proprie richieste: da un lato la scientificizzazione del discorso, dall'altra la mobilitazione. Queste rappresenterebbero tuttavia due tattiche complementari più che da utilizzare in maniera congiunta, come dimostrano i due forti binomi concettuali non direttamente legati fra loro: da una parte l'utilizzo di schemi tecnici (scientifici ed economici) a supporto delle critiche nei confronti dell'opera, soprattutto per quanto riguarda le sue ricadute sulla qualità della vita nella quotidianità (*cluster verde*); dall'altra schemi conflittuali per rendere più efficace la critica nei confronti del processo decisionale autoritario che starebbe dietro l'opera (*cluster rosso*). Dal momento che gli oppositori ritengono che l'atteggiamento cooperativo e l'appello al sapere sociale comportino una scarsa influenza sul processo decisionale considerato autoritario, essi risponderebbero legittimando le proprie critiche nei confronti dell'opera attraverso un ricorso al sapere esperto, e denunciando le supposte storture del processo decisionale stesso attraverso il ricorso alla protesta. Scientificizzazione del discorso e protesta apparterrebbero così a due momenti disgiunti: l'analisi tecnica sarebbe più orientata verso l'opera, preparerebbe e legittimerebbe la protesta, ma quando gli attori inquadrano direttamente il discorso all'interno del frame di quest'ultima, maggiormente indirizzata al processo di scelta, l'analisi tecnica non rientrerebbe più fra le argomentazioni a supporto [Berno 2004], quanto piuttosto la critica all'autoritarismo. Il che spiegherebbe la scarsa prossimità concettuale dei due binomi, dal momento che l'indice di similarità è costruito sulla base del conteggio delle co-occorrenze all'interno degli stessi *claims*, mentre i *claims* degli oppositori francesi sono caratterizzati o dall'appello alla certezza scientifica, o dalla spinta alla mobilitazione, ma assai raramente le due cose insieme.

PARTE V

L'ANALISI COMPARATIVA

10. Studio dei repertori d'azione e individuazione delle possibili condizioni esplicative

10.1 Comparazione preliminare di frame e giustificazioni utilizzati

Venendo alla comparazione più diretta dei due casi in esame, una prima fase preliminare viene dedicata alla considerazione congiunta di alcuni elementi salienti messi in risalto nei capitoli scorsi, riguardo all'utilizzo di frame e giustificazioni nei claims assunti come unità d'analisi. Fra ciò che è stato analizzato a livello di singolo caso preso nella sua individualità, si pongono ora in diretta comparazione alcune caratteristiche che si ritengono importanti per il prosieguo dell'indagine comparativa, per la costruzione della variabile indipendente assunta nell'ipotesi iniziale (problematizzazione del processo decisionale) e delle possibili variabili di controllo da affiancare a quest'ultima nella successiva fase di comparazione qualitativa. In questo senso una prima indicazione la danno le stesse distribuzioni di frequenza dei frame utilizzati, per verificare il livello di generalità delle giustificazioni adottate, la proporzione relativa di riferimenti di tipo specialistico e non specialistico, e quanto dell'accusa di conflitto particolaristico possa realmente celarsi dai due lati del confine.

Tale accusa sembra decisamente non reggere sul versante dal quale è più spesso indirizzata, vale a dire quello italiano. Qui le percentuali degli specifici frame utilizzati dagli attori rispetto al totale (tab. 10.1, prima colonna) sembrano andare nella direzione opposta rispetto all'etichetta di conflitto Nimby che viene solitamente affibbiata alla vicenda. I riferimenti cognitivi di tipo tecnico-scientifico contano, da soli, il 16,6 % del totale, rappresentando la modalità più utilizzata in assoluto. Se si sommano questi

Tab. 10.1 Distribuzione di frequenza dei frames nei due casi

Categoria	Frame	% Frame		% Casi		% Parole	
		IT	FR	IT	FR	IT	FR
Tecnico	Tecnico/scientifico	16,6	12,6	38,8	34,7	56,8	36,6
	Economico	7,7	16,5	18,1	41,1	15,9	27,5
	Giuridico	8,1	5,7	18,9	15,8	29,6	11,3
	TOTALE TECNICO	32,4 (Σ)	34,8 (Σ)	25,3 (media)	30,5 (media)	34,1 (media)	25,1 (media)
Politico	Democrazia dal basso/ partecipazione/informazione	9,7	5,7	23,0	15,8	9,8	16,3
	Politica partitica-istituzionale/corruzione	10,5	3,4	25,2	9,5	13,2	7,5
	Protesta/resistenza	11,7	3,4	28,1	9,5	12,4	7,6
	Autoritarismo	10,9	3,1	27,0	8,4	12,5	11,1
TOTALE POLITICO	42,8 (Σ)	15,6 (Σ)	25,8 (media)	10,8 (media)	12,0 (media)	10,6 (media)	
Sociale	Ecologico/ambientalista	6,9	13,8	16,8	36,8	9,3	23,5
	Salute	4,5	3,4	10,3	9,5	7,6	2,9
	Locale	3,6	10,5	8,8	26,3	3,0	17,4
	Vita quotidiana/giustizia	4,6	16,5	10,7	43,2	4,1	20,9
TOTALE SOCIALE	19,6 (Σ)	44,2 (Σ)	11,6 (media)	29,0 (media)	6,0 (media)	16,2 (media)	
	Modello di sviluppo	5,2	5,4	12,1	13,7	5,6	13,2
	TOTALE	100	100				

ai riferimenti di tipo economico e giuridico, si ottiene il 32,4% relativo alla categoria di riferimenti di tipo tecnico, usati a supporto delle proprie posizioni ed argomentazioni.

Ancor più alta la percentuale della categoria cognitiva di tipo politico, che arriva al 42,8%. Tra i frame di questo tipo, quelli che si rifanno alla protesta rappresentano la seconda percentuale più alta in assoluto dopo quelli tecnico-scientifici, con l'11,7%, ma comunque anche le altre modalità relative ad autoritarismo decisionale, partecipazione e politica in senso stretto si aggirano attorno al 10%.

I riferimenti di tipo sociale, che dovrebbero essere il fulcro di un atteggiamento Nimby ripiegato sul privato e sul locale, egoista e attento solo all'interesse particolare piuttosto che alle motivazioni tecniche alle base delle scelte e alle modalità in base alle quali queste vengono prese, si fermano invece, sommati assieme, solo al 19,6% del totale. Di questi, la maggioranza fa poi riferimento a frame di tipo ecologico/ambientalista, mentre i quadri cognitivi relativi all'appartenenza locale, paradossalmente per una percentuale corrispondente per quasi la totalità dei casi ad un movimento che si vorrebbe, appunto, localista, si fermano solo al 3,6%, ed anche quelli facenti capo a salute e vita quotidiana restano più bassi di un frame di per sé generale come quello "modello di sviluppo".

Tali proporzioni sono ancor più sbilanciate se ci si riferisce alla percentuale di claims (casi) in cui ciascun frame viene utilizzato, e alla percentuale di parole di tali claims che ricadono entro ciascun quadro cognitivo (tab. 10.1, seconda e terza colonna). In questo modo si può notare l'importanza davvero egemonica che assume nei discorsi degli attori attorno al Tav in Val di Susa il frame tecnico-scientifico, presente in quasi il 39% dei claims e che assorbe addirittura il quasi 57% delle parole utilizzate. Dopo quello tecnico-scientifico, le percentuali più alte le fanno registrare i frame di tipo politico, primo fra tutti quello legato alla protesta, caratterizzanti fra il 23 e il 28% dei casi (anche se con una proporzione di parole sul totale di gran lunga inferiore). Invece, escluso quello ecologico-ambientalista presente nel 17% circa dei claims (una percentuale vicina a quella degli altri riferimenti tecnici oltre a quelli strettamente scientifici, vale a dire quelli economici e giuridici), i quadri cognitivi di ordine sociale figurano in un numero di casi rispetto al totale piuttosto basso, nel loro insieme inferiore a quello dei soli riferimenti al modello di sviluppo, che da soli raggiungono il 12%.

Da tali distribuzioni di frequenza sembra di poter carpire per il caso italiano alcuni importanti aspetti rispetto a quelle che erano le ipotesi iniziali della ricerca:

- Sul totale dei frame, quelli di natura politica rappresentano nel complesso quelli più ricorrenti, utilizzati più del doppio delle volte rispetto a quelli di tipo sociale che configurano l'impatto dell'infrastruttura sulla vita quotidiana, a significare l'importanza che nella vicenda assume il processo decisionale rispetto alla mera difesa del proprio stile di vita;
- Per motivazioni similari sembra da rigettare l'etichettamento della vicenda quale conflitto Nimby, visto da un lato l'ampio riferimento a cornici cognitive di ordine generale, relative alla democrazia, all'ambiente e al modello di sviluppo, contrapposte alla percentuale esigua che caratterizza i riferimenti alla scala locale; e dall'altro l'ancor più ampio riferimento a giustificazioni di tipo tecnico, che entrano a fondo nelle questioni oggetto di dibattito, rispetto all'utilizzo di frame che si rifanno alla difesa della vita quotidiana;
- A tale proposito, salta all'occhio come il discorso, compreso quello degli oppositori che rappresentano una così ampia parte degli autori dei claims, venga letteralmente egemonizzato dal frame tecnico-scientifico, che fermandosi al dato quantitativo conta da solo oltre la metà delle parole spese attorno alla questione, e cui vanno aggiunti i riferimenti agli altri frame di tipo tecnico. Ciò sembra configurare un ampio riconoscimento al sapere esperto di tipo "tradizionale". O quantomeno un suo uso di

necessità, come strategia per far sì che le proprie argomentazioni vengano considerate legittime e degne di attenzione dal processo decisionale ufficiale, cosa che tradirebbe comunque la posizione di assoluto privilegio conferita al dato scientifico. Le varie forme cognitive legate a quello che viene definito sapere locale o sociale viceversa, forse perché tacciate di ignoranza, irrazionalità ed egoismo, sembrano rappresentare un quadro di riferimento e un tipo di argomentazione assai meno caro ai vari attori della vicenda.

I frames più utilizzati dagli attori nel caso francese (tab. 10.1, prima colonna a destra) risultano invece essere proprio quelli economico e della vita quotidiana (entrambi 16,5%), seguiti da quelli ecologico (13,8), tecnico-scientifico (12,6) e locale (10,5). Agli ultimi posti si trovano invece proprio i riferimenti politici a protesta (3,4) ed autoritarismo (3,1). Aggregando i riferimenti per categoria, si ha che, tutto all'opposto di quanto riscontrato al di qua del confine, la classe maggiormente utilizzata è quella tipo sociale, con ben il 44,2% dei frames, seguita da quella tecnica (34,8) e solo da ultimo da quella politica, che invece costituiva il fulcro delle argomentazioni per gli attori del caso italiano, con appena il 15,6% in totale. Le percentuali dei frames più utilizzati fanno pensare a inquadramenti cognitivi in maggioranza di tipo particolaristico, sociale più che tecnico, e maggiormente orientati in termini economici di quanto non accada dal lato piemontese. E questo, evidentemente, sia per gli attori contrari¹, il cui orizzonte cognitivo pare essere la difesa del proprio stile di vita locale nella vita quotidiana più che un rivolgimento sostanziale della politica dei trasporti, sia soprattutto per quelli favorevoli, che nel caso in questione costituiscono gli autori della larga maggioranza dei *claims* analizzati. Lo stesso ampio riferimento alla cornice ecologista dovrebbe primariamente ascrivere alle argomentazioni portate avanti da questi ultimi, sia che si tratti dei promotori sia che ci si trovi di fronte ad associazioni ambientaliste favorevoli alla costruzione della nuova linea. Entrambi sostengono la scelta della nuova infrastruttura, in parte come strategia retorica (soprattutto i primi) e in parte come forte convinzione (specie le seconde), sulla base di un'argomentazione di sicura presa quale quella ecologica [Lafaye e Thévenot 1993; della Porta e Diani 2004]: la linea ferroviaria ad alta velocità rappresenterebbe la soluzione all'annoso problema della congestione stradale, e dell'inquinamento, derivanti dal massiccio trasporto merci su gomma attraverso i corridoi alpini. L'unico valore basso, all'interno della categoria sociale, è quello del riferimento alla salute pubblica, evidentemente non percepito quale fattore di rischio a differenza di quanto accade in Italia per la questione amianto ed uranio.

Anche per il caso francese paiono dunque affiorare da tali distribuzioni di frequenza alcune risposte rispetto ai quesiti di ricerca:

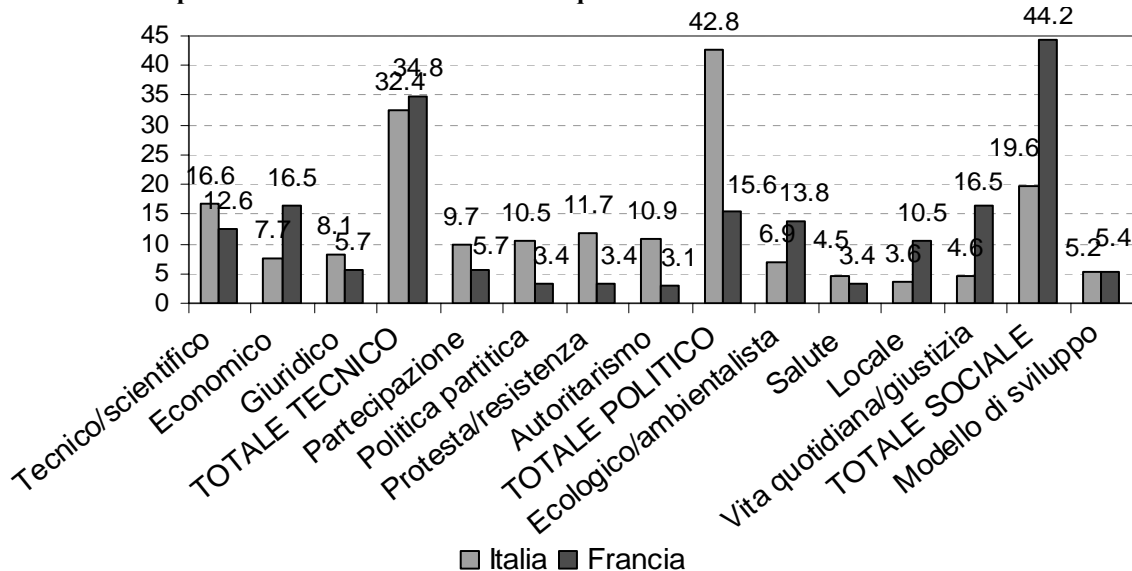
- Sul totale dei frames, e in direzione diametralmente opposta al caso italiano, quelli di natura sociale rappresentano nel complesso quelli più ricorrenti, utilizzati il triplo delle volte rispetto a quelli di tipo politico (44,6 a 15,2%), il che pare evidenziare l'importanza che nella vicenda assume l'impatto dell'infrastruttura sulla vita quotidiana e la difesa del proprio stile di vita (sociale) e dei propri interessi (economico), piuttosto che il modello decisionale adottato. L'intera categoria di riferimenti politici, fermandosi al 15,2%, presenta infatti una percentuale più bassa dei frames economico e della vita quotidiana nella loro individualità (16,5%). Tale sproporzione risulta ancor più evidente riferendosi alla percentuale di *claims* in cui ciascun inquadramento cognitivo è presente (tab. 10.1, col. 2), che raggiunge il 43,2% nel caso di "vita quotidiana/giustizia" e il 41,1% per "economico". Alto an-

¹ Per i quali forse potrebbe essere più adatta la descrizione di conflitto basato su interessi locali più che su idee, sebbene paia comunque frettoloso e ideologico etichettare qualsivoglia opposizione con l'appellativo Nimby; Cfr Lafaye [2000] in contrapposizione a Lolive [1997; 1999].

che il valore del riferimento al locale (26,3%), mentre “autoritarismo” e “protesta” si attestano rispettivamente solo all’8,4 e al 9,5%;

- Differente dal caso piemontese pare anche la portata delle giustificazioni utilizzate, dal momento che, al di là della percentuale di tutto rispetto ottenuta dal frame generale “modello di sviluppo”, tanto gli oppositori quanto i promotori e i soggetti che appoggiano la scelta pubblica paiono inquadrare in buona parte dei casi i propri discorsi in termini contingenti, locali, quando non apertamente particolaristici. Fatto salvo il caso del riferimento ecologista, che pare tuttavia spesso più un tributo retorico cui si attribuisce carattere di necessità per il buon funzionamento dell’argomentazione quando si tratti di inquadrare qualsiasi discorso attorno alla politica ferroviaria come contrapposta al traffico pesante, una sorta di formula liturgica, insomma qualcosa di molto simile ad un master-frame dato per scontato (e raramente collegato ad un simultaneo riferimento tecnico-scientifico che funga da dimostrazione);
- Salta infine all’occhio, specie considerando il fatto che nel caso in questione la gran parte del corpus testuale è costituita da documenti prodotti da soggetti favorevoli (in molti casi promotori anche istituzionali), come il discorso venga letteralmente egemonizzato da frames di tipo sociale, primo fra tutti quello relativo alla vita quotidiana che detiene la percentuale più elevata sia sul totale dei frames che sul totale dei casi (tab. 10.1, col. 1 e 2). La categoria sociale, complice anche i numerosi riferimenti alla dimensione locale decisamente superiore al caso italiano rispetto al totale sia dei frame, sia dei claims e delle parole, si impone infatti non solo, in maniera eclatante, su quella politica, ma anche su quella tecnica, nonostante l’assai frequente ricorso ad inquadramenti di tipo economico che paiono soppiantare in ambito tecnico quelli di ordine scientifico. Il riferimento tecnico-scientifico in senso stretto accusa infatti una flessione significativa rispetto al caso italiano in cui funge da fulcro per ogni argomentazione che voglia ottenere legittimità, non solo dei promotori ma anche, e anzi soprattutto, degli oppositori. In Francia esso risulta avere una percentuale di riferimenti inferiore (sia sul totale dei frames che sul totale dei claims) non solo a quelli relativi alla vita quotidiana e alle motivazioni economiche, ma anche a quello ecologista, che pare in gran parte sostituirlo quale giustificazione in grado di legittimare l’argomentazione. Tale utilizzo della giustificazione ecologista quale volano di risalita in generalità, sostituendo (in parte) il potere legittimante della scienza, è sicuramente da rimarcare, in un paese universalmente descritto come tecnocratico quale la Francia.

Fig. 10.1 Comparazione delle distribuzioni di frequenza dei frame nei due casi



Riassumendo, si può notare dalla fig. 10.1 come la percentuale di riferimenti di tipo tecnico in Piemonte e Rhône-Alpes sia in linea, ma nasconda una differente proporzione interna. Il caso Italiano ha infatti una percentuale maggiore di frame di tipo sia giuridico sia soprattutto scientifico, mentre quello francese registra una percentuale più che doppia rispetto a quella italiana per quanto riguarda quelli di carattere economico (16,5 a 7,7). Quanto al caso dei riferimenti politici e di quelli di ordine sociale, le due distribuzioni appaiono decisamente diverse ed invertite. Se per i frame di tipo politico si registra un utilizzo nettamente prevalente in Italia, con il 42,8% dei quadri cognitivi, contrapposto solo ad un 15,6% dei riferimenti francesi, per quanto riguarda gli inquadramenti relativi al sapere sociale le percentuali sono quasi invertite: 44,2 per la Francia contro 19,6 per l'Italia. Oltre confine viene infatti utilizzata una percentuale inferiore rispetto a quella italiana di tutti i frame di ordine politico, ma soprattutto di quelli relativi a "protesta" ed "autoritarismo", mentre il contrario avviene per i riferimenti di tipo sociale. In particolare quelli "ecologista" e "locale" registrano valori percentuali almeno doppi rispetto a quelli italiani, mentre quello attinente la "vita quotidiana" addirittura superiori di quasi quattro volte (16,5 a 4,6). L'unica percentuale simile a quella italiana sul totale dei frame, fra quelle sociali, risulta essere quella relativa al riferimento alla "salute". Se si prendono in considerazione la percentuale sul totale delle parole del corpus testuale, anzi, il frame sanitario risulta maggiormente utilizzato al di qua del confine (7,6 a 2,9), dal momento che in Val di Susa, a parità di riferimenti alla salute pubblica, l'argomentazione viene maggiormente sviluppata a causa della più elevata percezione di rischio legata alla composizione dei suoli a presenza di amianto e uranio. In linea con le percentuali sul totale dei frame sembrano muoversi invece, amplificandone la tendenza, quelle relative al totale di casi e parole per gli altri riferimenti cognitivi. Così se la percentuale di utilizzo dell'inquadramento ecologico vedeva una prevalenza in Francia sull'Italia per 13,8 a 6,9, ancora maggiore essa risulta sul totale dei *claims* analizzati (36,8 a 16,8) e delle parole (23,5 a 9,3). Così accade anche per il riferimento alla vita quotidiana, che da solo figura in ben il 43,2% dei casi (contro il 10,7 dell'Italia) e copre il 20,9% delle parole (contro il 4,1 italiano).

Invertita la situazione per i quadri cognitivi relativi a protesta ed autoritarismo, che se già vedono una percentuale di frame nettamente superiore in Piemonte di quanto non accada oltre confine (rispettivamente 11,7 a 3,4 e 10,9 a 3,1), vedono crescere ancora la sproporzione rispetto alla Francia per quanto riguarda il numero di casi in cui sono presenti (rispettivamente 28,1 a 9,5% e 27 a 8,4%). Tutto ciò serve dunque ad indicare una prevalenza davvero importante dai due lati del confine per un inquadramento privilegiato della vicenda: in Italia una questione relativa al modello esclusivo di processo decisionale e alle modalità conflittuali con cui rispondere a tale esclusione; in Francia, in termini maggiormente diagnostici, le questioni relative al sapere sociale legate alla politica infrastrutturale.

Il tema del processo decisionale, della sua apertura o chiusura e della sua capacità di ascolto anche nei confronti di saperi non specialistici, potrebbe trovare un riscontro non solo dal versante italiano per le sue connessioni con la risposta di tipo conflittuale, ma anche per quanto riguarda anche l'altra possibile reazione, vale a dire l'utilizzo di argomentazioni a carattere più o meno specialistico a seconda della morfologia decisionale. Andando a disaggregare per tipo di arena il dato percentuale precedente sul totale dei frame (tab. 10.2), si può notare come, se in Italia il riferimento alla vita quotidiana sia esiguo in generale, ma a maggior ragione all'interno dei momenti decisionali ufficiali (2,5%), esso presenti ben altre percentuali, in Francia, soprattutto all'interno delle arene formali (20,5%, contro il 14,5 di quelle informali). Questo risulta essere, anzi, quasi il riferimento maggiormente utilizzato entro i momenti di

Tab. 10.2 Frame utilizzati per tipo di arena (%)

	ITALIA		FRANCIA		IT	FR
	Arena ufficiale	Arena non ufficiale	Arena ufficiale	Arena non ufficiale		
Tecnico/scientifico	38,2	14,6	14,1	12,7	***	*
Economico	12,5	7,2	21,8	12,7		
Giuridico	14,2	7,4	11,5	3,5	*	***
Democrazia dal basso/partecipazione	5,0	10,0	3,8	6,9	**	*
Politica partitica-istituzionale	9,2	10,7		5,2		**
Protesta/resistenza	3,3	12,5		5,2	***	**
Autoritarismo	6,7	11,8	1,3	4,0	**	
Ecologico/ambientalista	4,2	7,3	10,3	15,6	**	**
Salute	4,2	4,3	2,6	4,0		
Locale		4,0	14,1	8,2	**	
Vita quotidiana/giustizia	2,5	4,7	20,5	14,5		**
Modello di sviluppo		5,5		7,5	***	***
TOTALE	100	100	100	100		
(N)	(239)	(2663)	(429)	(1322)		

*** $p \leq 0.001$; ** $p \leq 0.01$; * $p \leq 0.05$

condivisioni previsti dalla legge, secondo solo a quello economico (21,8%) e ben prima di quello giuridico (11,5) e di quello tecnico-scientifico (14,1). Quest'ultimo, in particolare, ha una percentuale pari a quella di un altro frame tipicamente sociale come quello locale (14,1, mentre non figura affatto all'interno delle arene ufficiali italiane), il quale, come accade per quello della vita quotidiana, presenta un utilizzo percentualmente maggiore proprio nelle arene ufficiali piuttosto che in quelle informali, dove si ferma ad un comunque considerevole (rispetto al 4% italiano) 8,2. Importante anche la percentuale di riferimenti ecologici, che si posizionano al quinto posto con il 10,3%, mentre in Italia si fermano al 4,2. Ben diversa la composizione di inquadramenti cognitivi all'interno delle arene formali italiane, che vedono lo strapotere (soprattutto, come si è visto, ad opera degli enti locali oppositori) dei riferimenti di tipo tecnico-scientifico (38,2%), seguiti a distanza da quelli giuridici (14,2). Solo al terzo posto quelli economici (12,5) che prevalgono invece oltre confine.

Tali dati sembrano indicare una diversa predisposizione del caso francese, rispetto a quello italiano, ad adoperare schemi discorsivi di tipo sociale piuttosto che specialistico, persino da parte dei soggetti favorevoli all'opzione di policy prospettata, addirittura (e soprattutto) all'interno delle arene decisionali ufficiali. Tale differenza è tanto più vera prendendo in considerazione l'insieme del corpus testuale, nel quale traspare un inquadramento della vicenda del tutto distante nei due casi d'indagine. Se si considera l'indice di centralità dei vari frame all'interno del network concettuale² (tab. 10.3), si può notare come l'ordine di centralità dei vari quadri cognitivi risulti in buona parte invertito per i due paesi. In Italia è il riferimento tecnico-scientifico a detenere il massimo valore dell'indice, seguito a distanza dal binomio protesta-autoritarismo, con i frame di tipo sociale, a partire da quelli alla scala locale, ordinatamente agli ultimi posti, ad indicare un utilizzo del tutto periferico del sapere sociale all'interno del sistema di significato. In Francia viceversa, se pure l'inquadramento tecnico-scientifico mantiene una centralità concettuale molto elevata (0.857), a qualificare maggiormente il discorso pubblico sul tema sono i riferimenti legati ad un inedito binomio di tipo ecologico-economico, che va in parte a sostituire il ricorso alla tecnica quale meta-frame entro cui si muove il discorso nel suo complesso e le varie argomentazioni al suo interno. Ciò che stupisce maggiormente è tuttavia che un valore relativo alla centralità concettuale superiore a quello del quadro cognitivo di ordine tecnico-scientifico caratterizza anche il frame relativo al sapere sociale per eccellenza, vale a dire quello della vita quotidiana, così marginale nel caso italiano e così pregnante in Francia persino nei discorsi delle arene ufficiali.

² Così come esplicitato nei capitoli precedenti.

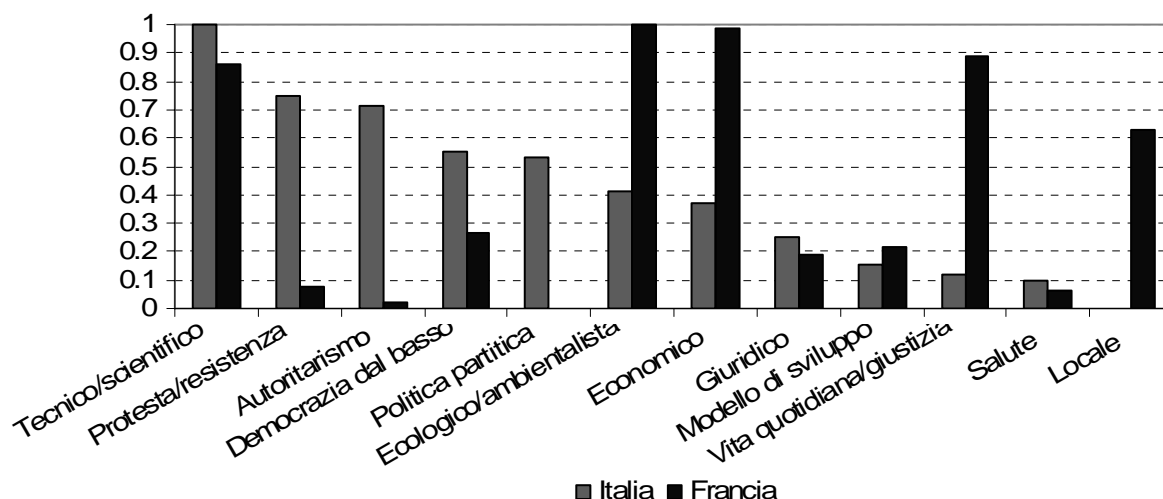
Tab. 10.3 Centralità dei frames nel network concettuale per Italia e Francia

ITALIA			FRANCIA		
Frame	X_i^*		Frame	X_i^*	
1	Tecnico/scientifico	1,000	1	Ecologico/ambientalista	1,000
2	Protesta/resistenza	0,747	2	Economico	0,989
3	Autoritarismo	0,711	3	Vita quotidiana	0,890
4	Democrazia dal basso	0,549	4	Tecnico/scientifico	0,857
5	Politica partitica	0,533	5	Locale	0,626
6	Ecologico/ambientalista	0,410	6	Democrazia dal basso	0,264
7	Economico	0,371	7	Modello di sviluppo	0,220
8	Giuridico	0,255	8	Giuridico	0,187
9	Modello di sviluppo	0,153	9	Protesta/resistenza	0,077
10	Vita quotidiana	0,121	10	Salute	0,066
11	Salute	0,095	11	Autoritarismo	0,022
12	Locale	0,000	12	Politica partitica	0,000

La fig.10.2 riporta, nell'ordine decrescente che assumono nel caso valsusino, i frame in base al loro indice di centralità. Come si può notare, il gap fra le due colonne relative ad ogni inquadramento risulta quasi sempre piuttosto importante, determinando una sostanziale inversione nell'ordine di rilevanza delle cornici cognitive entro cui inquadrare la vicenda, intersoggettivamente attribuito dai vari attori favorevoli e contrari nel corso del processo. Se in Italia promotori ed oppositori hanno entrambi concorso all'attuale rappresentazione della vicenda Tav come questione primariamente tecnica ed insieme intrinsecamente politica, in Francia istituzioni, società civile e i (pochi) aperti oppositori hanno congiuntamente contribuito a inquadrare il problema di *policy* soprattutto quale questione economica, ma nella quale il sapere non specialistico pare investito di piena centralità nell'insieme delle pratiche discorsive.

Come questa preferenza per il sapere tecnico piuttosto che per quello profano sia da addebitare a cause attinenti alle caratteristiche del processo decisionale, o viceversa ad altre motivazioni, sarà oggetto dei prossimi paragrafi. Così come lo saranno gli altri temi scaturiti da questa prima ricognizione comparativa sulla definizione cognitiva che gli attori attribuiscono al problema: il grado di generalità delle giustificazioni e delle azioni e soprattutto il fatto stesso di diagnosticare come problema non solo l'opzione di *policy*, ma lo stesso processo attraverso questa viene perseguita. Tali temi andranno a costituire le variabili indipendenti (X_i) prese in considerazione in maniera esplorativa nella successiva fase di compa-

Fig. 10.2 Comparazione in base all'indice di centralità dei frame all'interno del network concettuale



razione attraverso le tecniche della *Comparative Qualitative Analysis* (QCA), per giungere ad una spiegazione di quella che si vuole indagare quale variabile dipendente (Y), vale a dire la scelta di repertori d'azione di tipo conflittuale. In realtà, in linea con l'ipotesi iniziale della ricerca, valore di variabile indipendente è stato attribuito alla problematizzazione del processo decisionale, mentre gli altri temi messi in luce in questa prima fase sono stati inseriti con il ruolo di variabili di controllo, allo scopo di verificare la tenuta della relazione eventualmente trovata.

11.1 Studio comparato dei repertori d'azione collettiva (Y)

10.2.1 *Questioni metodologiche*

Lo studio della variabile supposta come dipendente nell'ipotesi iniziale (Y), vale a dire la scelta dei repertori d'azione collettiva, coincide con la fase logicamente finale del framework utilizzato (studio del contesto e delle arene; studio dei frame e delle giustificazioni; studio delle azioni). I dati relativi agli eventi, di protesta e non, sono stati ricavati dalle informazioni non strutturate contenute nella cronaca giornalistica, negli archivi on-line dei soggetti coinvolti, ma soprattutto nei *claims* degli attori stessi. Questi sono stati codificati, secondo il suggerimento della *Quantitative Narrative Analysis* [Franzosi 2010; 1989], attraverso le unità semantiche data-soggetto-azione-oggetto, e analizzati secondo le procedure della *Protest event analysis*.

Per ogni evento sono state registrate, oltre alla data e ai partecipanti, le seguenti variabili:

- Numero approssimativo di partecipanti (dove rintracciabile);
- Portata dell'azione (locale; sovra-locale; nazionale; internazionale);
- Tipo d'azione (contatti con i media; contatti con politici/istituzioni/ferrovie; azioni dirette; ricorsi legali; informazione/divulgazione)³;
- Forme d'azione (informativa/conoscitive; legali; dimostrative; perturbative)⁴.

Si è infine attribuita a ciascun evento una logica dell'azione prevalente, fra le seguenti quattro modalità [della Porta e Diani 1997, 201]:

- Consenso al raggiungimento dell'obiettivo (logica funzionale);
- Rottura del consenso:
- Dimostrazione della diffusione delle proprie convinzioni (logica dei numeri);
- Capacità di apportare perdite materiali (logica del danno);
- Dimostrazione tramite il proprio esempio della possibilità di agire (logica della testimonianza).

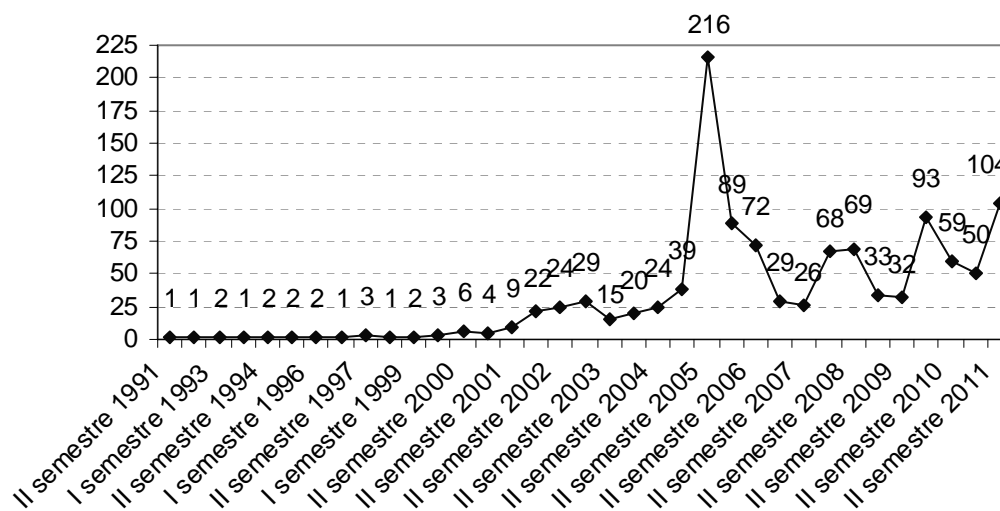
10.2.2 *L'andamento degli eventi nel tempo*

La ricognizione del numero di azioni collettive nel tempo può dare una prima indicazione di massima sull'andamento dell'attenzione pubblica sul tema, e una possibilità esplorativa di accostare il numero di eventi a concomitanti vicende ascrivibili al processo decisionale piuttosto che a questioni riguardanti il contenuto delle scelte e le loro ricadute locali. Questo offre un'indicazione di massima sul possibile legame fra il modello decisionale (o meglio: la problematizzazione pubblica del processo decisionale solo in parte legata all'effettivo modello adottato) e la reazione delle collettività locali. Ossia se i due

³ Per le modalità di partecipazione si sono mutate e riadattate per il caso in esame le categorie presenti negli studi classici sul tema: Barnes e Kaase [1979]; Milbrath e Goel [1977]; Verba, Nie e Kim [1987]; della Porta e Diani [1997, 274].

⁴ In questo caso si è preso spunto da: Tarrow [1998]; della Porta e Diani [2004, 173-177]; Cefaï e Trom [2001].

Fig. 10.3 Italia: Numero di azioni collettive nel tempo (N=1153)



fenomeni presentino dei punti di contatto nel corso della scansione diacronica degli eventi, o se piuttosto tale possibile relazione sia da accantonare già in sede preliminare in favore di spiegazioni attinenti più alla scelta in sé che non al processo attraverso cui si è giunti ad essa.

Partendo dal caso italiano (fig. 10.3), si può anzitutto notare che esso presenta una distribuzione del tutto asimmetrica rispetto allo scorrere del tempo, con la gran parte dei 1153 eventi collettivi totali (conflittuali e non) concentrata negli ultimi sei anni della vicenda, a fronte di un arco temporale di venti anni (1991-2011). La mediana cade così solo sul periodo che indica il II semestre 2006, mentre l'indice di Skewness registra un valore di -0.844 (Std. Er=0.072). La spiegazione dell'andamento può come sempre essere duplice: 1) gli eventi si concentrano nella seconda parte della vicenda perché con l'andare del tempo si rendono via via più evidenti i problemi legati alla costruzione dell'opera, e più stringenti i tempi per l'effettiva partenza di lavori (ipotesi legata all'oggetto di *policy*); 2) gli eventi si concentrano nella seconda parte della vicenda perché a questo punto si sono resi palesi i difetti del processo decisionale anche ai soggetti che inizialmente riponevano fiducia in esso (ipotesi legata al processo di scelta).

Si può tentare di verificare se la seconda ipotesi, quella legata al processo decisionale, abbia un qualche valore di verità, oppure vada scartata in favore della prima, andando a confrontare l'andamento degli eventi collettivi con le periodizzazioni fatte a proposito dello sviluppo della scelta pubblica e con le contemporanee vicende dal punto di vista delle opzioni di scelta. Quanto all'andamento delle azioni collettive, la prima quantità significativa (29) si registra fra il I semestre 2002 e il I semestre 2003. Si ha poi un alto picco, tanto improvviso quanto rapidamente declinante, in coincidenza del II semestre 2005, che conta il numero più elevato di eventi (216). A questo seguono altri tre picchi, decisamente meno importanti: fra il I e il II semestre 2008 (69), al I semestre 2010 (93) e al II semestre 2011 (104). Se si guarda tuttavia alla tendenza nel tempo di questi ultimi tre picchi, sembrerebbe che, al di là della natura multimodale della distribuzione di frequenza, essi formino parte di oscillazioni all'interno di un unico ciclo, tuttora in fase ascendente a partire dal 2008.

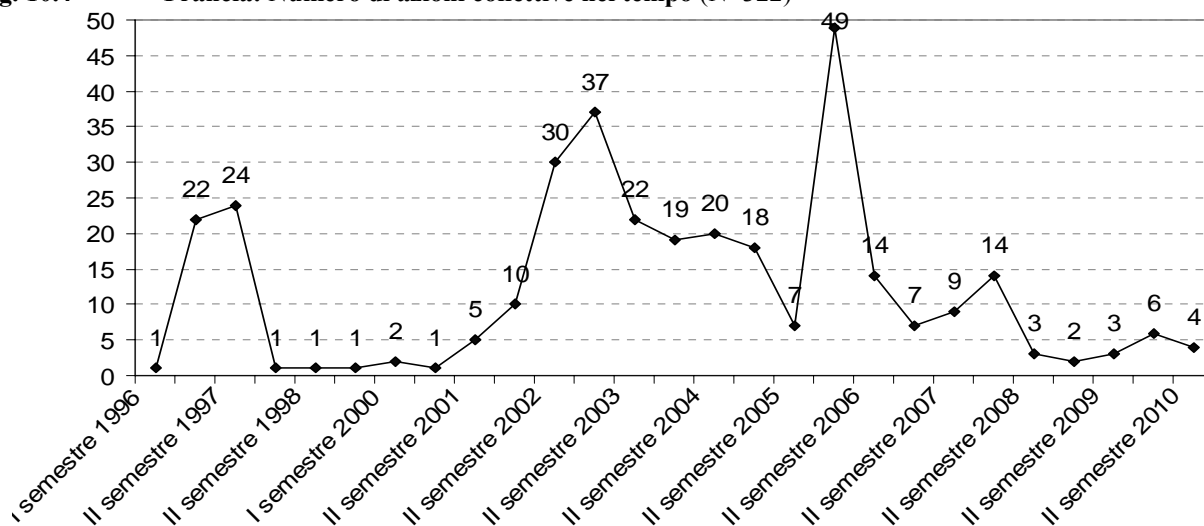
Mettendo in relazione tale andamento con le vicende che gravitano attorno alla questione Tav, si può verificare come la prima crescita significativa delle azioni fra il 2002 e il 2003 coincida, per quanto riguarda i fattori attinenti al processo decisionale, con l'entrata in vigore della Legge Obiettivo, e con la fallimentare esperienza del Tavolo Tecnico-Politico per l'approvazione regionale del progetto preliminare, con il movimento tutto a recriminare la scarsa trasparenza soprattutto sotto il punto di vista techni-

co. Non si registra viceversa alcuna possibile motivazione dal punto di vista dell'opzione di *policy*, sotto forma di un attacco diretto o immediato agli interessi locali, dal momento che all'epoca vigeva peraltro una pesante indeterminazione non solo sul tracciato, ma persino sulla funzione della nuova infrastruttura (alta velocità passeggeri o alta capacità merci).

Passando al vero e proprio picco del 2005, esso può invece essere facilmente ricondotto ad eventi chiave sia sul versante decisionale che su quello dei contenuti delle scelte. Dal primo punto di vista si assiste alla frustrazione derivante dal fallimento di quella che in Valle era stata vissuta come la prima arena di discussione concessa agli amministratori locale dopo quindici anni, con la chiusura anticipata e con un nulla di fatto della Commissione Rivalta. Dal secondo punto di vista, con la chiusura di tale arena si pone il problema pressante dell'immediata partenza delle trivellazioni. Entrambi i fattori sembrano in grado di giustificare sia l'improvvisa impennata di azioni collettive, sia il suo rapido declino. Sia l'improvviso strappo del Governo con la chiusura della discussione di cui la Valle era rimasta in paziente attesa per tutti gli anni precedenti, sia la minaccia di inizio immediato dei lavori che si pensavano sospesi in vista della discussione in atto, sembrano infatti condizioni sufficienti per lo scoppio improvviso della protesta. E allo stesso modo sia l'istituzione di arene allargate quali l'Osservatorio e il Tavolo Politico, e la promessa di un cambio deciso nel processo decisionale in favore della concertazione, sia la moratoria delle trivellazioni sino alla fine dei lavori di queste arene, sarebbero possibili presupposti per un rapido rientro delle mobilitazioni.

Quanto al picco del 2008, sarebbe da mettere in relazione, sul versante processuale, al raggiungimento dell'"accordo truccato" di Pra Catinat all'interno dell'Osservatorio, e con l'inizio della fronda interna al fronte amministrativo contro il presunto metodo autoritario di conduzione dell'Osservatorio da parte del presidente Virano. Non sembra invece, anche in questo caso, poter essere collegato ad alcuna contestuale motivazione dal punto di vista dell'opzione di *policy*. Cosa che può però essere in entrambi i casi del 2010 e del 2011, con il rischio sempre imminente di partenza delle trivellazioni costantemente bloccato dalle potestà locali. Entrambi i casi, tuttavia, presentano anche una possibili spiegazione dal punto di vista del processo decisionale. Il primo con il decreto governativo sulla rappresentanza interna all'Osservatorio e l'esautorazione del ruolo di controparte semi-ufficiale della Comunità Montana; il secondo con l'allontanamento della Bassa Val Susa dai centri decisionali e la promessa di compensazioni ai comuni favorevoli all'interno del Comitato di Pilotaggio, ormai non rappresentativo dei territori attraversati dalla linea.

Fig. 10.4 Francia: Numero di azioni collettive nel tempo (N=322)



Passando ora al caso francese (fig. 10.4), si può notare prima di tutto un numero complessivo di eventi di gran lunga inferiore a quello italiano (322 contro 1153), indice già di per sé della diversa predisposizione sia nei confronti dell'opera che del processo decisionale. Anche in questo caso la distribuzione presenta un'evidente asimmetria nella frequenza cronologica, per quanto non accentuata come quella valsusina (mediana al I semestre 2004; indice di Skewness pari a -0.561 , Std.Er= 0.134). Ciò che più sorprende, se confrontato alla veloce attivazione piemontese di associazioni ambientaliste ed enti locali, per quanto senza grandi numeri in termini di azioni, è il fatto che non si registri alcun evento se non a partire dal I semestre 1996, vale a dire sei anni dopo la messa in agenda della Torino-Lione. Dal quel momento in avanti la distribuzione assume un andamento multimodale, con almeno tre picchi principali che come nel caso precedente possono essere messi in relazione ai contemporanei mutamenti riscontrati nella vicenda.

Il picco del I e II semestre 1997 sarebbe, in termini strettamente cronologici, solo parzialmente spiegabile con la concomitante consultazione nella fase di Pre-Etudes Fonctionnelles, che inizia solo nell'ottobre 1997 per terminare a gennaio 1998. È da ricordare tuttavia come qui venga presa in considerazione la totalità delle azioni, e non solo quelle di protesta. Si vedrà così nel prosieguo dell'analisi come questo primo picco sia interamente attribuibile a forme non conflittuali neppure da un punto di vista dimostrativo, e nello specifico alle pressioni delle unioni di quartiere della zona di Bourgoin-Jallieu sulle amministrazioni locali, gli eletti di zona e le ferrovie nell'ottica di ottenere rassicurazioni circa le caratteristiche dell'opzione di *policy*, non certo a proposito del processo di scelta.

Il picco del II semestre 2002 – I semestre 2003 pare all'opposto da attribuire primariamente proprio a vicende attinenti al processo decisionale, ed in particolare all'inchiesta pubblica per il comune di Villarodin-Bourget e alle successive polemiche, sollevate dall'attiva associazione ASSMoulin, contro le presunte irregolarità registrate tanto nel corso del suo svolgimento, quanto nelle conclusioni scaturite dal processo di consultazione. Polemiche destinate a perdurare anche nei periodi successivi, a seguito dell'implementazione dei lavori locali e la conferma delle più fosche preoccupazioni dell'associazione (fattori legati principalmente all'oggetto di *policy*, per quanto intrinsecamente collegati alle precedenti critiche al processo di scelta), ma in misura comunque minore rispetto al picco registrato in prossimità del momento decisionale, andando così a costituire la fase calante di questo ciclo. Ciclo che resta comunque inizialmente attivato da motivazioni di tipo prettamente processuale, come confermato dalle stesse parole dell'associazione, costituitasi appositamente in vista della consultazione.

Anche il picco del I semestre 2006 sembra direttamente imputabile all'inchiesta pubblica nei comuni della Maurienne in vista della dichiarazione di pubblica utilità per la tratta internazionale del progetto, senza alcuna concausa legata al tema di *policy*, se non indirettamente attraverso la previsione del raddoppio del tunnel autostradale del Frejus (opzione vista dalle associazioni della Maurienne come contrapposta alla scelta dell'alta velocità ferroviaria). E così pure il "picco" secondario del I semestre 2008 resta da imputare alle polemiche sollevate da Acac contro la conduzione definita "antidemocratica" dell'inchiesta pubblica (incontro con il *commissaire enquêteur* del dicembre 2007; lettera al Prefetto del 4/3/2008; comunicato del 10/6/2008).

Facendo il punto alla luce del confronto fra le varie periodizzazioni, sembra di poter affermare anzitutto che la tesi dell'influenza del processo sulla scelta di ricorrere all'azione collettiva (conflittuale o meno) non sia preliminarmente da scartare. Da un confronto basato strettamente sulla coincidenza cronologica, essa può infatti rappresentare quantomeno una concausa per buona parte dei picchi di eventi, sicuramente a fianco di spiegazioni più direttamente legate a fattori attinenti al contenuto delle scelte.

Nel caso italiano, in particolare, la presenza di due casi sui cinque picchi complessivi che non paiono poter essere ricollegati in alcun modo a spiegazioni attribuibili alle opzioni di scelta, mentre tutti e cinque trovano qualche possibile spiegazione in concomitanti sommovimenti dal punto di vista del processo decisionale, pare suffragare in qualche modo un'influenza più o meno marcata di quest'ultimo sulla spinta all'azione collettiva. In particolare sembra di poter leggere gli ultimi tre picchi come oscillazioni all'interno di un'unica fase ascendente di mobilitazione. In questo caso la relazione con i contemporanei avvenimenti all'interno delle arene sarebbe anche più chiara. Si troverebbero infatti due distinti cicli di mobilitazione [Tilly e Tarrow 2008; Tarrow 1998], perfettamente in sintonia temporale con due distinti cicli di *policy*, o meglio con il loro fallimento. Il primo ciclo raggiunge infatti il proprio picco nel II semestre 2005 in coincidenza con il fallimento della prima ipotesi progettuale, considerata a livello locale come autoritaria, scaturita dall'iter previsto dalla Legge Obiettivo, per poi declinare rapidamente con l'abbandono di quest'ultima e la promessa di una ripartenza da zero su basi condivise. Il secondo ciclo inizierebbe invece la sua fase ascendente a partire dal 2008, quando anche il secondo ciclo di *policy* frutto dell'asimmetrica inclusione dei rappresentanti locali [della Porta e Piazza 2008] inizia a creare seri e diffusi scontenti tanto nel movimento quanto nei sindaci e nei loro esperti, tanto all'interno quanto all'esterno delle arene, fino al suo picco nel II semestre 2011 legato ad un nuovo progetto definitivo, e allo stallo che contraddistingue la situazione attuale.

Più complesso appare il caso francese, nel quale, a fronte di tre picchi potenzialmente spiegabili attraverso un concorso causale di fattori processuali e di contenuto, compare un picco, il primo, che non pare poter essere attribuito, se non molto parzialmente, a concomitanti eventi significativi dal punto di vista delle arene decisionali. Nel caso d'oltralpe entrano tuttavia in causa fattori legati ad una maggiore complessità degli *stakeholders*, i quali come si è visto si pongono su di una scala di posizioni decisamente più ampia nei confronti tanto dell'opzione di *policy* (la costruzione della nuova linea), quanto del processo di scelta. Pertanto, a parità di modello decisionale adottato, entra qui in gioco la posizione dei singoli attori verso tale modello, la sua problematizzazione o meno, che permette di introdurre una dimensione meno statica e una spiegazione meno istituzionalista delle possibili influenze sui repertori d'azione, in un certo qual modo impensabile dal versante italiano dove contestazione della scelta pubblica e contestazione del processo vanno in gran parte di pari passo. Dal lato francese, viceversa, la presenza di soggetti quali le unioni di quartiere, artefici del primo picco di eventi (non conflittuali) e preoccupate della scelta di costruire una nuova infrastruttura sul proprio territorio, senza per questo porsi il processo decisionale quale questione rilevante, permetterebbe di non escludere l'ipotesi iniziale pur in presenza di un caso potenzialmente contrario. A contare sarebbe non tanto il modello decisionale in sé, quanto la percezione che di esso hanno gli attori. Nel senso che se (come nel caso delle unioni di quartiere) la problematizzazione della sola scelta pare dimostrarsi condizione necessaria e sufficiente a stimolare l'azione collettiva *tout court*, essa potrebbe non essere sufficiente a determinare azione collettiva di tipo conflittuale, richiedendo l'apporto di una problematizzazione da parte degli attori anche del processo decisionale da cui la scelta dipende. Si tratta di questioni che verranno approfondite in seguito.

10.2.2 L'evoluzione delle azioni dei vari attori

L'importanza del posizionamento del singolo soggetto collettivo nei confronti tanto dell'opera che del modello di scelta pubblica è cruciale, e sarà infatti l'attore collettivo a rappresentare l'unità d'analisi nella fase di QCA. Per questa ragione è fondamentale approfondire la frequenza di eventi di mobilitazione disaggregandola per i soggetti che vi partecipano. In Italia (tab. 10.4) oltre la metà delle azioni

collettive è portata avanti dal Movimento No-Tav nel suo complesso, spesso attraverso quel Comitato di coordinamento che come si è già avuto modo di notare quando si è registrato l'alto numero di riferimenti cognitivi di ordine motivazionale al suo interno, funge effettivamente, prima di tutto, da organizzazione in vista dell'azione. Quando non è questo il caso, si sono censiti come eventi del movimento nel suo complesso quelli a cui hanno partecipato una pluralità di soggetti che si muovono al suo interno, catalogandoli diversamente ai singoli attori solo quando questi ultimi ne sono i soli partecipanti. Nonostante ciò, i comitati contano comunque il 27,8% delle azioni, confermando ancora una volta di essere, dal 2002 in avanti, l'anima più attiva dell'opposizione al Tav. Seguono gli amministratori locali, che si fermano però al 9,4%, e centri sociali ed associazioni ambientaliste, solamente al 2,9%. Ben diversa la proporzione in Francia, dove $\frac{1}{3}$ delle azioni è portato avanti dalle unioni di quartiere. Il che è importante poiché, come si vedrà, ciò comporta che almeno $\frac{1}{3}$ degli eventi riguarda azioni cooperative e mai conflittuali, guidate da una logica ristretta e dirette unicamente al contenuto della *policy*, e solo assai di rado al processo decisionale. Si tratta in linea di massima di contatti con politici ed istituzioni, a partire dai sindaci che, a loro volta, coprono quasi $\frac{1}{4}$ delle azioni. Un peso percentuale superiore rispetto alla Val Susa, pur nell'esiguità del numero totale di azioni in terra francese, contraddistingue poi le associazioni ambientaliste (16,3%). Inferiore invece per i comitati, con cui si indicano qui i vari collettivi Non-Lgv. La loro percentuale si ferma al 13,6%, ma resta quasi incommensurabile la distanza in termini assoluti (45 eventi) dai comitati italiani, che da soli vanno quasi ad eguagliare il numero totale di azioni registrate dal versante francese (320). Spicca invece una percentuale più bassa, ma assai più densa di significato: quella delle associazioni della Maurienne (Reagir e Vivre en Maurienne: 14 eventi, molti dei quali di protesta in senso classico), vale a dire di attori irremovibilmente favorevoli alla scelta pubblica.

Tab. 10.4 Italia: Eventi per attore

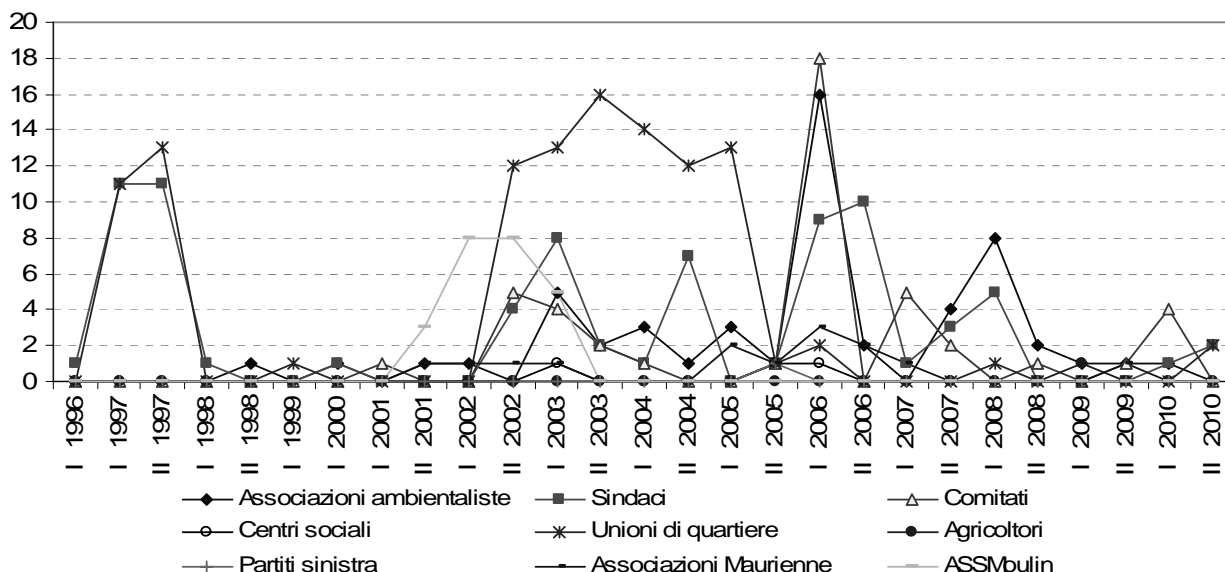
	n	%
Associazioni ambientaliste	34	2,9
Sindaci	108	9,4
Comitati	320	27,8
Centri sociali	33	2,9
Movimento No-Tav	622	53,9
Promotori	2	0,2
Agricoltori	2	0,2
Partiti sinistra	29	2,5
Sindacati di base / Fiom	3	0,3
Totale	1153	100

Tab. 10.5 Francia: Eventi per attore

	n	%
Associazioni ambientaliste	54	16,3
Sindaci	79	23,8
Comitati	45	13,6
Centri sociali	3	0,9
Unioni di quartiere	111	33,4
Agricoltori	1	0,3
Partiti sinistra	1	0,3
Associazioni Maurienne	14	4,2
ASSMoulin	24	7,2
Totale	332	100

Le azioni da parte di soggetti favorevoli alla linea assommano nel complesso al 6,6% del totale (22), ed esistono persino periodi, come II semestre 2005, II semestre 2006 e II semestre 2009, in cui si registra un numero pari o paragonabile di azioni da parte di favorevoli e contrari. Da sottolineare infine il 7,2% di ASSMoulin, che costituisce un caso di tutto rilievo a supporto dell'ipotesi di variazione nel corso del tempo, a seguito dell'andamento del processo decisionale, della problematizzazione del processo stesso. Dall'andamento delle azioni dei singoli attori nel tempo (fig. 10.5) si può infatti notare come l'associazione veda incrementare la propria mobilitazione non solo in vista dell'inchiesta pubblica di suo interesse, tra la fine del 2001 e inizio 2002, ma anche in seguito, a causa del mutamento di atteggiamento che essa matura nei confronti di un processo decisionale che ha dimostrato di non tenere in conto le sue preoccupazioni. Questa figura permette inoltre di confermare quanto detto in precedenza: vale a dire che il primo picco, nel 1997, è da addebitare interamente ai contatti delle unioni di quartiere con i sindaci, e dai contatti di questi ultimi con politici ed istituzioni ad un livello territoriale superiore,

Fig. 10.5 Francia: Eventi per attore nel tempo

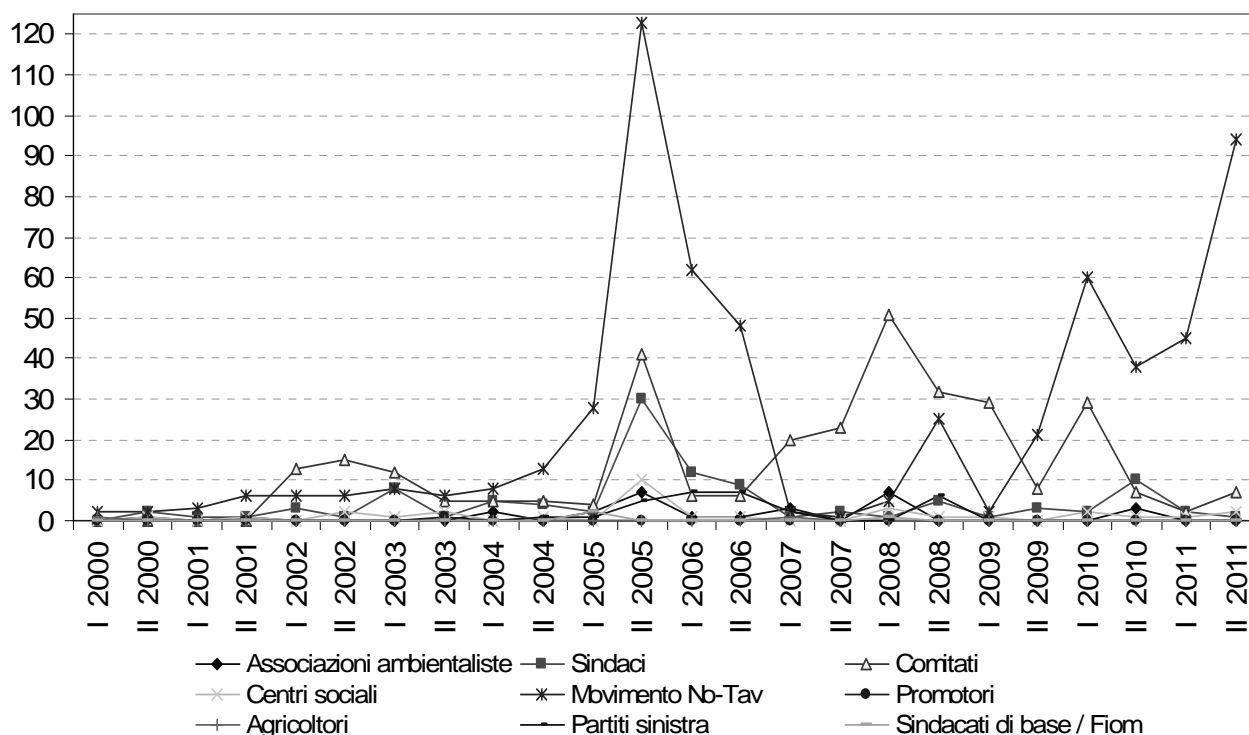


per fare da mediatori nei confronti delle istanze dei primi in vista della consultazione della fase di Pre-Etudes Fonctionnelles. Si evince anche la tendenza soprattutto delle associazioni ambientaliste, ma in generale di tutti i soggetti escluse le unioni di quartiere, a mobilitarsi principalmente in vista dei momenti di coinvolgimento ufficiali, che per questa ragione (a parte il primo) coincidono con i picchi di azione collettiva.

Per quanto riguarda l'Italia (fig. 10.6), è da rimarcare anzitutto l'andamento delle azioni dei comitati rispetto a quelle del movimento nel suo complesso e a quelle dei sindacati. Le azioni portate avanti singolarmente dai comitati tendono infatti a crescere quando diminuiscono quelle del movimento, e viceversa. Tale andamento dovrebbe dipendere dai rapporti che intercorrono di tempo in tempo fra le due anime principali del movimento stesso, vale a dire comitati ed amministratori, causati dal diverso approccio al coinvolgimento nelle arene ufficiali. Quando sindacati e comitati condividono lo stesso orizzonte di massima, come nel 2005-2006 e dal 2009 in avanti, gli eventi attribuibili all'intero movimento eccedono di gran lunga quelli imputabili ai soli comitati.

L'opposto accade quando le incomprensioni fra il versante civico e quello amministrativo si fanno più aspre a causa di una diversa strategia auspicata nei confronti del processo decisionale, rendendo più difficile o addirittura impossibile la collaborazione all'interno del movimento. Come è accaduto fra il 2007 e il 2009, quando appunto le azioni individuali dei comitati prevalgono nettamente su quelle del movimento, che in sostanza scompaiono. È questo il periodo in cui i rapporti fra i due soggetti collettivi si fanno più tesi, con i comitati a spingere per l'abbandono dei tavoli di discussione giudicati manipolativi, e i sindacati che pur criticandone lo svolgimento preferiscono rimanere all'interno delle arene. La distanza cresce fino al I semestre 2008, fino cioè al "quasi-accordo" di Pra Catinat fra Governo e sindacati. Quando poi, immediatamente dopo, il fronte amministrativo inizia a dividersi sul reale significato da attribuire all'accordo, riprendono gradatamente le azioni congiunte fra i comitati e gli amministratori ribelli, determinando un altrettanto graduale calo delle azioni individuali da parte dei comitati. Finché, a partire dal II semestre 2009 con l'abbandono dei tavoli da parte di una buona parte dei sindacati, le azioni di movimento tornano ad essere prevalenti.

Fig. 10.6 Italia: Eventi per attore nel tempo



Se poi nei momenti in cui i temi legati al contenuto della politica si fanno più pressanti, vale a dire i momenti in cui la minaccia di partenza delle trivellazioni diventa immediata come nei picchi del II semestre 2005 e del I semestre 2010, le azioni dei comitati tornano a crescere assieme a quelle congiunte, pur rimanendo in minoranza, una diversa scansione temporale sembra registrarsi nel caso in cui lo scontento venga indirizzato verso il processo decisionale. In questo caso i comitati paiono anticipare le considerazioni e le mosse degli amministratori nei confronti delle arene cui partecipano⁵. Se infatti i comitati iniziano sin dal I semestre 2002 a portare avanti azioni di denuncia contro la presunta parzialità e superficialità del Tavolo politico-tecnico regionale, i sindaci preferiscono seguire la strada della cooperazione fino a che, nel I semestre 2003, non iniziano anch'essi a portare avanti azioni di denuncia in tal senso. Cosa che si ripete anche nei periodi già citati del 2008 e del 2010. Questo, ancora una volta, non andrebbe comunque letto come un pregiudizio dei comitati contrario al confronto. Basti guardare, a tale proposito, la drastica riduzione nelle azioni dei comitati dal II semestre 2005 al I semestre 2006, con l'istituzione delle nuove arene allargate cui anche il versante civico decide di dare credito di fiducia. Solo a partire dal 2007, poi, le loro azioni ricominceranno a crescere, solo dopo che i limiti di tali arene sono divenuti evidenti.

10.2.3 La portata degli eventi

Un elemento importante, che sarà utilizzato come variabile di controllo nella fase di QCA, è il grado di generalità adottato dagli attori, tanto nei loro riferimenti cognitivi quanto nella portata delle loro azioni. Su quest'ultimo punto una conferma rispetto a quanto già detto rispetto ai frame utilizzati viene dal fatto che, e non solo in proporzione, gli eventi di scala locale assumono in Francia un peso maggiore di

⁵ Il che ovviamente, a seconda dei punti di vista, può significare una maggiore lungimiranza dei comitati di fronte ai "raggiri" decisionali dei promotori, oppure la tendenza da parte dei sindaci a farsi dettare la linea politica dalla piazza.

Tab. 11.6 Italia: Portata dell'azione

	n	%
Locale	17	1,5
Sovra-locale	722	62,6
Nazionale	344	29,8
Internazionale	70	6,1
Totale	1153	100

Tab. 11.7 Portata dell'azione

	n	%
Locale	70	21,1
Sovra-locale	127	38,3
Nazionale	109	32,8
Internazionale	26	7,8
Totale	332	100,0

quanto non accada in Italia (tabb. 10.6 e 10.7). In Italia tuttavia si ha anche che la predominanza della scala sovra-locale è più accentuata, mentre la proporzione di eventi di carattere nazionale è paragonabile. Questi ultimi due fenomeni sono riconducibili all'alto numero di azioni da parte delle azioni di quartiere dell'Isère, che eleggono a strategia d'azione pressoché unica il contatto con politici ed istituzioni. Se queste rimangono solitamente alla scala locale, dirette principalmente al sindaco affinché si faccia a sua volta garante delle istanze territoriali ai livelli più alti, avviene, più raramente per le unioni di quartiere ma in maniera assai diffusa per le associazioni ambientaliste, che il contatto avvenga direttamente, by-passando la figura di *brokerage* del livello municipale per dirigersi verso singoli deputati eletti sul territorio, la Regione, il Dipartimento, il *Syndicat Mixte*, il Ministero, il *commissaire enquêteur* e soprattutto le ferrovie. Sarebbero dunque da addebitare a ciò le azioni relativamente numerose portate a livelli che esulano dalla scala rigidamente locale che caratterizza i riferimenti cognitivi dei comitati di quartiere, i quali vengono però declinati in contatti anche di scala superiore.

Guardando a come si distribuiscono nel arco del tempo le azioni ai vari livelli, si può notare come in Val Susa gli eventi di portata sovra-locale, vale a dire di valle, provinciale o regionale, siano largamente prevalenti quasi in ogni periodo (fig. 10.7). Le uniche eccezioni, significativamente, si hanno nei periodi di relativa calma dalle pressanti questioni poste a livello locale dal processo decisionale o dal contenuto della politica, vale a dire nei momenti in cui il rischio immediato di partenza delle trivellazioni pare scongiurato, periodi in cui le azioni di livello nazionale hanno il sopravvento proprio in concomitanza con il calo di quelle sovra-locali. Come tra il I semestre 2006 e il II semestre 2007, con l'istituzione delle arene allargate, e nel II semestre 2008 con il rifiuto dell'accordo di Pra Catinat di una parte degli enti locali. Anche nel II semestre 2010, pur non riuscendo a superarli, ad un netto calo degli eventi a scala di valle dal periodo precedente caratterizzato dalla mobilitazione contro la partenza delle trivellazioni cor-

Fig. 10.7 Italia: Portata delle azioni nel tempo

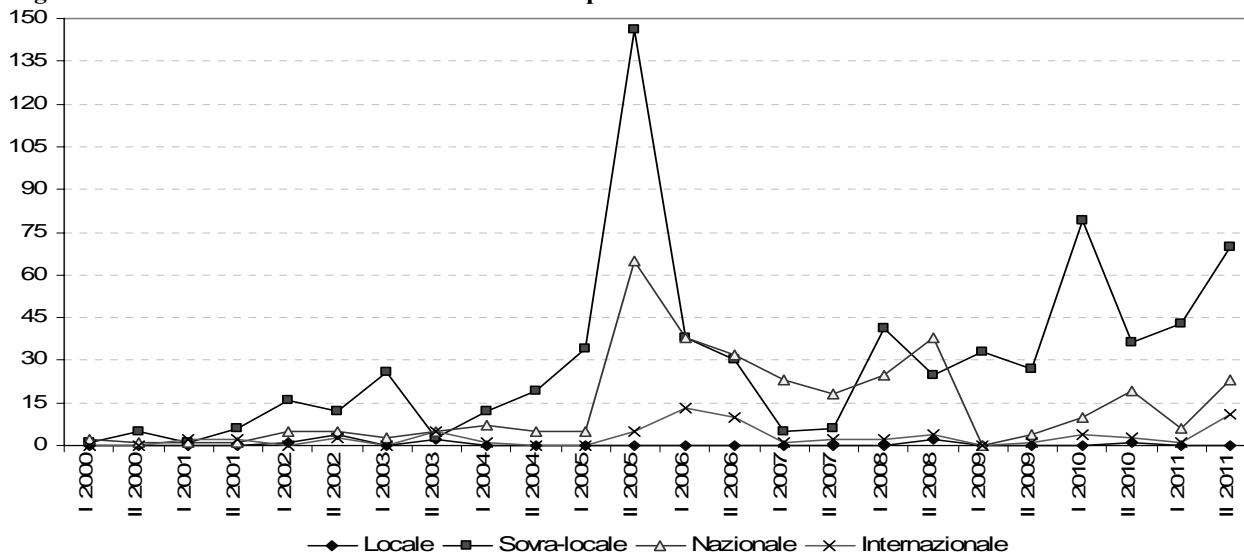
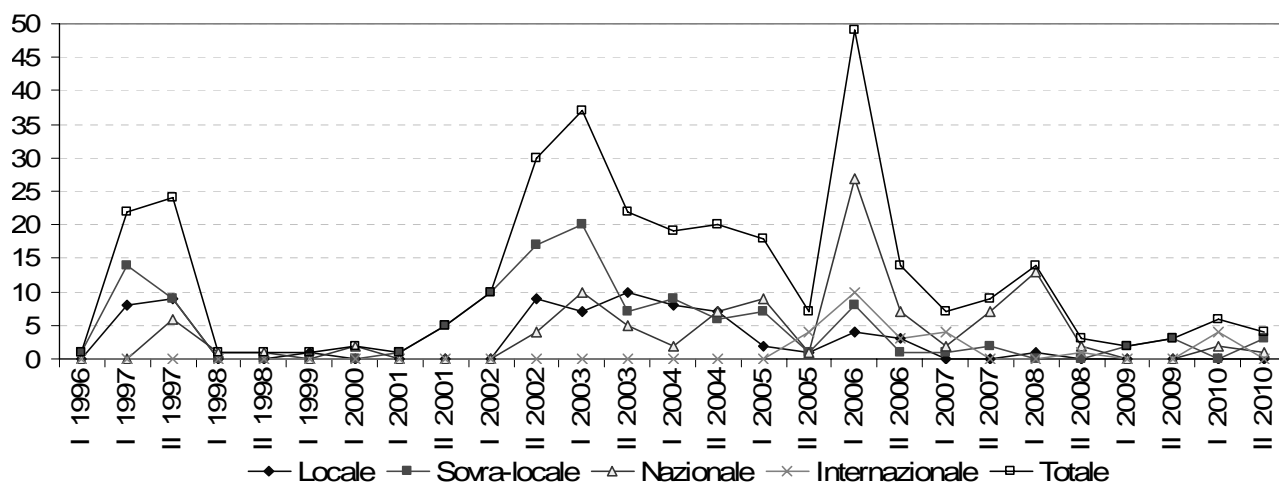


Fig. 10.8 Francia: Portata delle azioni nel tempo

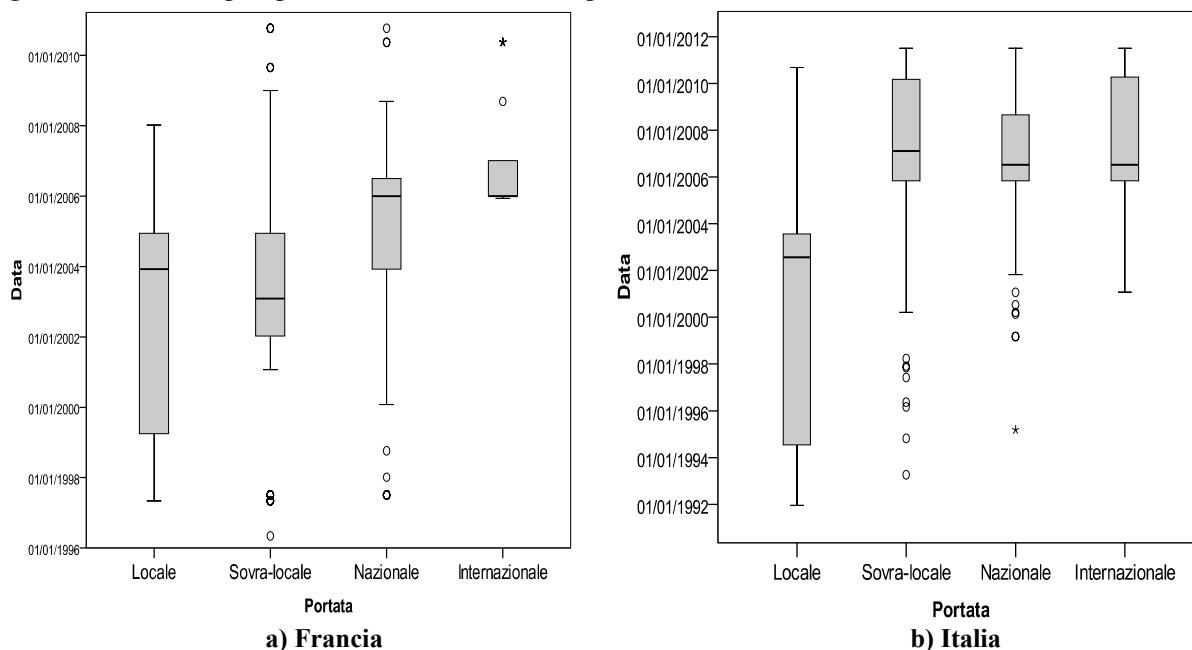


risponde un aumento significativo di quelli di livello nazionale, che poi ridiscendono nel periodo successivo, ancora una volta in favore di quelli sovra-locali, in vista di un rischio più immediato, secondo il principio “pensare globalmente, agire localmente” [della Porta e Piazza 2007].

Nei periodi in cui la partenza dei lavori pare decisamente più credibile tuttavia, come nel II semestre 2005 e nel II semestre 2011, si registra un’impennata delle azioni a tutti i livelli. Passato il momento critico, che corrisponde ad un picco e in cui la fanno da padrone le azioni, spesso azioni dirette, legate necessariamente alla località dei siti di cantiere, si assiste tuttavia ad un calo di queste ultime in favore di una risalita in generalità in cui, scongiurato attraverso la protesta il rischio legato al contenuto della politica, si porta l’attenzione al livello nazionale con azioni di tipo informativo e dirette al processo decisionale. Se questo, come nel 2005 e nel 2010, era appunto legato ai presidi dei cantieri, e quindi a questioni attinenti l’obiettivo di *policy*, nel 2008 pare invece legato a fattori inerenti il processo decisionale, ma ad una scala locale. È infatti il momento della contestazione aperta (locale) ai sindaci che paiono pronti ad un accordo, che infatti arriva a fine semestre. Anche in questo caso però, quando già dal semestre successivo molti amministratori disconoscono tale accordo, il pericolo pare essere superato, le azioni tornano a crescere a livello nazionale in senso informativo.

Nel caso francese (fig. 10.8) si nota anzitutto il maggior numero in vari periodi degli eventi di portata strettamente locale, che nel II semestre 2003 si configurano addirittura come la modalità più spesso utilizzata. Nella maggioranza dei casi, tuttavia, il loro andamento segue quello degli eventi di portata sovra-locale, che fra il 2001 e il 2002 rappresentano la totalità di quelli registrati. Le azioni di livello nazionale hanno invece veri e propri picchi, riuscendo anche a configurarsi in alcuni periodi come la modalità più numerosa, in corrispondenza dei picchi di mobilitazione e più in generale in concomitanza dei momenti cruciali del processo decisionale. Quanto all’evoluzione complessiva della portata delle azioni nel tempo (fig. 10.9), sembra potersi delineare in un caso e nell’altro un allargamento della generalità nel corso del processo. In entrambi i paesi le azioni di portata locale sono concentrate ad uno stadio iniziale della vicenda, per poi lasciare il passo ad altri livelli d’azione nei periodi successivi. Mantenendo tuttavia in Francia una certa continuità lungo tutto l’arco temporale.

Fig. 10.9 Box plot portata delle azioni nel tempo



10.2.4 La logica dell'azione tra scelta pubblica e processo decisionale

Ai fini dello studio dei repertori d'azione, importante è senz'altro la logica che guida l'azione collettiva. In Italia, nonostante il clamore suscitato dagli eventi di protesta anche violenta, è importante sottolineare come le azioni spinte dalla logica del danno non siano che il 5,2% del totale, in tutto 60 nel corso di venti anni (tab. 10.8, marginali di riga). Queste sono peraltro concentrate nei momenti topici della vicenda, legati alla partenza prevista degli scavi: Il semestre 2005 (19; 8,8%); I semestre 2010 (10; 10,7%); Il semestre 2011 (5; 4,8%). Il che sembra indicare che, per quanto molti attori si concentrino spesso sul processo decisionale, reputino comunque blocchi stradali ed altre azioni dirette come le più efficaci nel rispondere ad un immediato attacco dal punto di vista della costruzione dell'opera in sé. Come già anticipato, sarà allora interessante, per il caso valsusino, appurare non il fatto che alcuni soggetti ricorrano al conflitto in quanto contrari alla scelta pubblica (infondo, questa è una cosa alquanto scontata), bensì quali soggetti lo facciano, per verificare se ad usare il conflitto per impedire la scelta pubblica siano o meno, e se siano unicamente loro, quegli attori che problematizzano anche il processo decisionale. Per il momento basti sapere che ad utilizzare la logica del danno, a parte i sindaci in un solo caso, sono solo i comitati No-Tav (26 volte; 8,1% delle loro azioni), il movimento nel suo complesso (24 volte; 3,9%) e i centri sociali (il 27,3% delle loro azioni, ma solo 9 eventi).

Ancor più basso il numero di quelle che rispondono ad una logica che riposa nella mera forza dei numeri (28; 2,4%), mentre ben il 92% dei casi sarebbe ascrivibile ad una logica della testimonianza (tab. 10.8; marginali di riga). Questa domina anche la grande maggioranza degli eventi dal lato francese, per quanto in modo meno netto, con 233 eventi, corrispondenti al 70% del totale (tab. 10.9, marginali di riga). In Francia infatti, sebbene le azioni guidate dalla logica del danno scendano rispetto al caso italiano al 3,6% (12 eventi), sono quelle dettate dalla logica dei numeri a subire un'esplosione, anche in termini assoluti, rispetto al caso italiano, dove, con 28 eventi, rappresentavano solo il 2,4% del totale. Oltre confine esse coprono invece ¼ delle azioni complessive, con 83 eventi ad opera esclusiva delle unioni di quartiere (55) e degli amministratori locali (28).

Tab. 10.8 Italia: Logica dell'azione per attore

	Associazioni ambientaliste	Sindaci	Comitati	Centri sociali	Movimento No-Tav	Agricoltori	Partiti sinistristra	Sindacati di base / Fiom	Promotori	Totale
Funzionale		0,9% (1)							100% (2)	0,3% (3)
Numeri		3,7% (4)	1,3% (4)	6,1% (2)	2,6% (16)	50,0% (1)		33,3% (1)		2,4% (28)
Danno		0,9% (1)	8,1% (26)	27,3% (9)	3,9% (24)					5,2% (60)
Testimonianza	100% (34)	94,4% (110)	90,6% (290)	66,7% (22)	93,6% (581)	50,0% (1)	100% (29)	66,7% (2)		92,1% (1060)
Totale	100% (34)	100% (107)	100% (320)	100% (33)	100% (621)	100% (2)	100% (29)	100% (3)	100% (2)	100% (1151)

La questione più rilevante per il caso francese è la composizione per partecipanti delle azioni guidate dalla logica del danno. Seppur con soli 8 casi (sui 12 totali però), sono le associazioni della Maurienne, apertamente favorevoli alla costruzione della Torino-Lione, a determinare i $\frac{2}{3}$ delle azioni sicuramente conflittuali dal lato francese, soprattutto attraverso blocchi stradali e del valico autostradale del Frejus. Quelle dettate da una logica del danno rappresentano peraltro il 57% di tutte le azioni di queste associazioni, e nel complesso costituiscono il 31,8% delle azioni dei soggetti favorevoli all'obiettivo di *policy* (ben superiore al 18% guidato da una logica funzionale al raggiungimento dell'obiettivo stesso, che verrebbe da pensare dovrebbe invece egemonizzare le azioni dei sostenitori della scelta), contro solo l'1,6% dei soggetti variamente contrari. Sul versante francese sono insomma soprattutto gli attori schierati in favore della scelta pubblica ad utilizzare con maggiore probabilità repertori d'azione orientati a creare danno ($p=0.000$). La posizione nei confronti dell'oggetto di *policy* non pare dunque così determinante, come invece poteva apparire nel caso italiano, per la scelta di una mobilitazione di tipo conflittuale. Il che rende ancora più importante, per il caso francese, verificare la correlazione con l'altra possibile variabile indipendente, vale a dire la problematizzazione del processo decisionale. Se infatti in Italia quest'ultima va quasi sempre di pari passo con la contrarietà alla scelta, rendendo difficile separare i due effetti sull'esito conflittuale, in Francia le questioni paiono essere almeno in parte separate, rendendo più agevole testare la relazione.

Tab. 10.9 Francia: Logica dell'azione per attore

	Associazioni ambientaliste	Sindaci	Comitati	Centri sociali	Unioni di quartiere	Agricoltori	Partiti sinistra	Associazioni Maurienne	ASSMoulin	Totale
Funzionale	(2) 3.7%	(1) 1.3%					(1) 100.0%			(4) 1.2%
Numeri		(28) 35.4%			(55) 49.5%					(83) 25.0%
Danno	(1) 1.9%		(2) 4.4%	(1) 33.3%				(8) 57.1%		(12) 3.6%
Testimonianza	(51) 94.4%	(50) 63.3%	(43) 95.6%	(2) 66.7%	(56) 50.5%	(1) 100.0%		(6) 42.9%	(24) 100.0%	(233) 70.2%
Totale	(54) 100%	(79) 100%	(45) 100%	(3) 100%	(111) 100%	(1) 100%	(1) 100%	(14) 100%	(24) 100%	(332) 100%

Tab. 10.10 Francia: Logica dell'azione per portata dell'azione

	Locale	Sovra-locale	Nazionale	Internazionale
Funzionale			(3) 2.8%	(1) 3.8%
Numeri	(41) 58.6%	(30) 23.6%	(12) 11.0%	
Danno		(12) 9.4%		
Testimonianza	(29) 41.4%	(85) 66.9%	(94) 86.2%	(25) 96.2%
Totale	(70) 100%	(127) 100%	(109) 100%	(26) 100%

Allo scopo di approfondire le caratteristiche di una terza possibile variabile indipendente, vale a dire il grado di generalità adoperato dagli attori, si incrocia la logica che guida le azioni con la loro portata (tab. 10.10). Leggendo il profilo delle varie tipologie d'azione si nota che, se le azioni guidate dalla logica del danno sono nella totalità dei casi di scala locale, per quanto allargata, quelle guidate da logica dei numeri sono nel 49,4% di portata locale, nel 36,1% sovra-locale, nel 14,5% nazionale e in nessun caso di scala internazionale. Sembra dunque che nel caso francese le questioni più pressanti, quelle per cui non sembra poter essere sufficiente fare appello alla logica della testimonianza e che scatenano reazioni dettate dalla forza del numero o da quella di infliggere danno, aumentino al diminuire della scala territoriale ($p=0.000$). Percentualizzando nell'altra direzione si può viceversa notare come le azioni legate ad una logica della testimonianza crescano regolarmente al salire della scala territoriale, dal 41,4% di quella locale fino al 96,2% di quella internazionale, mentre quella relativa ad azioni guidate dalla logica dei numeri diminuisca gradatamente al crescere della scala territoriale stessa, dal 58,6% di quella locale fino all'11% di quella nazionale e all'assenza di azioni di questo tipo a livello internazionale ($p=0.000$). Le uniche azioni funzionali al raggiungimento dell'obiettivo di *policy*, invece, si ritrovano significativamente solo ai livelli nazionale ed internazionale.

10.2.5 Informazione e protesta: i repertori d'azione collettiva

L'altra possibile variabile indipendente che di cui ci si servirà nella fase di QCA è l'utilizzo di argomentazioni ed azioni riconducibili al sapere specialistico piuttosto che al sapere locale profano. L'intento è soprattutto quello di verificare se la strategia della scientificizzazione o comunque del ricorso ad armi di tipo conoscitivo ed informativo sia utilizzata in maniera alternativa o complementare a quella della protesta di stampo classico. È utile quindi analizzare il tipo d'azione messa in atto, soprattutto allo scopo di controllare la concomitanza o l'alternanza, nel tempo e fra gli attori, delle azioni dirette e di quelle di carattere informativo e divulgativo.

In entrambi i casi esiste un tipo che raccoglie da solo oltre la metà delle azioni totali (tabb. 10.11 e 10.12, marginali di riga). Se tuttavia in Val Susa questo è rappresentato proprio dagli eventi di carattere informativo (ben 579; 50,2%), in Rhône-Alps la categoria che raccoglie il maggior numero di azioni (177; 53,3%) è quella dei contatti con politici, istituzioni e ferrovie. Questa si conferma la modalità largamente preferita dalle unioni di quartiere, che la adoperano ben nell'86,5% dei casi. Con l'importante esclusione delle associazioni della Maurienne, che pur essendo favorevoli al progetto preferiscono ricorrere ad azioni dirette (addirittura 71,4%), i contatti con referenti istituzionali o delle ferrovie rappresenta tuttavia la modalità privilegiata da tutti gli attori a livello locale, indipendentemente dalla posizione favorevole o contraria nei confronti dell'opera (ASSMoulin: 50%, sindaci: 54,4%). I contatti con politici e

Tab. 10.11 Italia: Tipo d'azione per attore

	Associazioni ambientaliste	Sindaci	Comitati	Centri sociali	Movimento No-Tav	Promotori	Agricoltori	Partiti sinistra	Sindacati di base / Fiom	Totale
Contatti con media	(4) 11,8%		(65) 20,3%					(1) 3,4%		(70) 6,1%
Contatti con politici/ istituzioni	(5) 14,7%	(12) 11,1%	54 16,9%		(4) 0,6%	(1) 50,0%		(1) 3,4%		(77) 6,7%
Azioni dirette	(3) 8,8%	(6) 5,6%	(105) 32,8%	(18) 54,5%	(127) 20,4%		(1) 50,0%	(3) 10,3%	(2) 66,7%	(265) 23,0%
Ricorsi legali	(10) 29,4%	(56) 51,9%	(21) 6,6%		(50) 8,0%	(1) 50,0%	(1) 50,0%	(23) 79,3%		(162) 14,1%
Informazione/ divulgazione	(12) 35,3%	(34) 31,5%	(75) 23,4%	(15) 45,5%	(441) 70,9%			(1) 3,4%	(1) 33,3%	(579) 50,2%
Totale	(34) 100%	(108) 100%	(320) 100%	(33) 100%	(622) 100%	(2) 100%	(2) 100%	(29) 100%	(3) 100%	(1153) 100%

tecnici inoltre non rappresentano solo il tipo prevalente a livello locale, dove costituiscono l'80% dei casi, ma anche per le azioni sovra-locali (48,8%) e nazionali (50,5%).

È forse questo l'indice di una maggiore fiducia nelle istituzioni e nei rappresentanti (ma anche dei tecnici delle ferrovie), a cui potersi liberamente rivolgere? Nulla di paragonabile si trova dal lato italiano, dove i contatti con i politici si fermano al 6,7% (al pari dei contatti con i media che invece sembrano non riscuotere successo oltreconfine), e non sono paragonabili neppure in termini assoluti, con soli 77 casi. In compenso gli eventi di carattere informativo, vero pilastro del movimento No-Tav valsusino, costituiscono soltanto il 14,8% di quelli francesi, rappresentando solo la terza modalità in termini di utilizzo dietro anche ai ricorsi legali (22,6% con 49 eventi, in Italia 14,1% con 162 eventi). Quelle che costituiscono il secondo tipo di azioni maggiormente adoperato in Italia, ossia le azioni dirette (23% con 265 eventi), si fermano in Francia solo al 7,8% (26 eventi), in linea con le aspettative vista la natura minoritaria di manifestazioni di ogni tipo sul Tav. A questo proposito è però interessante andare ad indagare quali sono gli attori che utilizzano i vari tipi d'azione collettiva. Se si guarda infatti alle azioni dirette dal lato francese, si può notare come 10 sulle 26 totali siano opera delle associazioni della Maurienne favorevoli alla costruzione della Torino-Lione, delle quali rappresentano ben il 71,4% delle azioni totali. Percentuali che in Piemonte non vengono fatte registrare neppure dai centri sociali (54,5%; 18 eventi).

Tab. 10.12 Francia: Tipo d'azione per attore

	Associazioni ambientaliste	Sindaci	Comitati	Centri sociali	Unioni di quartiere	Agricoltori	Partiti sinistra	Associazioni Maurienne	ASSMoulin	Totale
Contatti con media	(1) 1.9%				(2) 1.8%			(1) 7.1%	(1) 4.2%	(5) 1.5%
Contatti con politici/ istituzioni/ferrovie	(14) 25.9%	(43) 54.4%	(9) 20.0%	(1) 33.3%	(96) 86.5%		(1) 100.0%	(1) 7.1%	(12) 50.0%	(177) 53.3%
Azioni dirette	(3) 5.6%	(1) 1.3%	(11) 24.4%	(1) 33.3%				(10) 71.4%		(26) 7.8%
Ricorsi legali	(19) 35.2%	(30) 38.0%	(12) 26.7%		(10) 9.0%				(4) 16.7%	(75) 22.6%
Informazione/ divulgazione	(17) 31.5%	(5) 6.3%	(13) 28.9%	(1) 33.3%	(3) 2.7%	(1) 100.0%		(2) 14.3%	(7) 29.2%	(49) 14.8%
Totale	(54) 100%	(79) 100%	(45) 100%	(3) 100%	(111) 100%	(1) 100%	(1) 100%	(14) 100%	(24) 100%	(332) 100%

Tab. 10.13 Francia: Tipo d'azione per favorevoli/contrari (% , N=332)

	Contrari	Favorevoli
Contatti con i media	1,3	4,5
Contatti con politici/istituzioni/ferrovie	56,1	13,6
Azioni dirette	5,5	40,9
Ricorsi legali	21,9	31,8
Informazione/divulgazione	15,2	9,1
Totale	100	100

Aggregando gli attori sulla base della loro posizione nei confronti dell'opera, si ha ancora una volta che sono soprattutto i soggetti favorevoli ad utilizzare azioni dirette, che anzi risultano la modalità maggiormente impiegata con quasi il 41% del totale, contro il 5,5 dei contrari. Questi ultimi invece ad contattare in maggior misura politici ed istituzioni, addirittura nel 56% dei casi contro il 13,6 dei favorevoli. Anche per il caso d'oltralpe sembra valere infine la tendenza riscontrata al caso italiano, secondo cui sono soprattutto i contrari alla scelta pubblica ad organizzare eventi di tipo informativo, nel 15% dei casi, mentre i soggetti favorevoli lo fanno solo nel 9% del totale.

La questione dei repertori di tipo informativo, e del loro utilizzo nel tempo specie in rapporto alle azioni dirette, riveste come si è anticipato una grande importanza. In Val Susa, in particolare, gli eventi di questo tipo restano largamente predominati nella quasi totalità dei periodi (fig. 10.10). Fatto salvo il picco del II semestre 2005, in cui si ha una crescita simultanea di tutti i tipi d'azione, secondo il principio quasi teorizzato dallo stesso movimento che ogni mezzo si ritiene valido nel tentativo di bloccare l'avvio dei lavori, negli altri intervalli ciascun tipo segue una propria specifica evoluzione. Quanto alla relazione che qui più interessa, l'andamento delle azioni dirette pare seguire quello degli eventi informativi solo in concomitanza dei picchi dei vari cicli di mobilitazione.

Inoltre, la crescita pare essere perfettamente sincronica nei picchi legati maggiormente a questioni attinenti l'opera, come quelli del II semestre 2005, del I semestre 2010 e del II semestre 2011, nei quali i picchi di azioni dirette ed informative si hanno nell'ambito dello stesso intervallo temporale. Invece, nei picchi maggiormente legati a questioni attinenti il processo decisionale, come fra il II semestre 2002 e il

Fig. 10.10 Italia: Tipo d'azione nel tempo

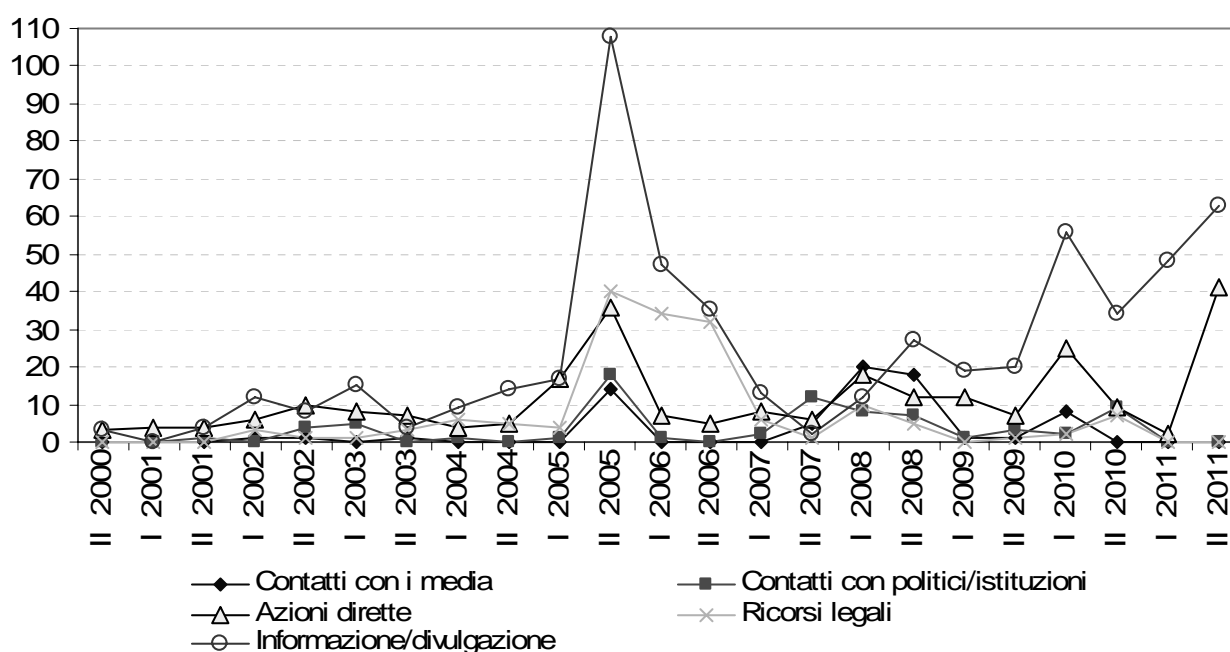
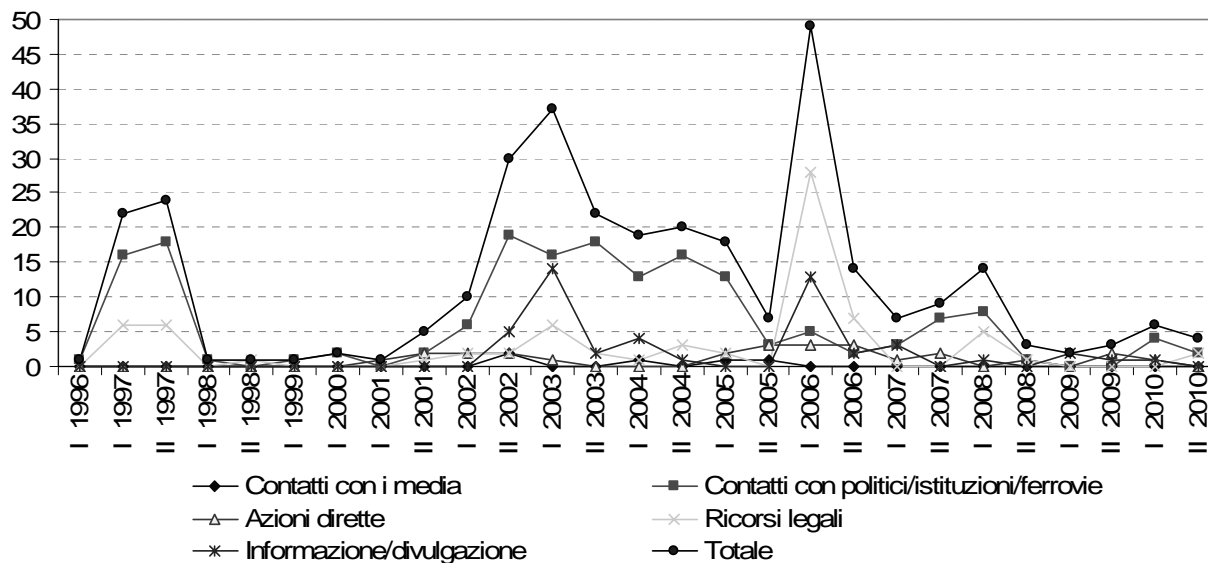


Fig. 10.11 Francia: Tipo d'azione nel tempo

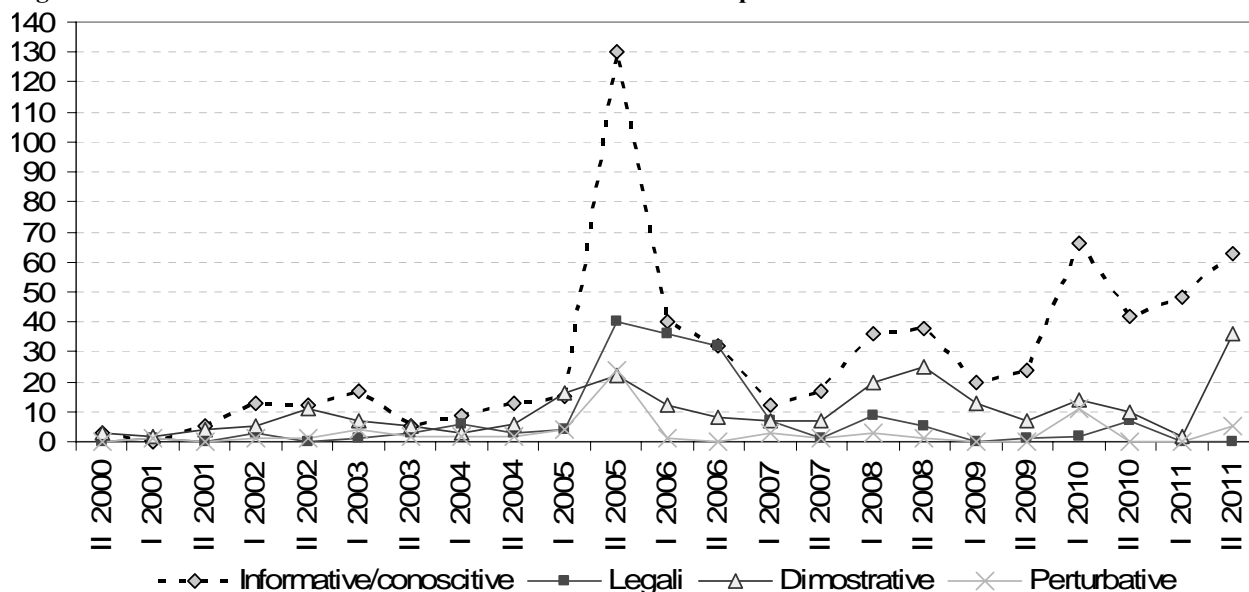


I del 2003 con i problemi riscontrati al Tavolo politico-tecnico regionale, e nel I-II semestre 2008 con la contestazione agli amministratori che rimangono fedeli ad arene considerate manipolative dal movimento, si registra una certa sfasatura, con il picco di azioni dirette ad anticipare di un semestre quello degli eventi informativi. La spiegazione potrebbe essere che se nel primo caso le faccende più scottanti riguardano l'opera stessa, e si configura quindi come un adatto mezzo di lotta tanto la manifestazione quanto la giustificazione tecnica delle proprie posizioni, nel secondo il tema più urgente pare protestare contro le presunte pecche del processo decisionale in maniera magari slegata dall'oggetto della politica, spostando l'opera divulgativa a pericolo scampato. Ad ogni modo sembra di poter affermare che protesta ed informazione non si configurino, in Italia, quali strumenti alternativi né nel tempo né fra gli attori, ma piuttosto come azioni complementari, da espletare congiuntamente in vista del raggiungimento dell'obiettivo. Diversa invece la situazione in Francia (fig. 10.11), dove oltre a registrare lo scarso uso di entrambi i tipi a scapito dei contatti con politici ma anche dei ricorsi legali, si può notare una sostanziale indipendenza nel loro andamento, con gli eventi informativi a raggiungere picchi di una certa dignità solo in prossimità dei momenti di coinvolgimento formale.

Un andamento del tutto simile hanno anche le forme d'azione, per le quali il confronto più importante è tra forme informative-conoscitive da un lato e forme dimostrative e perturbative dall'altro. Nel caso valsusino (fig. 10.12) quelle del primo tipo si mantengono le più numerose lungo tutto l'arco della vicenda, mentre quelle perturbative tendono a concentrarsi nei picchi di mobilitazione. In Francia invece (fig. 10.13) a farla da padrone per lunghi periodi sono le forme dimostrative, mentre quelle informative si concentrano in prossimità del coinvolgimento.

Nonostante l'andamento simile non vanno confuse le forme d'azione con i repertori specificamente adottati. Le azioni dirette possono ad esempio presentare forma dimostrativa o perturbativa. Se nel caso italiano esse sono in gran parte di natura dimostrativa, con una percentuale del 75,1%, sono leggermente più proporzionate in Francia, dove ha natura dimostrativa il 57,7% delle azioni dirette. Qui quelle dimostrative rappresentano la modalità più utilizzata a livello locale (80%) e sovra-locale (49,6%), mentre a livello nazionale prevalgono le azioni di tipo legale (48,6%). Al contrario di quanto accade in Italia, le manifestazioni di tipo informativo e conoscitivo rappresentano la maggioranza dei casi solo a livello internazionale (61,5%). In Val Susa, infatti, i repertori di tipo conoscitivo costituiscono una caratteristica distintiva del movimento, e l'approfondimento anche tecnico viene attuato soprattutto a livello del labo-

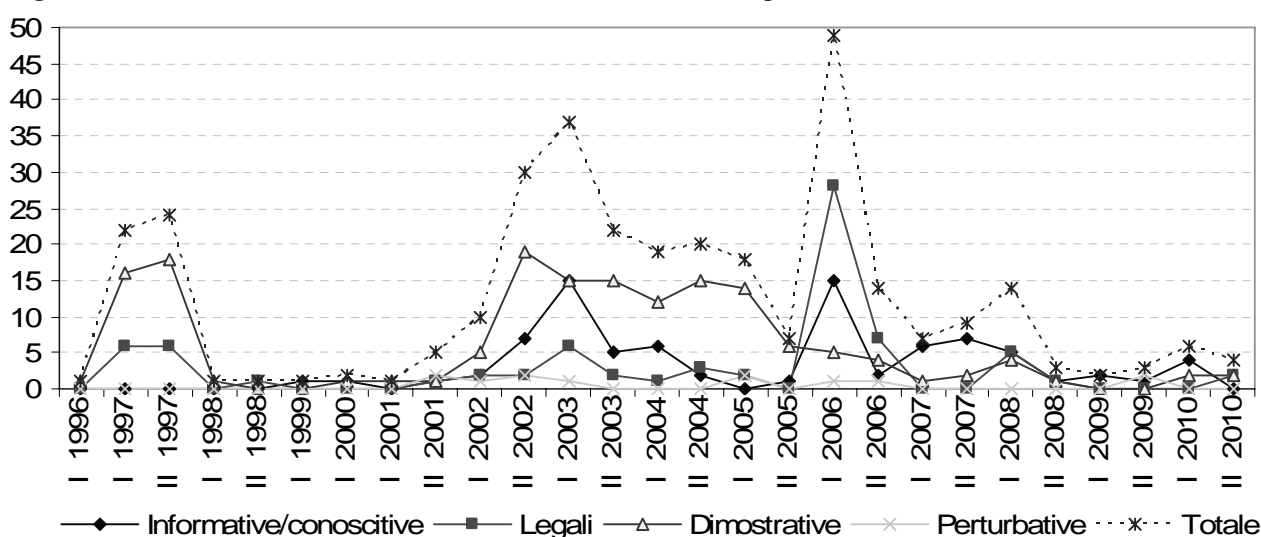
Fig. 10.12 Italia: Andamento delle forme d'azione nel tempo



ratorio di valle. Le azioni di questo tipo raggiungono quindi il 62,6% a livello locale e locale allargato, scendendo poi gradualmente al 53,3% a livello nazionale e al 34,3 a livello internazionale, mentre le azioni di tipo legale a vengono privilegiate dai No-Tav italiani mano a mano che si risale la scala territoriale, dal 2,4% a livello locale al 33,7% a livello nazionale, fino al 41,3% di quello internazionale ($p=0.000$). Questo poiché soprattutto a livello nazionale che le varie anime del movimento intentano cause ed esposti sulle molteplici questioni riguardanti la progettazione o la militarizzazione del territorio, mentre, a parte le numerose manifestazioni di tipo internazionale registrate negli ultimi anni e soprattutto a partire dal 2010 con la sottoscrizione della Carta di Hendaye, il livello internazionale veniva utilizzato negli anni precedenti soprattutto per il ricorso alle istituzioni europee: dall'invio di petizioni alla chiamata in causa della Corte di Giustizia.

Tale tendenza dal lato italiano, come contrapposta a quello francese, pare confermata anche facendo riferimento non alle forme ma ai tipi di azioni messe in atto. Quelli informativi e divulgativi rappresen-

Fig. 10.13 Francia: Andamento delle forme d'azione nel tempo



tano infatti ben il 61,7% delle azioni di scala locale e locale allargata, scendendo poi progressivamente al 29,1 a quella nazionale e al 22,9 a quella internazionale (che pure restano percentuali di tutto rispetto, confermando ancora una volta l'attenzione del movimento per l'approfondimento conoscitivo). Quelli legali, viceversa, salgono mano a mano dal 2,7% del livello locale al 33,4 di quello nazionale e al 38,6 di quello internazionale ($p=0.000$).

Tornando alle forme d'azione, quelle informative-conoscitive rispondono in Francia ben nel 97,6% dei casi legati ad una logica di testimonianza contro la scelta insediativa (di cui costituiscono il 35,2%, comunque distante dal 62,8% del caso italiano), e solo nell'1,2% una logica funzionale al suo raggiungimento (di cui formano parte solo per il 25%, comunque ben diverso dalla totale assenza in Italia di azioni di carattere informativo da parte di chi adotti una logica funzionale alla realizzazione dell'opera, il che porta altre conferme alle carenze informative del processo decisionale italiano e dello stesso dibattito da parte dei soggetti favorevoli). Chi adotta una logica funzionale alla realizzazione dell'opera preferisce infatti adoperare azioni di tipo legale (50%) piuttosto che informativo, mentre esse vengono maggiormente utilizzate in Italia come repertorio di attivazione alternativo per chi adoperava una logica di testimonianza. Un'altra importante distinzione rispetto al caso valsusino si ha nel fatto che le forme dimostrative rappresentano l'83,1% di quelle che adoperano una logica dei numeri, e solo il 39,1% di quelle che si muovono in una logica di testimonianza.

Venendo alla composizione generale delle forme d'azione, si trova che in Piemonte la più usata è proprio quella informativa (57,8%), seguita da quella dimostrativa (22,2%). Gli eventi di tipo perturbativo, invece, si fermano al 5,8% del totale (tab. 10.14). La percentuale è ancora più bassa dal lato francese, dove però la modalità più forte è quella dimostrativa, con il 48,5%, mentre le azioni di ordine conoscitivo sono il 25,3%, simili nella proporzione a quelle di tipo legale (tab. 10.15). Interessante si rivela la proporzione per attore. In Val Susa le forme conoscitive paiono rappresentare una caratteristica distintiva non solo delle associazioni ambientaliste (56%), ma di tutte le anime del movimento. È proprio il movimento nel suo complesso a far registrare il numero più alto, in termini sia assoluti che percentuali, di eventi di questo tipo (426; 68,5%), ma questi contano un numero di tutta rilevanza anche per i sindacati (38%), e costituiscono addirittura la forma più utilizzata, circa nella metà delle loro azioni collettive, anche da soggetti quali i comitati (51,3%) e persino i centri sociali (45,5%), che si penserebbero più attenti a forme d'azione diretta. Questi ultimi detengono in effetti la percentuale più elevata di mobilitazioni perturbative, che tuttavia rappresentano solo quasi la metà rispetto ai loro eventi di carattere in-

Tab. 10.14 Italia: Forme d'azione per attore

	Associazioni ambientaliste	Sindaci	Comitati	Centri sociali	Movimento No-Tav	Promotori	Agricoltori	Partiti sinistra	Sindacati di base / Fiom	Totale
Informative/ conoscitive	(19) 55.9%	(41) 38.0%	(164) 51.3%	(15) 45.5%	(426) 68.5%			(1) 3.4%	(1) 33.3%	(667) 57.8%
Legali	(11) 32.4%	(56) 51.9%	(21) 6.6%		(50) 8.0%	(1) 50.0%	(1) 50.0%	(22) 75.9%		(163) 14.1%
Dimostrative	(4) 11.8%	(9) 8.3%	(104) 32.5%	(9) 27.3%	(121) 19.5%	(1) 50.0%	(1) 50.0%	(5) 17.2%	(2) 66.7%	(256) 22.2%
Perturbative		(2) 1.9%	(31) 9.7%	(9) 27.3%	(25) 4.0%			(1) 3.4%		(67) 5.8%
Totale	(34) 100%	(108) 100%	(320) 100%	(33) 100%	(622) 100%	(2) 100%	(2) 100%	(29) 100%	(3) 100%	(1153) 100%

formativo (27%). Gli altri soggetti ad avere una percentuale relativamente alta di azioni di questo tipo sono come prevedibile i comitati (9,7%), che vanno anche quasi ad eguagliare, da soli, il numero di eventi dimostrativi dell'intero movimento (rispettivamente 104 e 121). Ancora una volta è invece da registrare, dal lato francese, la curiosa situazione delle associazioni della Maurienne favorevoli al progetto, le quali adoperano in quasi il 60% dei casi forme d'azione perturbative. Andando ad aggregare i soggetti favorevoli e contrari, si può verificare che mentre i primi preferiscono rispetto ai secondi azioni di tipo legale (31,8 a 21,9%), i contrari presentano percentuali più elevate rispetto ai favorevoli sia di forme conoscitive (25,8 a 18,2), sia soprattutto, come facilmente attendibile, di forme dimostrative (50,6 a 18,2). Decisamente meno scontata, ma in linea con quanto visto sopra a proposito della logica del danno, la percentuale di azioni di carattere perturbativo, che specie sotto la spinta delle associazioni della Maurienne ammontano al 31,8% per i favorevoli, e solo all'1,6% per i contrari ($p=0.000$), facendo registrare un numero, per quanto esiguo, più alto anche in termini assoluti (7 a 5).

Un'indicazione dell'importanza relativa dei soggetti favorevoli all'interno delle (scarse) proteste francesi attorno al tema Torino-Lione, dimostrative o perturbative, è data anche dal numero approssimativo di partecipanti per ogni azione. Se infatti per i contrari la mediana del numero di partecipanti è 750, quella dei favorevoli non è certo sproporzionatamente più bassa, attestandosi a 500. In generale, il numero di partecipanti in Francia (fig. 10.15, la linea continua rappresenta la media, quella tratteggiata la tendenza) è decisamente più basso rispetto a quello italiano (fig. 10.14). Se in quest'ultimo caso gli eventi con il maggior numero di partecipanti si raggiungono in concomitanza con i momenti di presunta partenza dei lavori (2005 e 2010, facendo toccare i circa 80mila presenti al corteo del 16/11/2005), in Francia, dove non registrano significativi eventi di protesta prima del 2001, i momenti di massima partecipazione sembrano legati più a questioni solo tangenzialmente assimilabili al tema, come il processo decisionale sul raddoppio del tunnel autostradale del Frejus sentito come alternativo alla linea ad alta velocità che si sostiene (2001-2002 e 2008), o la solidarietà ai No-Tav italiani (2005-2006).

Tab. 10.15 Francia: Forme d'azione per attore

	Associazioni ambientaliste	Sindaci	Comitati	Centri sociali	Unioni di quartiere	Agricoltori	Partiti sinistra	Associazioni Maurienne	ASSMoulin	Totale
Informative/ conoscitive	(31) 57.4%	(8) 10.1%	(20) 44.4%	(1) 33.3%	(9) 8.1%	(1) 100.0%		(3) 21.4%	(11) 45.8%	(84) 25.3%
Legali	(19) 35.2%	(31) 39.2%	(12) 26.7%		(9) 8.1%				(4) 16.7%	(75) 22.6%
Dimostrative	(3) 5.6%	(40) 50.6%	(11) 24.4%	(1) 33.3%	(93) 83.8%		(1) 100.0%	(3) 21.4%	(9) 37.5%	(161) 48.5%
Perturbative	(1) 1.9%		(2) 4.4%	(1) 33.3%				(8) 57.1%		(12) 3.6%
Totale	(54) 100%	(79) 100%	(45) 100%	(3) 100%	(111) 100%	(1) 100%	(1) 100%	(14) 100%	(24) 100%	(332) 100%

Fig. 10.14 Italia: Numero di partecipanti nel tempo

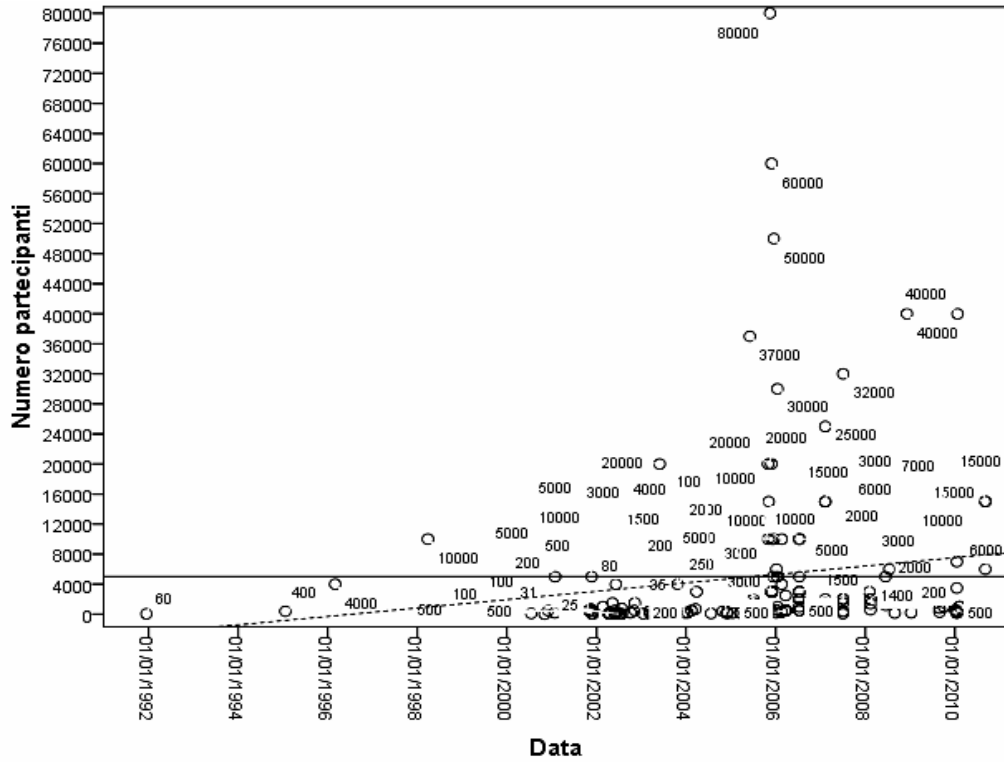
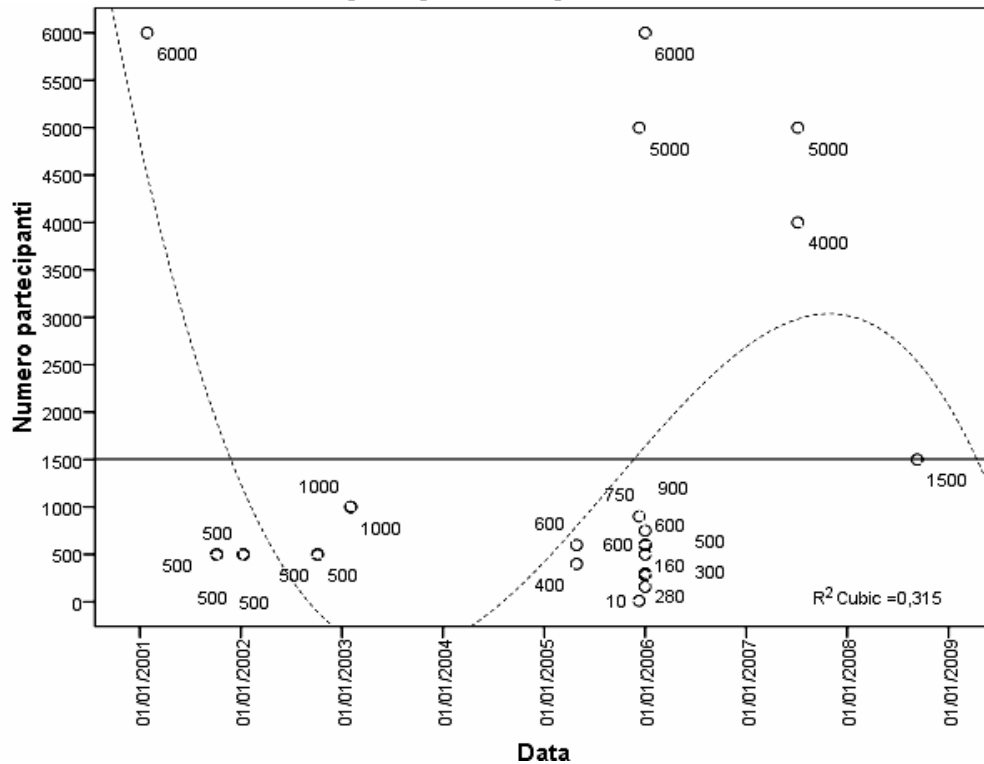


Fig. 10.15 Francia: Numero di partecipanti nel tempo



11. Elementi per una comparazione fra i due casi d'indagine

11.1 Il grado di generalità dei riferimenti (X_1)

11.1.1 *Radicamento locale e inquadramento cognitivo*

Si passa ora alla considerazione delle possibili condizioni esplicative (X_i) per la presenza di azioni di tipo conflittuale (Y), partendo dal grado di generalità con cui si muovono gli attori, soprattutto dal punto di vista dell'inquadramento cognitivo della questione. Nel caso italiano si affollano tutta una serie di interpretazioni del problema, delle soluzioni e dei colpevoli. Si tratta di interpretazioni legate a frame anche distanti fra loro, ma riconducibili abbastanza chiaramente ad attori determinati (fatto salvo il caso dei comitati che riuniscono gruppi, e ancor prima persone, diverse e con opinioni diverse). Per tutti gli attori e lungo tutta la scala pro-contro l'opera, si va da argomentazioni di tipo strettamente economico ad altre di tipo tecnico-ingegneristico, da quelle ecologiche ad altre relative alla qualità della vita, legate tuttavia quasi sempre a giustificazioni di tipo universalistico, sia che si tratti di difendere il progetto, sia che si tratti di contestarlo.

Emerge però anche una tendenza ad un diverso rapporto al problema nel tempo da parte delle due principali componenti: proponenti e contestatori. Questi ultimi, pur non spostandosi in verità più di tanto dalle proprie posizioni iniziali, adeguano le proprie argomentazioni in favore di tali posizioni, le proprie interpretazioni e le percezioni stesse di cosa sta accadendo, all'andamento delle discussioni e alle argomentazioni e interpretazioni fornite dagli altri attori. All'interno di un quadro in cui la posizione nei confronti dell'opera rimane sostanzialmente invariata (fatto salvo il caso di una parte degli amministratori locali, soprattutto di centro-destra e dell'Alta Valle), si riscontra tuttavia una risposta adattiva al processo per quanto riguarda cosa rappresenta il problema (o il problema più importante) in un dato momento, quali sono di volta in volta, a seconda dell'andamento della discussione, le caratteristiche da mettere in risalto e quelle da lasciare sullo sfondo, e conseguentemente i frame cui fare prevalentemente o più frequentemente riferimento e le pratiche da mettere in atto. Cosa che non sembra riscontrabile in egual misura sul versante dei proponenti, che pure condizionano con le loro piccole variazioni sul tema le riconfigurazioni cognitive delle proprie controparti. Se queste ultime stanno attente alle dichiarazioni e posizioni di tutti gli attori coinvolti, e sulla base dell'andamento del processo si adoperano per riconfigurare la propria risposta, i proponenti invece paiono sostanzialmente non venire influenzati dall'andamento del processo decisionale allargato, rimanendo non solo sulle proprie posizioni e continuando ad adoperare invariati gli stessi schemi cognitivi e normativi, ma anche di fatto escludendo dal proprio orizzonte interpretativo qualsiasi possibile condizionamento proveniente dal processo stesso. Fatto salvo ciò che essi stessi riconoscono come rilevante ai fini della decisione, vale a dire principalmente le minime variazioni incrementali dovute alla relazione fra pochi gruppi riconosciuti e favorevoli al progetto entro quello che Sutto [2008; 2010] definisce un classico esempio di *growth machine*. L'unico apporto che pare dare alla loro visione il processo allargato, allargato cioè anche a soggetti estranei alla coali-

zione dominante, che non condividono lo stesso orizzonte di quest'ultima, non riconosciuti e soprattutto non favorevoli alla scelta, sembra stare tutto nella nascita e trasformazione dei quadri interpretativi legati all'ordine pubblico a seguito delle proteste. Quindi un'integrazione marginale del proprio quadro cognitivo per considerare unicamente un possibile ostacolo esogeno nel raggiungimento dell'obiettivo desiderato, non certo per arricchirlo con visioni alternative e provenienti dall'esterno della coalizione sul processo attraverso il quale tale obiettivo andrebbe raggiunto, né tanto meno sull'opportunità dell'obiettivo stesso.

Diverso il caso francese, dove pare confermato che tutti gli attori si muovano, in linea di massima e con tutte le variazioni del caso, all'interno di un quadro cognitivo piuttosto omogeneo. A parte il sostanziale favore che buona parte degli attori accorda all'opera, dai proponenti sino ai comitati civici, pare di ritrovare riferimenti ed argomentazioni simili persino in quei gruppi minoritari contrari o più che altro critici nei confronti nel progetto. La visione che per comodità si può definire tecnocratica, unita a motivazioni di stampo economico, qui sembra farla davvero da padrone, anche per attori, come le associazioni ambientaliste, che ci si aspetterebbe dovessero adottare riferimenti differenti. Tuttavia, contrariamente al caso italiano dove pur fra miriadi di interpretazioni e posizioni nettamente distanti tutti gli attori favorevoli e contrari si muovono primariamente utilizzando argomentazioni e grammatiche giustificative di tipo universalistico o comunque allargato (di volta in volta: crescita economica della nazione, salute pubblica, salvaguardia dell'ambiente, democraticità delle scelte, crisi del modello di sviluppo e così via), nel caso francese pare di scorgere un'importante distinzione. I criteri universalistici quali sviluppo economico, raccordo fra mercati, europeizzazione e simili, ma soprattutto come si è visto quelli di tipo ecologico, vengono utilizzati principalmente dai proponenti. Gli attori locali e della società civile invece, pur quando d'accordo con l'opera e rimanendo anch'essi all'interno di un quadro economicistico con la sola eccezione anche qui dei riferimenti ecologici, tendono a rifarsi a criteri più "particolaristici" (vantaggio economico di un veloce mezzo di trasporto, crescita di valore di fabbricati e terreni a seguito della diminuzione del traffico, ricaduta positiva sul turismo locale per le proprie imprese). Cosa che si può notare spesso anche fra gli attori critici nei confronti del progetto (contrarietà non allo scavo di materiali pericolosi in sé, quanto allo stoccaggio in territorio francese di materiali di risulta probabilmente dannosi provenienti da zone del tunnel oltre il confine italiano; richiesta di compensazioni economiche da parte degli agricoltori per i terreni attraversati, da parte dei cacciatori per la fuga della cacciagione dalle zone di cantiere).

Quantificando la portata delle giustificazioni nei *claims* dei due casi (tab. 11.1), si trova che quello francese, oltre a registrare una proporzione più elevata di giustificazioni individuali rispetto al caso italiano, possiede una percentuale decisamente maggiore rispetto a quest'ultimo per quanto riguarda quelle di portata locale ristretta (35,1 contro 4,2), pur in presenza di una proporzione analoga per quelle locali allargate. Il caso italiano supera invece di gran lunga quello francese quanto a giustificazioni universali (16,4 a 11,8) e soprattutto nazionali (45,2 a 20,2). Aggregando si ottengono pertanto percentuali invertite: 61,6 a 37,2 in favore di quelle generali nel caso italiano, 64,9 a 31 in favore di quelle locali in Rhône-Alps.

Quanto alla chiusura localistica del dibattito, la comparazione del caso francese con il versante italiano è incommensurabile. Anche in Italia si è avuta la creazione di comitati per ogni singolo comune, o anche frazione, ma ciò non è mai stato indice di chiusura. Alla sua nascita ogni comitato va a confluire nel Coordinamento dei Comitati, a sua volta parte del Comitato di Coordinamento del movimento insieme ad altre unioni di soggetti collettivi, vale a dire Habitat (coordinamento delle associazioni am-

Tab. 11.1 Portata delle giustificazioni Italia/Francia (%)

Portata giustificazioni	IT	FR
Individuali	1,2	4,1
Locali ristrette	4,2	35,1
Locali allargate	32,9 } 37,2	29,8 } 64,9
Nazionali/europee	45,2	20,2
Generali/universali	16,4 } 61,6	11,8 } 31,0
TOTALE	100	100
(N)	(2902)	(1751)

bientaliste) e Conferenza dei Sindaci. È relativamente raro, rispetto al totale degli eventi, che un singolo comitato assuma iniziative individuali, e comunque laddove lo faccia ne mette prontamente a parte gli altri. La puntuale presenza sul territorio e il richiamo identitario alla località ristretta non si accompagna quindi ad una chiusura. Anzi, sono stati spesso i comitati già esistenti ad incitare il sorgere di nuovi nelle zone che ancora ne erano sguarnite, e “un comitato in ogni paese” è diventato un vero e proprio motto per rendere più puntuale sul territorio l’azione comune, con un vantaggio sia organizzativo che simbolico in termini di rappresentatività della protesta (anche il paese X è contro il Tav, tutta la valle è contro il Tav). Eppure anche in Val di Susa il riferimento al legame storico con il proprio territorio è assai forte [Mannarini, Caruso e Lana 2008; Mannarini, Bonomelli e Caruso 2008]. Continuo è l’acostamento dell’opposizione contro il Tav alla storia di una “valle resistente”. In particolare il riferimento davvero costante è alla Resistenza partigiana in valle, ma si risale talvolta indietro addirittura sino alla strenua resistenza opposta all’invasione romana dalle tribù celtiche della valle. Tale riferimento identitario viene assunto tuttavia più come base di aggregazione che fonte di esclusione [Crosta 2000]. Il punto è stato più volte esplicitato dallo stesso Ferrentino, presidente della Comunità Montana Bassa Val Susa e a lungo leader del movimento, meridionale figlio di immigrati. Essere valsusini è per il movimento più che altro una questione di solidarietà. È valsusino “chiunque sia contro questa logica autoritaria e mafiosa, in qualunque parte d’Italia o del mondo si abiti” [Leonardi 2006, 335]. Che è un po’ lo stesso ragionamento attuato dall’intero movimento piemontese in occasione di momenti sensibili in altre zone di protesta (siamo tutti messinesi, siamo tutti vicentini), e di cui a sua volta è oggetto da parte dei contestatori di altre zone (i No-Tav del Mugello: siamo tutti valsusini).

«I cittadini “legali” di un particolare territorio possono attribuire diversi significati alla cittadinanza e possono sentirsi parte di territori diversi; d’altro canto, a quel particolare territorio possono essere interessati molti individui che non vivono al suo interno» [Healey 2004, 112]. Il senso di comunità andrebbe pertanto letto non come dato ascritto, ma come “comunità di pratiche”, come gruppo di persone che condividono una preoccupazione, un interesse o una passione per ciò che stanno facendo, e che imparano a farlo meglio grazie alle loro interazioni [Maggio e Selicato 2006, 9]. Tale appartenenza non sarebbe considerata come dotazione pregressa, ma come “appartenenza costruita” attraverso il lavoro in comune, relazionale e intenzionale [Dematteis 2007]. Appartenenza che peraltro solo in casi rari, per quanto ricorrenti, significa distanza percepita dal centro decisionale, dal “sistema Torino” con le sue coalizioni dominanti [Belligni e Ravazzi 2011], i suoi palazzi del potere, la topofagia e sussunzione del territorio circostante alle sue logiche [Caruso F. 2010]. Più che altro sembra trovarsi un invito ai torinesi ad entrare a far parte della comunità, valsusina nei termini prima indicati, dal momento che la loro dovrebbe essere una lotta comune, visto che “il phoen che soffia dalla Val Susa distribuirà democraticamente le polveri d’amianto anche su Torino” (comitati, 22/1/2006, discussione interna). Argomentazione questa che ricorda da vicino le riflessioni di Beck [2000, 62-63] sulla pressione livellatrice dei rischi

che farebbe emergere “comunità di pericolo”. Significativo inoltre che l’idea di comunità non solo non ricalchi precedenti identità in termini territoriali, ma neppure, come si è visto, in termini partitici, configurandosi piuttosto quale una “comunità di fato” creata da una situazione condivisa di soggetti impattati da una scelta di *policy* [Hajer 2003, 95-97]. Non sarebbe tuttavia un semplice aggregato di individui che possiedono un interesse comune, in questo caso quello di bloccare un’infrastruttura considerata dannosa, ma un gruppo che sviluppa, grazie al lavoro fianco a fianco, un repertorio condiviso di esperienze, storie e metodi di risoluzione dei problemi. Ecco dunque che il concetto di *community of practices* si trova strettamente collegato a quello di *community empowerment*, costruito entro e oltre la protesta

Si tratta dunque di una concezione di prossimità diversa da quella residenziale [Cefaï 2007], che invece sembra prevalere nei vari, piccoli e slegati fra loro, focolai di mobilitazione della vicenda francese. L’emblema della situazione radicalmente diversa riscontrabile in Rhône-Alps si può ritrovare documenti del *Comité consultatif de quartier de Montbémier*, dai quali traspare quanto sia stato farraginoso persino il processo che ha portato al coordinamento con gli altri comitati di quartiere dello stesso comune. Si tratta infondo di una circostanza già rilevata da Lolive [1997, 118-119] rispetto ad alla linea Tgv Méditerranée. Anche in quel caso in terra francese l’ancoraggio rigidamente territoriale e comunitario delle singole mobilitazioni avrebbe impedito un più efficace coordinamento contro la scelta infrastrutturale nella sua totalità, limitando così la dimensione politica delle azioni collettive e favorendo unicamente una partecipazione non interessata, quando non in aperta competizione, verso l’impegno di altre zone altrettanto attente più alle ricadute strettamente locali del progetto che non al progetto stesso nella sua interezza, e tanto meno al processo di scelta.

Tale descrizione ricorda molto da vicino la situazione francese relativa al progetto Torino-Lione, dove tolti alcuni rari casi come i centri sociali e collettivi Non-Tgv, che tuttavia applicano volentieri riferimenti generali ai loro schemi cognitivi ma assai raramente ai loro schemi d’azione, non si trovano attori operanti sull’intero territorio attraversato dall’opera e legati ad azioni distribuite sull’intera zona. Come si è visto esistono unicamente nodi isolati di attori operanti ad un livello strettamente locale, attorno a determinate problematiche suscitate dal progetto sul territorio di un determinato comune o di una zona comunque limitata (Bourgoin-Jallieu, Villarodin-Bourget, Lanlesbourg e così via), che non hanno alcun tipo di connessione fra loro. Quello dei comitati di quartiere, infondo, è solo l’esempio più evidente di quella che sembra essere una caratteristica che accomuna soggetti favorevoli e contrari, da Cedrul ad Adrilac, da Acac ad ASSMoulin, coinvolgendo gli stessi rappresentanti locali. Tomando al caso dei comitati di quartiere, ad esempio, questi fanno pressione sugli eletti locali a tutti i livelli, dai consiglieri municipali sino ai parlamentari nazionali di quella circoscrizione elettorale, affinché si facciano carico in classica forma rappresentativa delle loro istanze. Queste, con il loro carico di particolarismo, vengono puntualmente accolte senza remore da tutti gli eletti, indipendentemente dal ruolo e colore politico, e i sindaci si dichiarano tutti contrari non all’opera in sé, ma al suo doppio passaggio per i loro comuni/quartieri o a qualche specifica tecnica che aumenterebbe la “*nuisance*” del territorio. Lamentano in particolare il possibile rumore, chiedendo compensazioni economiche più che variazioni del progetto. Ciò solleva due questioni:

- Si hanno riferimenti completamente localistici da una parte, e utilitaristici dall’altra;
- Questo crea un blocco sociale uniforme al di là del ruolo e del colore politico, basato unicamente su di una “coscienza di luogo” [cfr. Becattini 2002; Magnaghi 2000; 2005]. Un po’ ciò che accade anche in Val di Susa, ma da un punto di vista pressoché opposto.

Quello esposto è solo uno dei nodi critici lungo il tragitto, in nessuno dei quali si hanno proteste anche solo lontanamente paragonabili a quelle del versante italiano. Ciò che salta all'occhio è che i frame di riferimento, e i conseguenti schemi d'azione, sono radicalmente differenti da quelli della Val di Susa e di Torino, dove prevalgono largamente schemi universalistici (difesa della natura in sé, critica al modello di sviluppo) e solidaristici (da una parte non solo difesa della propria zona, ma patto di mutuo soccorso con gli oppositori di Messina, Vicenza e così via; dall'altra attenzione non solo ai danni del proprio giardino, per ricalcare l'accusa loro diretta, ma a tutta la valle, a Torino, e viceversa). In Francia no, ogni gruppo locale pare pensare al proprio territorio ristretto, in sostanza al proprio comune di residenza e al limite a quelli limitrofi, se non addirittura al proprio quartiere.

Tale atteggiamento è riscontrabile anche fra quei pochi attori che partecipano alla discussione pur non facendo parte in senso stretto dei territori interessati. Dai documenti traspare infatti che essi sembrano interessarsi alla questione non perché impegnati in azioni di portata generale, ma per le ricadute che il progetto Torino-Lione può avere per le questioni (ad esso esterne) di loro più pressante interesse locale, seppure di un'altra località. Magari adottando, tuttavia, giustificazioni di ordine più generale che rendano le loro azioni maggiormente accettabili, fra cui spicca come sempre il passaggio dalla gomma al ferro per un trasporto merci maggiormente eco-sostenibile. È il caso di ARSMB (Association pour le Respect du Site du Mont-Blanc), che si dichiara fortemente favorevole al progetto Torino-Lione perché creerebbe un corridoio commerciale privilegiato dalla Francia all'Italia facendo diminuire il traffico camionale attraverso il valico del Monte Bianco. Ed è il caso degli attori impegnati a favore della linea ad alta velocità Torino-Marsiglia, che invece lamentano la priorità accordata alla Torino-Lione rispetto all'opera da loro appoggiata: l'associazione NosterPACA con motivazioni simili ad ARSMB, ma questa volta per quanto riguarda il valico del Monginevro; SETUMONT (Syndicat Mixte pour l'Étude du Tunnel du Montgenèvre), che raggruppa industriali e amministratori della regione PACA, per lo sviluppo del commercio della propria zona, così come l'amministrazione di L'Argentière la Bessè, comune a valle di Briançon, che appoggia l'ipotesi di percorso alternativo integrato Lione-Torino-Marsiglia proposta dall'Aedtf (Associazione europea per lo sviluppo del trasporto ferroviario).

Per contro si trova una spiccata tendenza da parte dei promotori francesi ad utilizzare riferimenti universalistici attraverso l'uso davvero rilevante di quadri di riferimento di tipo ecologico, nonostante ciò sia probabilmente da addebitare ad una strategia retorica legittimante. Proprio allo scopo di limitare i conflitti e per essere pertanto efficaci in una logica dell'influenza, essi devono non solo saper mobilitare la propria coalizione di riferimento (logica dell'appartenenza), ma anche ottenere il consenso dell'opinione pubblica a favore delle proprie posizioni [Martinelli e Lanzalaco 1994, 322]. Devono insomma, anche nel caso rappresentino interessi settoriali, dimostrare la congruenza di questi con l'interesse generale, secondo quella che Elster [1993] definisce "forza civilizzatrice dell'ipocrisia" [cfr. Pietrosi e Ruminati 2001; Dryzek 2000a; 2000b; Levasseur 2001].

11.1.2 Il grado di generalità nei claims italiani

Il tema della risalita in generalità non solo delle argomentazioni, ma anche dei quadri di significato entro cui inserire la vicenda, è un tema portante nei *claims* del movimento valsusino. L'obiettivo principale è, almeno inizialmente, di rigettare l'etichetta Nimby affibbiata alle contestazioni, argomentazione particolarmente cara soprattutto ai sindaci, che investiti del ruolo di rappresentanti del bene pubblico non sembrano disposti a farsi etichettare come egoisti localistici [Gelli 2005, 22], anche alla luce degli

studi tecnici prodotti in proprio miranti proprio a smontare tale accusa mostrando l'insostenibilità ed inutilità collettiva, ancor prima che locale, dell'opera.

Per 15 anni, il processo decisionale si è sviluppato senza ricercare nessuna seria interlocuzione con le istituzioni di valle, le cui critiche, quand'anche ispirate ad esigenze di salvaguardia dell'interesse collettivo, venivano sistematicamente derubricate sotto la voce NIMBY. (sindaci, proposta FARE, 17/06/2008)

Ma soprattutto la risalita in generalità assume presto caratteri importanti per ciò che qui più interessa, vale a dire per le strategie d'azione collettiva e per il *framing* del problema come collegato al processo decisionale quantomeno dell'intera opera. Cosa che, specie quando accompagnata a richiami all'approfondimento tecnico e al coinvolgimento di tipo partecipativo, allontana nettamente il caso valsusino (unitario) dai vari e separati casi francesi.

Non è possibile pensare di ridurre la contrarietà al solo territorio di Almesè: ci si deve opporre all'opera nel suo complesso. L'esperienza di anni di lotta ha insegnato che non esiste concertazione accettabile o garantibile, né scelte politiche volte al minor danno che possano in qualche modo tutelare i cittadini o le amministrazioni: per questo motivo l'opposizione deve essere condotta sul merito complessivo della tratta, a partire dalle valutazioni di costo-beneficio inesistenti e del falso modello di trasporto e di sviluppo pensato per il territorio. In altri termini affermazioni del tipo NO TAV ad ALMESE o peggio ancora NO alla galleria dei LISTELLI non sono credibili né accettabili, anzi risultano foriere della guerra tra poveri che dobbiamo/vogliamo evitare a tutti i costi. L'unica via percorribile è quella di condurre la battaglia con una costante opposizione nel merito, condividendo e sostenendo la partecipazione democratica della popolazione anche nelle attività e nelle situazioni non propriamente istituzionali. (Comitato No-Tav Almesè, 25/04/2004, comunicato)

Il Movimento NO TAV organizza il forum di portata nazionale, il Grande Cortile, dove ribadisce come il territorio della nostra Valle è una ricchezza da difendere e valorizzare e non una terra da deprecare e distruggere e che non esiste un piccolo cortile valsusino, ma esiste un grande cortile, che è la nostra Madre Terra, che tutti abbiamo il dovere di difendere. (Comitato di coordinamento, 28/10/2008, comunicato)

A parere di tutti l'unica ragione delle proteste sono i paraocchi NIMBY dei valsusini! La ragione delle proteste non sono preoccupazioni localistiche, le ragioni prime sono almeno nazionali, europee, globali. (comitati, 02/12/2005, comunicato)

La questione del ponte, così come quella della TAV, passo dopo passo sono oggi questioni nazionali e non più meschini affari da trattare come problemi di cortile locale, backyard, Nimby. (comitati, 24/01/2006, documento gemellaggio con i No Ponte)

Ascoltate questa invocazione che nasce dal profondo del "popolo sovrano", venite a darci le motivazioni che ci convincano che l'opera sia BUONA E GIUSTA (non necessariamente solo per noi, mica siamo NIMBY). Spiegateci (se non a noi sfaccendati montanari ignoranti almeno ai nostri professori) che l'opera serve per l'interesse della collettività. Perché ad oggi non ci crediamo. E se non serve per l'interesse comune, a cosa serve? (comitati, 03/02/2006, lettera al ministro Lunardi)

Se in Francia faticano a trovare spazio giustificazioni che leghino quantomeno un'intera tratta, nazionale e internazionale, della Torino-Lione, in Val Susa i riferimenti, legati sin dall'inizio all'intera opera, si allargano presto anche a questioni ad essa estranee, ma concepite come da affrontare congiuntamente in quanto figlie della stessa logica che spinge per la costruzione del Tav. La mobilitazione si allarga dunque a tutti gli argomenti della valle, in particolare al traffico TIR e al raddoppio autostradale del Frejus, ma anche all'inquinamento delle acciaierie di S.Didero, i cantieri delle Olimpiadi, la chiusura delle fabbriche della valle, le proteste dei pendolari che chiedono investimenti in piccole infrastrutture ferroviarie utili piuttosto che in grandi opere inutili.

Durante questa estate nel movimento valsusino è maturata la convinzione che i diversi temi di difesa del territorio non possano essere affrontati separatamente: è indispensabile ricondurre le diverse vertenze ad un quadro unitario non solo per riuscire ad evitare alla valle un futuro da corridoio di servizio della *grande piattaforma logistica*, ma soprattutto per costruire, invece, una prospettiva socio-economica alternativa basata sulla qualità ambientale dei luoghi, sulle risorse turistiche e sui prodotti tipici. (Comitato di coordinamento, agosto 2006)

La risalita in generalità non si ferma peraltro neppure ai confini della valle, ma si estende a questioni di rilevanza nazionale ed internazionale, e sempre con un occhio di riguardo per il processo attraverso cui si arriva alle scelte, anche grazie a proprie strategie di comunicazione, ad esempio attraverso la creazione di propri media (dal momento che quelli esistenti di qualsiasi schieramento sono giudicati inattendibili [Padovan, Alietti e Arrobio 2011; Marchioni 2010]) come forum e siti internet [della Porta e Mosca 2006; Freschi 2004c], partecipazione costante a Radio Blackout, filo diretto con quotidiani locali come Luna Nuova, addirittura la creazione di una propria rivista, “Sarà dura!”.

Sarà dura! documenta gli approfondimenti scientifici, fotografa le imprese del movimento come la marcia di quindici giorni Venaus-Roma, che ha favorito i collegamenti tra le varie comunità che resistono; la traversata a nuoto dello stretto di Messina, realizzata dalla sindaca di Borgone per consolidare il gemellaggio con i NO PONTE. Il movimento, come ci proponevamo fin dal primo numero di Sarà dura!, pubblicando la CARTA DEL POPOLO NO TAV, ha fatto un salto di qualità. La forza della lotta popolare di massa e nonviolenta ha prodotto all'interno della Valle la nascita dell'importante comitato emissioni zero contro l'insostenibile inquinamento provocato dalle acciaierie Beltrame di Bruzolo; ha dato forza ai cittadini dell'alta valle che, guidati dall'intelligente e tenace gruppo di Montagna nostra, ha messo al centro della mobilitazione valsusina la rivendicazione del contingentamento dei TIR. Proprio in queste settimane Montagna Nostra ha lanciato una puntuale campagna di controinformazione e sulla comprovata presenza di amianto nella zona della progettata galleria di Claviere, che rientra in quell'area della montagna Chaberton-Cotolivier dove l'ineffabile Mercedes Bresso spinge per un altro tunnel ferroviario Oulx-Briançon¹ [...] è cosa buona anche la nascita di questa rete nazionale di solidarietà e mutuo soccorso, che va da Venezia a Messina e cementa legami di reciproca conoscenza e appoggio fuori dei nostri confini. Attenzione e sostegno ci giungono dalle prese di posizione dei cugini francesi di Lanslebourg, come noi decisi a non farsi ridurre a discarica! Non dobbiamo pensare che presidiare il territorio vuol dire anche vigilare continuamente sulle mosse governative, legislative e giudiziarie. Ad esempio, l'infame progetto di usare nella finanziaria il fondo integrativo del TFR per finanziare le grandi opere deve essere combattuto a fondo. La difesa delle pensioni, della democrazia, della Costituzione vanno di pari passo con la difesa del territorio. (comitati, ottobre 2006, editoriale Sarà dura!)

I Valsusini non ne possono più di banalità e menzogne sulla Torino-Lione, eppure ancora il 4 ottobre, sulla Stampa, in prima pagina, si sprecano i soliti luoghi comuni a sostegno della Grande Devastazione. La Stampa si spinge a dire che lo Stato, nel nome di un interesse generale (!) non può tollerare la resistenza di piccoli gruppi locali (!) Peccato che la verità sia esattamente al rovescio. Il popolo valsusino, lottando per il suo territorio (leggermente più vasto di un orticello) e per il proprio futuro, non solo esercita un diritto sacrosanto e previsto dalla Costituzione. Ma volendo impedire un folle spreco di denaro pubblico (sottratto alle linee ferroviarie esistenti e a tutto quel poco che resta dei servizi sociali) difende anche l'economia e le finanze dell'intero Paese. Per non parlare dell'ambiente che è patrimonio di tutti. Quindi è proprio il popolo resistente che difende l'interesse generale, insidiato dai piccoli gruppi (di potere economico). I notav valsusini sono solo un frammento di una grande galassia di popoli che resistono (e continueranno a farlo, alla faccia della Stampa) alle devastazioni ambientali, finanziarie e morali che si stanno perpetrando su tutto il pianeta. Resistono a una politica irresponsabile che non vede più in là dell'interesse immediato di pochi. Altro che interesse generale! (comitati, 05/10/2005, lettera a Luna Nuova)

Ciò che stupisce maggiormente è che di una simile risalita in generalità, spesso sino alla stessa rimessa in discussione del modello di sviluppo², si fanno inizialmente carico persino alcune istituzioni locali, che prima dello strappo con il movimento legato alla loro partecipazione alle arene allargate paiono orgogliose di far parte del “laboratorio Val Susa di democrazia partecipativa” scaturito a seguito delle lotte contro l'opera in questione, dicendosi peraltro pronte a rinunciare anche a parte dei propri legittimi poteri in favore di una sorta di autogestione su base comunitaria, ma non localistica. Al di là della specifica opposizione all'opera, e al di là del fatto che tale enfasi sul laboratorio si infrangerà contro l'evidenza di sostanziale fallimento nella coabitazione fra istituzioni locali e movimento, il quadro di riferimento quantomeno retorico è stato da subito quello di un forum generale al punto da mettere in agenda la partecipazione ad una definizione condivisa del significato di progresso³ [Pieroni 2005].

¹ La prevista tratta ad alta velocità Torino-Marsiglia.

² E quindi delle prossime generazioni [Skagen Ekeli 2005; Lukensmeyer e Hasselblad Torres 2006], che non possono votare né sostenere l'amministrazione.

³ Resta da dimostrare, alla luce di come si sono evolute le cose in seguito all'ingresso dei sindaci nelle arene allargate, quanto della retorica degli amministratori locali sull'autogestione partecipativa dei territori [Frisone 2000]

L'opposizione a questo progetto vede l'unità d'azione di tutti i sindaci della Val di Susa e dei presidenti delle due Comunità montane e cioè un fronte politico trasversale che non potrebbe reggere, viste anche le pesanti pressioni politiche ed economiche che subisce quotidianamente, se le ragioni del NO TAV non fossero veramente valide; e soprattutto c'è una partecipazione popolare continua e motivata che non ha precedenti per la Valle ma direi anche in Italia. [...] Quale democrazia? Sicuramente non quella delle decisioni unilaterali che vorrebbe ridurre tutte le ragioni di chi dissente a un problema di «ordine pubblico». Di più: noi crediamo che le popolazioni locali debbano poter decidere, in prima persona e con le loro istituzioni, rispetto all'uso del territorio in cui vivono e anche su quale modello di sviluppo costruire il futuro della Comunità, e che la falsa contrapposizione tra interesse generale e locale nasconda solo il camuffato tentativo di imporre gli interessi di pochi contro i reali interessi generali. La nostra Comunità ha il pieno diritto di difendere il proprio territorio, la vivibilità dei suoi abitanti e un modello di sviluppo che possa offrire opportunità di lavoro nel rispetto dell'ambiente. (sindaco di Bussoleno, 06/10/2005, lettera a La Stampa)

La Legge Obiettivo è il coronamento di un processo ultra ventennale, volto a spianare la strada al partito unico degli affari. La Finanziaria 2006/2007 prevede un uso scellerato delle nostre liquidazioni (Tfr), destinandole ad un "fondo infrastrutture", inventato appositamente per finanziare il progetto fallimentare delle grandi opere. Questo provvedimento conferma la perversa continuità del Governo attuale con quello precedente. Fermo è il nostro impegno contro la linea ferroviaria Torino-Lyon, l'inquinamento da diossine in prossimità dell'Acciaieria Beltrame, il raddoppio autostradale del Frejus e a favore del contingentamento dei TIR. È in gioco la definizione stessa di "bene comune", una definizione che non può coincidere con quella di profitto, ma si articola intorno ai nodi della decisionalità, della partecipazione, della libertà di progettare un futuro in cui la "crescita" si misuri su parametri condivisi. Siamo a fianco di coloro che lottano contro le mille nocività che aggrediscono ogni angolo d'Italia. (Comitato di Coordinamento, 02/10/2006, comunicato)

In questo senso alcuni comitati arrivano provocatoriamente a non rifiutare l'accusa di Nimby, se questa, diversamente dal senso comune, non prevede alcuna chiusura localistica, ma anzi uno spunto per una trasformazione dei processi decisionali nell'ottica del rivolgimento dei conflitti ambientali in democrazia partecipata. E di ricerca del bene comune a scapito degli interessi privati, della qualità democratica al posto della quantità economica [Pieroni 2005].

NIMBY è una speranza per il futuro. Il denunciato comportamento dei sempre più numerosi movimenti e comitati può non essere un atteggiamento negativo, ma può condurre ad una nuova presa di coscienza rispetto alla salvaguardia ambientale. [...] lamentano una scarsissima propensione dei politici a fornire notizie e chiarimenti e men che meno la disponibilità ad un dialogo aperto. La prima ragione della contestazione agli oggetti del contendere è individuata nel mancato coinvolgimento dei cittadini nell'iter progettuale, e dire che il tempo dedicato a questo scopo prima dei lavori sarebbe recuperato in seguito dalla assenza di conflitti. Tutto potrebbe risolversi tramite un miglior trasferimento di sapere dall'alto verso il basso, dai proponenti alle comunità coinvolte, evitando di lasciare la gente priva di informazione. Questo modo di pensare è in crescita grazie alle azioni dei movimenti e comitati che nascono ormai ogni giorno su tutto il territorio nazionale. Una certa classe politica trascura l'ipotesi che i cittadini possano documentarsi con serietà e che maturino la consapevolezza della necessità di una maggiore partecipazione, spinti da una nuova sensibilità ambientale, dalla preoccupazione per il proprio territorio e dalla sfiducia nell'attuale classe politica. [...] Una certa classe politica non ama sperimentazioni come quelle di altri paesi di maggiore tradizione partecipativa quali le "giurie dei cittadini" per valutare le opere o la pratica della "democrazia partecipata" dei "consigli comunali aperti". Altre forme di decisione o la possibilità di discutere la necessità di un'opera (la famosa opzione zero) non sono previsti. Al massimo sono contemplate le compensazioni, unica modalità di compromesso ben vista dagli amministratori locali di dove deve sorgere un'opera, perché, monetizzando e risarcendo i danni, pensano di trasformare NIMBY in PIMBY, cioè "please in my backyard", per il vantaggio che essi possono ottenere dall'infrastruttura costruita sul loro territorio. Le compensazioni sono un esempio di danno incredibile, perché centuplicano i costi dell'opera prevista, lasciano la decisione ai soli amministratori locali senza permettere una decisionalità alla cittadinanza e normalmente sono altre opere infrastrutturali (esempio eclatante sull'asse Torino-Novara della costruenda TAV le opere di compensazione richieste dagli amministratori locali sono state globalmente solo opere stradali, alla faccia del passaggio dalla gomma al ferro). (Comitato Ambientalista della Collina Torinese, 08/06/2007, manifesto del Comitato)

Se poi il laboratorio della Val Susa ha fallito le sue promesse, questo sarebbe avvenuto, oltre che per la diversa prospettiva sulla partecipazione al processo decisionale ufficiale da parte delle due anime

unita alla revisione del modello di sviluppo [Magnaghi 1998; 2000; 2006; Belligni e Ravazzi 2011, 2] fosse frutto di una convinta adesione, e quanto invece dipendesse da un'adesione "da campagna", frutto cioè dell'elemento emotivo collettivo nella mobilitazione comunitaria [Barisione 2009; Snow e McAdam 2000].

principali, in piccola parte anche per fattori legati proprio al grado di generalità dell'angolo visuale da adottare. Almeno una parte dei comitati si distanzia da sindaci e associazioni perché questi diagnosticano come problema la singola opera piuttosto che la logica capitalista che ne sarebbe alla base, dando come prognosi l'adeguamento della linea esistente per gli scambi con l'estero piuttosto che la cancellazione del trasporto merci a lunga distanza in direzione della rilocalizzazione della produzione su base locale. La risalita in generalità operata dagli amministratori, in sostanza, non sarebbe ancora abbastanza generale per una parte del movimento. Il vero problema viene dunque diagnosticato nella logica neoliberista e nel paradigma tecnocratico ad essa funzionale [Sciortino 2006, 2011a]. La prognosi passa dunque per il superamento di tale logica più che il blocco della singola opera, il che in termini motivazionali ha ripercussioni sul tipo di azione da portare avanti e le reti di attori con cui intessere legami, che non deve concentrarsi sugli attori locali interessati dall'opera singola ma allargarsi a tutti i soggetti che a livello internazionale intendono portare una sfida "ai tentacoli del disumano modello di sviluppo liberista e alla violenza del mostro calato dall'alto dagli interessi forti del capitale" (8/6/02, comunicato). In alcuni documenti si possono poi rintracciare spinte per spostare il movimento non solo dal modello capitalista classico, ma anche quello dello sviluppo sostenibile delle associazioni ambientaliste, in favore della decrescita.

11.1.3 Il grado di generalità nei claims francesi

Il tema della critica al modello di sviluppo introduce una questione rilevante. L'evidenza che nel caso francese predominino largamente riferimenti di tipo locale e particolaristico non deve far dimenticare l'estrema varietà e differenziazione che caratterizza l'insieme degli *stakeholders* in Rhône-Alps, che investe anche la portata dei riferimenti. Questi gruppi minoritari, peraltro, sono in linea di massima quelli che adoperano dal lato francese gli altrettanto minoritari repertori di tipo conflittuale che rappresentano l'*explanandum* della ricerca. È il caso del *Collectif Rhône-Alpin contre le Lyon-Turin*, su posizioni pro-decrescita. Esso critica frontalmente, definendoli "écotechs", i Verdi francesi che, al contrario di quelli italiani, si sarebbero eretti a paladini dello sviluppo sostenibile, e del fattore tecnologico come spinta in questa direzione⁴. Dietro la diversità d'azione fra il collettivo e il partito ecologista sta dunque anche qui una diversa diagnosi di cosa rappresenta il problema, e cioè il modello di sviluppo. Il collettivo critica, citando dati scientifici per lo più di provenienza del movimento italiano, che anche volendo abbracciare l'ideologia dello sviluppo sostenibile l'opera sarebbe controproducente sotto tutti i punti di vista (economico, ambientale, umano), ma si spinge oltre nella critica ponendo in discussione il modello di sviluppo stesso, non solo quello sviluppatista capitalista classico, ma anche quello dello sviluppo sostenibile, colluso con il primo non solo per l'enfasi sullo sviluppo, ma anche sulle sue basi tecnocratiche, in favore della decrescita (*Collectif Rhône-Alpin contre le Lyon-Turin*, 04/01/2006, lettera a giornale).

Per quanto riguarda i centri sociali, la critica ai Verdi e, per le stesse ragioni, alla CGT (centri sociali, 19/12/2008, dossier) si affianca a quella agli attori associativi che, pur essendo moderatamente contrari all'opera specifica, diagnosticano come problema per l'appunto la singola opera, piuttosto che la logica capitalista che ne sarebbe alla base (Frapna, 05/12/2003, comunicato). La differente diagnosi del problema e le conseguenze prognostiche e motivazionali creano dunque le basi per la critica all'operato tanto del partito ecologista che delle associazioni. La critica va anche contro FNAUT e Réseau Actions

⁴ Sulla possibile relazione fra il maggiore peso politico dei Verdi francesi e la loro compromissione rispetto all'identità politica e alla fedeltà ai temi tradizionali dell'ecologismo, cfr. Biorcio [1999]. Sulla distanza rispetto ai Verdi italiani, cfr. Ceri, Blondiaux e Courty [1990].

Transports, che, con i Verdi, richiedono una revisione del trasporto merci a lunga distanza in direzione della scelta ferroviaria al posto della gomma (Collectif le Laboratoire, 15/09/2006, comunicato). La diagnosi del problema nel sistema sviluppatista stesso, operata dai centri sociali, prospetta viceversa una diversa prognosi, vale a dire la cancellazione *tout court* del trasporto merci a lunga distanza. L'incomprensione con gli altri attori, complici a loro dire degli "specialisti tecnocratici" (Espace Zapatiste, 12/01/2006, comunicato) è dunque basilare e parte dalla stessa diagnosi e prognosi del problema, decisamente più generali anche rispetto a quelle di quei pochi altri soggetti della vicenda, come appunto partiti, associazioni ambientaliste e sindacati, che pure inquadrano il problema non certo in ottica localistica come un comitato di quartiere. I No-Tav valsusini sono per questo visti come modello da imitare sia dal punto di vista della critica alla logica egemonica dello sviluppo, sia dal punto di vista delle azioni e dei modelli decisionali messi da loro in opera per contrastarla. È proprio nella lezione dei contestatori italiani che gli oppositori francesi leggono una spinta per rivoluzionare la democrazia attraverso il cambiamento del modello di sviluppo (centri sociali, 05/10/2007, lettera aperta ai valsusini).

Come anticipato sopra, uguale risalita in generalità attraverso la lotta contro altre infrastrutture più o meno simili, sino a minare le basi dell'attuale modello di sviluppo, si ha per il comitato di livello regionale *Collectif Rhône-Alpin contre le Lyon-Turin*, e i corrispettivi di scala dipartimentale (*Collectif Ardèche-Drôme contre le Lyon-Turin*) e metropolitana (*Collectif lyonnais contre le TGV Lyon-Turin*), assai simili (per quanto incommensurabilmente più deboli sotto tutti i punti di vista, a partire da quello numerico) ai comitati No-Tav piemontesi sia nei riferimenti cognitivi e nella generalità delle giustificazioni, sia, se pur ad un livello decisamente diverso, nelle azioni portate avanti. Anche in questo caso non si tratta di comitati civici *single-issue*, ma raggruppamenti di attori che a partire dall'opposizione ad un'opera specifica allargano poi alla considerazione di molteplici questioni ad essa variamente collegate, sino ad arrivare, appunto, alla critica del modello di sviluppo (Collectif Rhône-Alpin Contre le Lyon-Turin, 22/03/2007, comunicato). Dal riferimento all'opera l'orizzonte si allarga anzitutto al futuro dei trasporti della Regione Rhône-Alpes, ed in particolare alla contrarietà al raddoppio del tunnel del Frejus e dell'autostrada A7 verso l'Italia. Su questo terreno incontrano l'appoggio della *Réseau Actions Transports*, che pur concentrandosi maggiormente sul tema autostradale chiede anche una revisione di tutta la politica dei trasporti della regione, compreso un ripensamento della Torino-Lione. Posizione diametralmente opposta, pur con lo stesso grado di generalità, rispetto al *Collectif contre le Doublement de l'A7*, comitato civico che invece ricalca maggiormente l'enfasi riscontrata dal versante francese per la linea ad alta velocità come alternativa ecologica al trasporto su gomma e alle politiche che vanno in questo senso, come appunto l'investimento in autostrade. Anche per i comitati contro il TGV Torino-Lione, così come per i comitati italiani, la risalita in generalità sino alla critica radicale della logica egemonica che soggiace alla costruzione di nuove infrastrutture per il commercio a lunga distanza si accompagna alla dimostrazione di come sarebbero invece i promotori, e non gli oppositori, quelli biecamente interessati al loro interesse particolare, utilizzando argomentazioni generali quali primariamente quelle ecologiche del passaggio dalla gomma al ferro solo quale scudo legittimante per mantenere in piedi la logica stessa (Collectif lyonnais contre le TGV Lyon-Turin, 28/03/2006, comunicato).

Sulla rivendicazione di agire in termini generali, rispedendo semmai ai promotori l'accusa di particolarismo, si allineano anche alcune associazioni ambientaliste minori e più radicali come APPNV, che addita infatti il processo decisionale come funzionale agli interessi particolaristici dei promotori, chiedendo sarcasticamente: «A chi giova l'alta velocità, alle popolazioni locali? ai francesi? agli europei? allo stato? allo sviluppo? all'ambiente? al territorio? o piuttosto alle società di trasporto?» (APPNV,

15/02/2004, volantino). Quella dell'interesse particolare dei promotori è peraltro una questione portata alla discussione anche da alcuni attori favorevoli alla linea, sostenuta invece come portatrice di benessere generale. Così come gli oppositori italiani mettono in dubbio l'imparzialità di Virano quale commissario in quanto legato ad enti ed imprese interessate dalla realizzazione dell'infrastruttura, così Acac, per ragioni opposte, fa rilevare il conflitto d'interessi del presidente di LTF Roulin, in quanto presidente anche della società concessionaria dell'autostrada del Frejus lato francese, il raddoppio della quale l'associazione vede in contraddizione con lo scopo (generale) della linea ad alta velocità di ridurre il traffico su gomma.

Raulin, attuale presidente di SFTRF (Autoroute de Maurienne et Tunnel Routier du Fréjus) è stato nominato Presidente della società Lyon-Turin Ferroviaire. Non è questo conflitto d'interesse? Ricordiamo che l'obiettivo della Lyon-Turin è di togliere dalle autostrade delle nostre valli più di 40 milioni di tonnellate di merci. Non dubitiamo che anche Raulin abbia degli obiettivi, ma quali? La priorità all'alta capacità o la priorità alla trasformazione della Savoia in una distesa di camion? Questi due progetti sono direttamente concorrenti, e riteniamo di difficile, in tutta imparzialità, la loro gestione simultanea. (Acac, 30/03/2008, comunicato)

Detto questo, non pare esservi via di mezzo per quanto riguarda la portata delle argomentazioni. Con la parziale eccezione delle sole FNAUT e FNE, gli attori rientrano o nel ristretto novero di coloro che allargano la visuale fino a ricomprendere nella formulazione del problema lo stesso modello economico, o eventualmente quadri comunque generali come l'intera politica dei trasporti nazionale, oppure nella maggioranza di coloro che guardano unicamente alle ricadute rigidamente locali di qualche porzione dell'infrastruttura, mentre non si curano affatto del progetto nella sua complessità. È chiaro ad esempio come i rappresentanti politici locali della zone dell'Isère seguano i comitati di residenti nell'utilizzo di riferimenti di tipo ristretto. In molti casi non si fa neppure riferimento a giustificazioni di tipo generale per rendere più presentabile la propria posizione, non si dice insomma "l'opera non porta benefici", ma si ricorre direttamente al classico schema "l'opera porterà benefici diffusi che condividiamo, ma non la vogliamo qui perché i suoi costi sono concentrati sul nostro territorio".

I delegati del Syndicat Mixte dello SCOT Nord-Isère, sebbene siano coscienti dell'importanza del ferroutage per alleggerire la circolazione sulle vie stradali esistenti, si oppongono tuttavia formalmente al tracciato per i seguenti motivi: 1- la nostra regione è già attraversata da due autostrade, una linea passeggeri, una linea TGV, una linea ad alta tensione oltre ad ulteriori progetti [...] (delibera del Syndicat Mixte dello SCOT Nord-Isère, 26/09/2002)

Come al solito differente la posizione in Maurienne lungo la tratta internazionale, dove popolazione e sindaci, ben disposti nei confronti dell'opera, sembrano pronti a protestare solo nel caso in cui essa non venga completata, subisca dei rallentamenti, o non porti con sé i vantaggi economici in termini di opere compensative promesse.

Saint Jean de Maurienne diventerà la capitale del turismo. Voglio il Tav, ma sono pronto a scendere in piazza se lo Stato francese non ci darà i soldi per le infrastrutture collegate che ci permettano di diventarlo. (sindaco di Saint Jean de Maurienne, 21/01/2010, comunicato)

La limitatezza dell'orizzonte contraddistingue tuttavia, inizialmente, anche un soggetto favorevole e attivo quale ASSMoulin, il cui orizzonte cognitivo, come si evince dai suoi *claims*, non è affatto l'opera Torino-Lione nel suo insieme, che rarissimamente viene citata e solo come riferimento giuridico delle decisioni di RFF e governo, ma la sola discenderia di Modane e solo per quanto concerne le problematiche locali. All'inizio anche il suo schema d'azione, conseguentemente, è diretto sostanzialmente non alla protesta, e tanto meno al rifiuto del progetto, ma ad ottenere informazioni, chiarimenti e rassicurazioni circa il danno locale, per mezzo di lettere inviate alle ferrovie, al prefetto, o al prefetto perché faccia da mediatore nei confronti delle ferrovie colpevoli di negare la concertazione e non dare chiarimenti. Le cose tuttavia cambiano in un secondo momento, dopo la delusione ricevuta dal mancato rispetto delle

risultanze dell'inchiesta pubblica, quando l'associazione, oltre a ricorrere a schemi più conflittuali, allarga l'orizzonte delle propri riferimenti.

Molto interessante poi la situazione delle unioni di quartiere della zona di Bourgoin-Jallieu, che come si è visto, temendo l'impatto di una nuova infrastruttura, si attivano presso i rappresentanti locali affinché di facciano portavoce delle loro preoccupazioni, utilizzando frame strettamente micro-locali, particolaristici, materialisti e legati alla vita quotidiana. Sottoscrivono tuttavia documenti della CADS (Coordinamento delle associazioni di Ain, Delfinato e Savoia), di cui fanno parte, che utilizzano dati tecnici riferiti a costi e flussi trasportistici e di traffico, facendo riferimento non più certo al proprio quartiere, ma quantomeno alla regione Rhône-Alpes, con una *frame extension* ad altre questioni correlate a questa scala territoriale (CFAL - circonvallazione ferroviaria di Lione, raddoppio autostrade e tunnel del Frejus), per quanto mai universali né post-materialiste. Il salto di qualità nella risalita in generalità per la CADS si ha solo nel 2010, quando si trova tra i firmatari della Carta di Hendaye a livello europeo e con argomentazioni, da quel momento in avanti, apertamente in linea con quelle degli altri aderenti, sottintendendo quantomeno una revisione dell'attuale modello di sviluppo soggiacente alle grandi opere. Resta da chiarire quanto dei documenti del *network* europeo sia di fatto sottoscritti dalla CADS e quanto invece essa si accodi ad un movimento di successo in cerca di risorse in termini di consenso, visibilità e peso politico. Sembra invece abbastanza chiaro, a monte, che per le unioni di quartiere dell'Isère quella di aderire alla CADS sia un'operazione più strategica che sostantiva, anche in questo caso per presentarsi come interlocutore che non sia in pratica quasi a livello di condominio. Prova ne sia che, al di fuori dei documenti e delle decisioni prese in quanto aderenti alla CADS, ed anche in seguito alla risalita in generalità di quest'ultima, i riferimenti cognitivi e normativi e gli schemi d'azione dei comitati di quartiere non si discostano molto da quelle utilizzati nel 2000 o nel 2002. Prendendo sempre cioè come punto di riferimento il quartiere, o al più il comune o pochi comuni contigui nel caso dei coordinamenti, ma comunque portando sempre la propria specificità in primo piano, e il livello minimale di partecipazione politica rappresentato da incontri o lettere alle istituzioni e agli eletti locali.

Se i repertori d'azione sono simili, diversi sono invece i frame utilizzati da un altro aderente alla CADS come l'associazione sovra-comunale Apsab. Questa fa invece continuo riferimento, dati tecnici alla mano, oltre all'inquinamento acustico causato da una linea merci che attraversa i centri abitati, alla questione ecologica (per quanto locale) collegata alla nuova linea, ed in particolare alle minacce rappresentate dall'attraversamento del corridoio biologico del Sillon Alpin Saint André Le Gaz - Saint Béron di un'opera così impattante per la fauna locale e le falde acquifere. Anche in questo caso, ad ogni modo, il principale orizzonte di riferimento fa capo al problema dell'attraversamento del proprio territorio da parte dell'infrastruttura, e anche in questo caso il problema diagnosticato come principale resta quello della previsione per la zona di un ammodernamento della linea storica che associa traffico merci e passeggeri. La prognosi dunque, come per le unioni di quartiere, è più che altro quella della separazione della linea Lgv storica, che attraversa i centri abitati, da quella merci, che dovrebbe passare su di una seconda linea di nuova costruzione. Alla luce di tale *framing* costante e più o meno riscontrabile a livello implicito o esplicito in tutti i documenti dell'associazione, si ha l'impressione che le giustificazioni di tipo ecologico non rappresentino la questione percepita come più pressante, e, insieme alle argomentazioni diagnostiche circa la dannosità delle linee ad alta velocità in generale e di per sé, siano utilizzate in modo forse non meramente strategico ed interessato, ma probabilmente quale cornice universalista nella quale inserire i propri *claims* particolari e locali per renderli maggiormente legittimi. Sfruttando peraltro grammatiche, giustificazioni e retoriche rivelatesi di successo per altri soggetti. Anche fermandosi ai ri-

ferimenti locali, ciò non significa che le minacce al corridoio biologico non vengano percepite quale problema, ma l'impressione è che esse non siano il problema più pressante, a fronte per esempio delle ricadute in termini turistici che il passaggio di una linea merci ad alta velocità attraverso tale corridoio biologico potrebbe avere.

Se sembra dunque leggersi un possibile utilizzo retorico di argomentazioni generali da parte di Ap-sab, lo stesso non si può dire dei comitati di quartiere, i quali riconoscono apertamente come interesse superiore quello della costruzione della linea, e come particolari i loro interessi locali, ma nondimeno non rinunciano a porre le richieste che ritengono più opportune.

L'accettazione delle conseguenze locali di un progetto da parte degli abitanti suppone da una parte la comprensione dell'interesse pubblico che le giustifica, dall'altra la certezza che la limitazione e la compensazione economica delle nocività siano tenute in debito conto. L'interesse di uno sviluppo dell'alta velocità ferroviaria è generalmente compreso. Per contro, la preferenza attuale per tracciati che moltiplicano i corridoi e le nocività (merci e passeggeri), e privilegiano l'attraversamento di centri abitati e zone ecologicamente vulnerabili, non lo è. Questo è il caso di Bourgoin-Jallieu. [...] Rifiutiamo di vedere i disturbi di questo tracciato minimizzati col pretesto dell'interesse superiore. (Association de Quartier des Coteaux de la Rivoire, 04/03/2004, lettera agli eletti locali)

L'attenzione limitata al proprio ambito territoriale è tuttavia una costante nella gran parte dei *claims* degli attori, ad esempio in quanto afferma un comunicato di CEDRUL (Coordination pour l'Environnement et les Déplacements Durables Lyon): «CEDRUL ha studiato solamente le problematiche relative ai tronconi più prossimi a Lione», (20/06/2009). Il che è legittimo, visto che rischi e danni non sono immaginari ma provati, ma è anche radicalmente diverso da quanto accade nel caso italiano, e sembrerebbe, questo sì, prestarsi ad analisi del tipo “scontro di interessi evidenti” (sfratti, danneggiamento delle case per scoppio mine) piuttosto che di idee e quadri cognitivi che strutturano gli interessi a partire dall'azione situata. Ma questo solo sino a quando non si consideri come tale propensione da parte degli attori ad inquadrare il problema come strettamente locale, e le conseguenti azioni, moderate e dirette limitatamente al problema specifico locale piuttosto che non dico al modello di sviluppo come per almeno alcune frange del movimento italiano, ma neppure all'intera opera Torino-Lione, non possa non essere collegata al modello decisionale proposto in questo caso in Francia, vale a dire quello dell'*enquête publique*.

11.1.4 La possibile influenza del processo decisionale sulla portata delle azioni

Se il fatto che dal versante francese vengano utilizzati quadri di riferimento particolaristici e in qualche modo utilitaristici conferma in gran parte quanto scaturito dagli studi effettuati su altre tratte, più controversa si presenta invece la questione relativa alla sostanziale mancanza di proteste. Infatti le analisi su casi simili in Francia affermano in maniera tangenziale ma chiara che la procedura d'*enquête publique* utilizzata ha avuto l'effetto di stimolare, se non di provocare direttamente, le proteste (motivo per cui, proprio a seguito delle proteste anti-TGV, è stato introdotto il nuovo strumento, maggiormente partecipativo, del *débat public*). Lolive [1999] pone infatti l'accento come sulla tratta TGV Méditerranée le proteste furono in gran parte frutto della logica legata a tale metodo di consultazione, per una serie di motivi:

- gli studi preliminari e la fase di concertazione sono condotte non dall'amministrazione ma direttamente dalle ferrovie (SNCF)⁵, responsabili, in quanto promotrici dell'opera, del dossier d'*enquête publique* propedeutico alla consultazione, rendendole di fatto “giudice e parte in causa”;

⁵ Ciò avviene naturalmente anche nel caso della Torino-Lione, per la quale tale ruolo è sdoppiato in SNCF-RFF per la tratta nazionale, ed LTF per quella internazionale.

- un progetto pensato e sottoposto a scrutinio sotto simili auspici non può che rappresentare primariamente gli interessi di parte di SNCF stessa, che assume su di sé il molteplice ruolo di incaricato degli studi, proponente, proprietario e futuro gestore, ignorando i territori attraversati⁶;
- la consultazione preventiva è ristretta ai soli “*grands élus*”, mentre il pubblico è chiamato ad esprimere la propria opinione solo alla fine della “cronologia gerarchizzata degli interlocutori legittimi” [*ibidem*], quando le scelte sono in realtà già state prese. In questo modo il progressivo allargamento del dispositivo di consultazione, piuttosto che ridurre la contestazione, in realtà la amplificherebbe.

Secondo l'autore vi sarebbe stata poi un'ulteriore causa, contingente al caso TGV Méditerranée, a spiegare la protesta. Ossia che è avvenuta una fuga di notizie (e già il termine utilizzato la dice lunga sul grado di trasparenza delle varie fasi di discussione precedenti alla consultazione del pubblico), che ha creato una perturbazione nell'ordine legittimo di allargamento dell'arena, saldando un fronte fra associazioni contestatarie e sindaci dei comuni minori che attraverso tale fuga di notizie hanno sviluppato un sentimento di ingiustizia legato all'asimmetria delle procedure di concertazione.

Quanto abbia inciso in quel caso tale deviazione dalla normativa, piuttosto che la normativa stessa, non è dato sapere. Resta il fatto che secondo Lolive [1997] la procedura di *enquête publique* è stata fra le cause scatenanti della protesta, che peraltro si è evoluta secondo due fasi: la prima in cui erano ampiamente predominanti riferimenti di tipo strettamente localistico e particolaristico (tanto da meritarsi a pieno titolo, a suo dire, l'appellativo Nimby⁷), la seconda caratterizzata da una risalita in generalità delle giustificazioni prodotte dagli attori, il che sarebbe addirittura il fulcro della questione.

Nel caso della Torino-Lione le procedure, iniziate prima dell'entrata in vigore della legge sul *débat public*, prevedono la sola *enquête publique*, con tutti i suoi passaggi precedenti, secondo un iter del tutto simile a quello adottato nel caso analizzato da Lolive. Gli effetti, tuttavia, sono stati differenti per almeno due ordini di ragioni:

- le proteste sono state piuttosto circoscritte, limitate, e di scarsa intensità;
- i riferimenti e le giustificazioni degli attori non hanno mai subito un paragonabile processo di risalita in generalità.

Se la procedura è assai simile a quella utilizzata nel caso del TGV Méditerranée, con la consultazione del pubblico solo ad una fase avanzata, come è spiegabile la differente risposta locale? In realtà il punto dirimente non solo rispetto al caso italiano, ma anche ad altri francesi precedenti, pare essere non tanto il tipo di frame utilizzato (economico o al limite ecologico piuttosto che politico), e non solo la scala di riferimento di tali quadri cognitivi (particolare invece di generale), bensì la scala di riferimento dei frame utilizzati declinata in termini geografici: strettamente locale invece di sovra-locale, nazionale o universale. Il che si ripercuote in termini motivazionali su eventi di portata limitata, portati avanti da attori diversi in diversi nodi problematici del tracciato, in isolamento fra loro, senza una visione complessiva e soprattutto che si instauri una qualche forma di azione collettiva che abbia come obiettivo l'intera infrastruttura o l'intero processo decisionale, ma solo il singolo sotto-intervento (galleria, discarica) o la singola inchiesta pubblica. È in questo senso forse può leggersi il possibile contributo del modello decisionale nella spiegazione delle differenti reazioni al progetto.

Ma in che senso l'inchiesta pubblica in Francia può avere tali effetti se, come si è visto, non li ha avuti 15-20 anni fa nel caso del TGV Méditerranée? Quello che è cambiato nel frattempo non è la proce-

⁶ Situazione che ad esempio i contestatori italiani considerano comunque meno grave rispetto a quella derivante dalla figura del *general contractor* così come proposta dalla Legge Obiettivo.

⁷ Come si è già visto, la pensa diversamente Lafaye [2000].

dura di *enquête publique* in quanto tale, che si applica in maniera pressoché immutata, bensì l'estensione di questa procedura a campi di regolazione pubblica apparentemente distanti. Come si è già ricordato nel capitolo relativo allo studio delle arene decisionali, il progetto Torino-Lione lato francese era già stato suddiviso sin dal principio, dal punto di vista decisionale, in due tronconi, corrispondenti alle due sezioni nazionale ed internazionale, a loro volta suddivisi, per quanto riguarda l'iter progettuale, in sottosezioni corrispondenti a sotto-interventi di una certa portata, in genere tunnel.

A questo si aggiunge il fatto che, al di là dell'iter previsto per la progettazione dell'intera grande opera, il processo decisionale francese presuppone un approccio per progetti in termini di appalti, e la segmentazione delle possibilità di intervento dei destinatari delle politiche con la previsione di tante inchieste pubbliche ognuna per singoli rami del progetto (nel caso specifico singola galleria ad esempio). Nel 2000 è stata infatti introdotta in Francia una riforma urbanistica, la quale, nel confermare il ruolo prioritario della pianificazione nel classico stile francese (accoppiata rigidità tecnica – interesse generale) adattandolo al decentramento, introduce la consultazione costante del pubblico per ogni variazione dei piani locali [Gibelli 2005]. La legge SRU (*Solidarité et Renouveau Urbain*) stabilisce per la prima volta in Francia che la concertazione con la popolazione debba diventare un processo continuo sia nella elaborazione del PLU (*Plan Local d'Urbanisme*, comunale) che dello SCOT (*Schémas de la Cohérence Territoriale*, piano urbanistico intercomunale). Per il PLU, già nello sviluppo delle prime due fasi (Diagnostic urbaine e PADD: *Projet d'Aménagement et de Développement Durable*), la legge prescrive infatti l'attivazione di una discussione pubblica fondata su elementi chiari, semplici e comprensibili, con l'obiettivo di "accentuare l'intensità democratica" del processo di pianificazione. Una volta completate tutte le fasi, il PLU deve essere sottoposto ad *enquête publique* prima dell'approvazione finale da parte del Consiglio Municipale.

Specie se confrontato al caso italiano come riformato dalla Legge Lupi del 2005, che introduce viceversa secondo alcuni autori un modello neocorporativo basato sul *bargaining* con i poteri forti, a scapito sia del ruolo di direzione dell'amministrazione che della trasparenza nei confronti del pubblico [Magnaghi e Marson 2005], la normativa francese si presenta come maggiormente partecipativa, seppur sempre solo in modalità e con finalità di mera consultazione. Il fatto che ogni variazione nei piani urbanistici sia sottoposta a inchiesta pubblica, tuttavia, spostata a livello locale anche l'arena privilegiata per la discussione delle grandi opere (proprio laddove queste sono maggiormente impattanti tanto da richiedere un adeguamento del quadro urbanistico), non fosse altro perché tale consultazione, preceduta per di più da una discussione altrimenti negata dall'iter progettuale complessivo, avviene anche diversi anni prima rispetto a quella prevista per l'opera in sé.

Sembra quindi di poter dire che molte delle questioni legate ai grandi progetti vengano ridotte a questioni comunali o intercomunali. Sebbene esistano forme di consultazione legate al progetto in sé (una per la parte internazionale e una per la parte francese propriamente detta), queste non avvengono che ad una fase avanzata del processo, quando già si è discusso ampiamente a livello comunale o di area vasta delle ricadute sul proprio territorio ristretto dell'opera, ma in maniera del tutto slegata dal contesto dell'opera in sé, nel suo insieme. Si tratta in sostanza di una parcellizzazione della questione Torino-Lione per ogni sezione (singola galleria, ponte, scavo) che coinvolge uno o un numero limitato di comuni costringendoli a modifiche dei propri piani urbanistici comunali o intercomunali. Parcellizzazione che potrebbe, questa è l'ipotesi, contribuire a spiegare la dimensione del tutto localistica dei frame utilizzati dagli attori, e le loro azioni, laddove vi sono, tutto sommato contenute e dirette a rivendicazioni

locali o ad ottenere assicurazioni locali. In sostanza, una parcellizzazione anche per quanto riguarda le possibili fonti di conflitto, che perdono in questo modo di carica politica.

È stata infatti predisposta una specifica *enquête publique* per ciascuno dei casi più importanti più volte citati (Moulin 2001-2002, Maurienne 2006, Isère 2010), col vincolo di riguardare solo i comuni strettamente interessati ad ogni singolo ramo in cui è frantumato il progetto, e solo i problemi strettamente attinenti alla questione in discussione. Il caso più eclatante, già ricordato, è quello del *commissaire enquêteur* che censura un intervento di ASSMoulin riguardante il problema dello stoccaggio del materiale di risulta, in quanto questo esula dallo specifico mandato dell'inchiesta, che si deve rigidamente attenere al tema degli scavi. Ora questo, oltre ad andare in direzione opposta all'enfasi sull'integrazione delle politiche [Bifulco e de Leonardis 2006; Donolo 2003b; 2004a; 2004b], che si accompagna alla partecipazione del pubblico⁸ e su cui tanto insiste uno strumento di pianificazione strategica operante sul medesimo progetto quale la *Démarche Grand Chantier*, che comunque non a caso prevede anch'essa la segmentazione in micro-tavoli locali, non potrebbe avere ripercussioni sul modo di intendere cosa è il problema, e le azioni che ne derivano? In questo caso si trattava addirittura non solo dello stesso progetto, ma anche dello stesso ramo del progetto insistente sullo stesso territorio, con lavori portati avanti contemporaneamente e le cui varie problematiche erano strettamente "amalgamate", come ammetteva persino lo stesso dossier propedeutico redatto dai proponenti. Nel caso in questione il fatto ha quasi del paradossale, nel momento in cui si vuole sostenere che il tema degli scavi sia slegato da quello del materiale scavato, al punto da richiedere un secondo momento di coinvolgimento specificamente mirato. Se questo è l'approccio per questioni così intrinsecamente interdipendenti, a maggior ragione si può immaginare l'impatto che un simile modello di coinvolgimento dei destinatari possa avere sulla definizione di cosa è il problema, e come affrontarlo, quando ad essere interessata non è la stessa popolazione sulla stessa galleria, ma abitanti di comuni distanti, cui viene promesso di dire la propria opinione solo sulle specifiche problematiche del loro territorio ristretto, ad un tempo designato sfalsato cronologicamente rispetto a quello delle altre inchieste previste per altri interventi, altre zone, altre popolazioni.

Non che in Italia la propensione ad adottare schemi cognitivi e repertori d'azione più generali derivi da un modello di coinvolgimento "universalistico", che affronti il progetto nel suo insieme, sebbene anche in questo caso possa dirsi che è ancora il modello decisionale ad aver influito in tal senso, attraverso la mancanza stessa di coinvolgimento che ha spinto la popolazione ad attivarsi. Ad ogni modo dal lato piemontese il problema Tav è sempre stato considerato nel suo insieme, sia che si trattasse di promuoverlo che di bloccarlo. Il progetto Torino-Lione era inserito nel suo insieme nella procedura *top-down* e centralistica della Legge Obiettivo, e nel suo insieme è stato contestato, portato per la prima volta in Commissione Rivalta, espunto e infine reinserito in tale procedura, sottoposto a VIA, discusso nel Tavolo Politico e nella Conferenza dei Servizi, e sottoposto all'analisi dell'Osservatorio Tecnico. In quest'ultimo caso poi, come in quello del Comitato di Pilotaggio, l'arena decisionale dell'Osservatorio si è allargata a comprendere i tecnici designati dai sindaci non solo della Bassa Val di Susa, ma anche via via dell'Alta Valle, della Val Sangone e della Gronda di Torino⁹, per affrontare tutte le questioni¹⁰: dal tunnel di base ai tracciati, dallo smarino all'amianto, al nodo ferroviario di Orbassano.

⁸ Pubblico che, per il cosiddetto "effetto ponte", ha una visione d'insieme e non pensa per progetti [Pellizzoni 2006, 20-21; Donolo 2005a; 2005b].

⁹ Anche se ciò è stato sempre commentato sarcasticamente dai comitati come "un'ammucchiata sempre più grossa perché tutti i sindaci vogliono un pezzo della torta" o "anche i sindaci della zona X fanno la lista della spesa".

¹⁰ O meglio, contesterebbero gli oppositori, per dimostrare di averle affrontate, quando in realtà non le avrebbe affrontate affatto, offrendo solo un paravento alle critiche con l'obiettivo di imporre una soluzione indiscutibile.

11.1.5 Gli “effetti perversi” dell’inclusione

Certo non basta questo a spiegare il perché un numero considerevole di persone in Val Susa senta come fossero propri i problemi di Torino, ma anche di Messina o Vicenza o dei Paesi Baschi, o ancor meno perché si esprima in termini di decrescita e modelli alternativi di economia, mentre a spiegare la reazione di protesta basterebbe il fatto di essere stata esclusa dalla discussione sul proprio futuro. Ma può forse spiegare perché in Francia non sia accaduta né l’una né l’altra cosa. Come si può percepire anche il solo progetto Torino-Lione come elemento univoco che coinvolge tutta la tratta interessata, quando si è forzati a vedeme e analizzame solo alcune ricadute locali staccate dalle altre di altre zone, entro un processo di coinvolgimento più formale che reale, dove le questioni che è lecito dibattere e il frame entro il quale dibatterle sono convogliate e ben precisate nel dossier propedeutico, e nel caso di ASSMoulin che si è visto neppure poi rispettate ma rimandate a inchieste successive? E perché protestare se si sa di poter aspettare di dire la propria in arene istituzionalizzate, di avere la possibilità stabilita per legge di poter affermare la propria opinione nell’*enquête publique*? Quindi probabilmente la differente reazione alla Torino-Lione dai due lati del confine non sarebbe da ascrivere semplicisticamente alla maggiore partecipazione concessa in Francia [Antoniolli, Mercier e Roustan 2006], ma nemmeno all’opposto al maggiore palese decisionismo francese [Bobbio 2007], quanto piuttosto in una sorta di partecipazione volta alla pacificazione, come direbbe Arnstein [1969], ossia un modo più subdolo di zittire le possibili proteste attraverso una partecipazione fittizia, rigidamente strutturata e incanalata, che per di più verte su temi strettamente tecnici (pur non ammettendo visioni tecniche alternative e anzi incentivando argomentazioni sociali) e fortemente micro-locali, impedendo una visione d’insieme, spezzettandola come se si trattasse di tante piccole opere in tempi differiti a seconda delle differenti zone, di fatto depoliticizzandola e riducendola alla richiesta di compensazioni per le crepe nelle case dovute agli scavi. La vera questione potrebbe allora essere: in Italia c’è protesta perché non c’è coinvolgimento, in Francia non c’è per via di una forma di pacificazione attraverso l’*enquête publique*¹¹.

L’ipotesi è che la dispersione delle potenziali coalizioni concorrenti rispetto a quella dominante [Sutto 2010], che impedisce loro di fare fronte comune e di raggiungere la massa critica per poter realmente influenzare il processo in termini di risorse sia simboliche e di peso politico che di mobilitazione e azione collettiva, sia almeno in parte condizionata dallo stesso processo decisionale, che pur contraddistinto dalla forte istituzionalizzazione tipica francese, si incaricherebbe spesso di obiettivi focalizzati su questioni minute [Borghi 2006a], con la sua frantumazione in sotto-arene locali caratterizzate da scarso peso attribuito alle esternalità che ricadono al di fuori del singolo ambito ristretto [Regonini 2005], in termini sia contenutistici (su altre questioni della progettazione), sia soprattutto territoriali (su altre zone del tracciato). In sostanza, l’utilizzo di rigidi strumenti di natura legislativa-regolativa [Lascoumes e Le Galès 2009b], e di uno stile decisionale apparentemente orientato decisamente in maniera tecnocratica-burocratica, sarebbe in realtà funzionale, attraverso la sua codificata concentrazione sugli aspetti locali della progettazione più estesa, ad un modello più vicino a quello dell’influenza politica. La stessa rigida codificazione potrebbe infatti nascondere interessi ben precisi, ed in particolare quello dei *policy-makers* a mantenere il consenso attorno alle scelte pubbliche, in maniera intenzionale o meno. Avvicinando quindi il processo decisionale, al di là della forma, alla sostanza di uno stile che tiene invece in accurata considerazione la diversità degli interessi, mentre è attivamente impegnato a non consentire la presa di coscienza della loro interdipendenza. Le relazioni si svolgono infatti unicamente in consultazioni uno-a-

¹¹ Da registrare il fatto che il legame così supposto fra decentralizzazione e mancanza di protesta è controintuitivo rispetto ai risultati di ricerche comparative a livello macro [cf. Quaranta 2011].

uno (o uno a pochi) fra il decisore e ciascun gruppo interessato, in questo caso ciascuna sotto-sezione locale del progetto, senza che questi abbiano la possibilità di interagire fra loro e scoprire eventualmente un obiettivo comune a tutte le zone interessate dalla nuova linea ferroviaria, situazione che minerebbe l'autorità indiscussa del decisore. Qualcosa di molto simile, dunque, a quelle arene che Innes e Booher [2003, 52] descrivono come miranti a scongiurare l'esplosione di conflitti attraverso la duplice manovra di cooptare gli interessi in uno stesso corso d'azione, impedendo allo stesso tempo la creazione di una rete fra questi ultimi.

In Italia la spiegazione non sembra essere così complessa, ma legata perlopiù alla procedura della Legge Obiettivo che rimanda le decisioni sull'intera opera al livello centrale, scavalcando le possibili rimostranze locali a livello tanto di enti territoriali quanto di società civile. Potrebbe essere, allora, che a spiegare la differente reazione francese e italiana non sia tanto il grado di partecipazione concessa di per sé, ma un meccanismo più sottile e forse controintuitivo. Ad innescare la protesta italiana, come si evince da svariati riferimenti nei *claims* degli attori, è proprio la mancanza di considerazione nel processo decisionale nei confronti dei soggetti del territorio. Processo decisionale visto come funzionale ad una logica, più che di uno stato centrale, che persegue attraverso un'opera faraonica l'interesse economico di pochi interessi forti a scapito dei bisogni vitali delle popolazioni locali, delle considerazioni ambientali, e dei soggetti che si incaricano di rappresentare gli uni e le altre. E in questo senso pare confermata la supposizione che un modello decisionale rigidamente *top-down* abbia portato a repertori d'azioni contestativi, per quanto non attraverso reazioni di tipo localistico, bensì con l'attivazione di giustificazioni e riferimenti cognitivi di ordine generale. È anche significativo in questo senso che la protesta sia stata inizialmente trascinata non solo da associazioni (abituato di per sé ad adottare riferimenti più generali) piuttosto che da comitati di cittadini, ma da associazioni ambientaliste di livello nazionale ed inserite in *networks* internazionali, riunite nel comitato Habitat e già impegnate in altre battaglie simili come il Tav in Mugello all'interno del comitato Idra (WWF, Legambiente, Pro Natura, Italia Nostra).

In Francia, viceversa, sebbene si cerchi di portare la logica dell'*intérêt général* a livello decentrato¹², si ha, almeno nominalmente, un livello di condivisione con il pubblico decisamente maggiore rispetto al caso italiano, e sancito per via legislativa, legato tuttavia ad un'ottica ristretta. Accanto alla certezza di precisi momenti di coinvolgimento, pur non particolarmente partecipativi, si avrà così una parcellizzazione del dibattito sull'opera, che lo lega ai soli effetti urbanistici che produce su di un territorio ristretto, e in qualche modo depoliticizzandolo. Non che questo sia necessariamente un mezzo deliberatamente messo in piedi per addomesticare possibili proteste, ma sembra che, al di là della volontarietà nella ricerca degli effetti stessi, possano ragionevolmente considerarsi reali i suoi effetti sulla costruzione collettiva di cosa rappresenta il problema in questione, e sulle azioni conseguentemente portate avanti dagli attori. Una prova ulteriore potrebbe trovarsi nelle progettazioni più recenti di altre tratte. Potrebbe darsi, per esempio, che il fatto che nel caso della Bordeaux-Bilbao si siano registrati rispettivamente schemi cognitivi generali e forme di protesta, ma pur sempre più blande rispetto all'Italia, sia da mettere in qualche relazione al fatto che in quel caso sia stato invece utilizzato il procedimento di *débat public*, che comporta una visione d'insieme del progetto da un lato, e maggiore partecipazione (per quanto sempre abbastanza superficiale) dall'altro.

Ciò non significa necessariamente che anche in questo caso non possa evolversi nel tempo una risalita in generalità come accaduto nel caso analizzato da Lolive, nel quale solamente in un secondo tempo sono sorte giustificazioni di tipo generale (anche se a dire il vero l'intero ciclo si è svolto in tempi assai

¹² “*Intérêt général local*”, per dirla con Billiet [2010, 25-33].

più ristretti, dal 1989 al 1994). Un primo segnale in questo senso potrebbe leggersi nella scelta, da parte dei comitati di quartiere della zona di Bourgoin-Jallieu, di aderire alla CADS, per quanto forse per ragioni più opportunistiche che sostanziali, come si è già detto. Più in generale, però, può un simile procedimento decisionale avere, almeno nel breve periodo, un'influenza sui modelli d'azione e di inquadramento del problema come quella descritta in precedenza, oppure si tratta solo di una coincidenza? In fondo già Lolive, studiando un caso tanto diverso in termini di reazione e in cui non era ancora in vigore la riforma urbanistica, aveva trovato riscontri simili in termini di chiusura localistica da parte delle varie associazioni. Potrebbe essere semplicemente un tratto caratteristico, di campanilismo, connesso in termini istituzionali al contesto francese e legato da qualsiasi attinenza con l'arena decisionale? Inoltre, l'assenza di contestazione non potrebbe essere legata invece al fatto che, semplicemente, le problematiche legate alla linea, ossia l'oggetto della politica piuttosto che il suo processo, siano percepite come meno sentite e pressanti? Non sembrerebbe, vista l'eco che le questioni suscitano al loro sorgere e il fiorire di comitati, ma è anche vero che, trattandosi in buona parte di *single-issue movements* che non si sono mai elevati ad un livello più generale, potrebbero essere soggetti al ben noto fenomeno dello sgonfiamento della contestazione nel tempo. È solo per questo che i comitati sono stati molto più attivi nel corso del dibattito locale sulla modifica dei piani urbanistici, piuttosto che nel prosieguo della progettazione e nella stessa inchiesta pubblica generale? Oppure è proprio il processo decisionale così concepito ad aver placato gli animi? In un caso o nell'altro la rilevanza delle problematiche, dell'oggetto di *policy*, il suo peso lo deve avere avuto, dal momento che, leggendo le parole degli attori della Val di Susa che declinano il problema Tav come una questione di vita o di morte, si ha l'impressione che la loro protesta mai si sarebbe fermata al solo livello locale, o alla prima arena di discussione messa in piedi anche in presenza di problematizzazione del processo decisionale. Ma questi sono temi che si affronteranno più approfonditamente nei prossimi paragrafi.

Se è vero che anche nel caso studiato da Lolive si è avuta inizialmente una simile risposta localistica, che però è poi evoluta tutto sommato rapidamente in una seconda fase dominata da argomentazioni e azioni di carattere generale, più che chiedersi se il nuovo modello decisionale abbia *causato* o meno un diverso atteggiamento, sarebbe forse più opportuno verificare se la nuova normativa urbanistica potrebbe aver *rallentato* o *disincentivato* una possibile risalita in generalità. In quel caso ad avere effetti su frame e schemi d'azione non sarebbe tanto il modello decisionale delle grandi opere in maniera diretta, quanto piuttosto, indirettamente, attraverso il modello decisionale in materia urbanistica, e proprio come affetto inatteso dell'introduzione di misure "partecipative" [Przeworski 1998].

Sostenere che la risoluzione dei conflitti sia attribuibile di per sé ad un dialogo migliore e disinteressato con il territorio, nasconde quindi il fatto che la pacificazione potrebbe essere più che altro un effetto perverso¹³ della stessa inclusione democratica [Lafaye 2006, 5]. La "funzione di normalizzazione del conflitto" operata dalle arene allargate [Evrard 2008; Algostino 2008; Wojcik 2008], implicita nella parcellizzazione del coinvolgimento francese, diventa esplicita nel caso italiano, dove i comitati hanno avuto come uno dei cardini delle loro strategie la critica alla manipolazione degli enti locali nel passaggio "dal manganello della Legge Obiettivo alla vaselina dei tavoli allargati". Se l'interpretazione del movimento No-Tav fosse vera, si profilerebbe una situazione in cui l'accordo finisce per spianare la strada al suo principale antagonista, vale a dire la decisione unilaterale, e la "scelta attraverso il dialogo" cede il passo al "centralismo attraverso il dialogo" [D'Auria 1998, 224]. In questo caso la scelta della strada più

¹³ Non necessariamente in termini valutativi, cfr. Boudon [1982]. Gli strumenti dell'azione pubblica producono effetti specifici indipendenti dagli obiettivi dichiarati [Lascoumes e Le Galès 2009b].

lunga e complessa, come è quella del coinvolgimento, potrebbe rivelarsi quella più adatta a semplificare il raggiungimento dell'obiettivo impedendo lo scatenarsi di possibili reazioni di veto [Bobbio 1996; 2000]. Il più significativo resta il caso dell'Osservatorio, la cui attività si è rivelata «tesa più ad anestetizzare il dissenso verso una decisione già assunta, che a divenire sede di dialogo costruttivo» [Pizzanelli 2010, 417]. La manipolazione troverebbe dunque un alleato in dispositivi di coinvolgimento ridotti a semplice strumento di legittimazione, che procedano attraverso la formula «consultare, dare la parola, e non tenere in alcun conto ciò che è stato detto» [Callon, Lascoumes e Barthe 2009; Le Galès 2006, 225-226; Mackie 1998]. Che è poi l'accusa rivolta sia dagli amministratori valsusini contro le arene allargate, sia da svariate associazioni francesi favorevoli e contrarie all'opera contro l'inchiesta pubblica.

Tale meccanismo potrebbe tuttavia non venire usato unicamente in una simile ottica meramente strategica e funzionale al master frame tecnocratico-liberista [Thévenot 1996], bensì anche in buona fede e trasformando il coinvolgimento stesso in un master frame entro cui si articolano i discorsi, indipendentemente poi dai reali effetti che sono spesso comunque escludenti [Pinson 2009, 143]. La stessa enfasi sul coinvolgimento, quella sorta di «imperativo deliberativo» [Blondiaux e Sintomer 2002; cfr. anche Geddes 2000; van Hulst e Yanow 2009] che compare così spesso nei discorsi politici, «talvolta prende i tratti di un'ideologia, che vede nell'accordo, nel consenso costruito nel corso di un processo dialogico, la garanzia della validità e legittimità delle decisioni, della loro accettabilità, [...] ma lo fa, il più delle volte, al prezzo di un'elusione dei conflitti [...] In tal modo, ricorrendo allo strumento progetto, le élite cedono senza dubbio maggiormente a un'ideologia della regolazione consensuale piuttosto che all'ideologia neoliberale» [Pinson 2009, 143].

12.2 Il grado di fiducia nelle istituzioni e la dimensione nazionale (X₂)

11.2.1 *L'azione sovra-comunale fra istituzionalizzazione ed informalità*

Proprio la dimensione micro-locale del processo decisionale così come portata alle sue estreme conseguenze dalla legge SRU, che si pensa essere almeno una delle cause del particolarismo proprio dei riferimenti cognitivi degli attori dal lato francese, potrebbe tuttavia essere anche alla base di una reazione a tale situazione, con una parziale risalita in generalità tanto dei quadri di riferimento quanto delle azioni da parte di almeno una porzione del versante amministrativo oltre confine. Un caso particolare riguardo alle strategie d'azione si ha per gli attori amministrativi, che scelgono, in entrambi i casi, la via della cooperazione sovra-comunale. attraverso modalità, tuttavia, diametralmente opposte per quanto riguarda il grado di informalità piuttosto che di istituzionalizzazione entro cui dar forma a tale cooperazione.

Le amministrazioni locali si trovano oggi, in Italia come in Francia, schiacciate fra due opposte tendenze. Da una parte stanno le ripetute riforme ed appelli in direzione di sussidiarietà verticale, decentramento e devoluzione di poteri, dall'altra nuove procedure semplificate, fortemente centralizzate e *top-down*, nell'ambito di settori di *policy* che peraltro toccano direttamente i territori amministrati dai comuni quali destinatari spesso recalcitranti, vale a dire quelli delle politiche infrastrutturali considerate strategiche a livello nazionale ed europeo. Il campo delle grandi opere, d'altra parte, investe di per sé un territorio vasto, di scala sovra-locale e talvolta sovra-nazionale [Indovina 2006]. È per questo che, sia nel caso italiano che in quello francese, i comuni hanno messo in atto strategie per arrivare a contare maggiormente, collaborando fra loro a tal scopo [Lastrico 2011c].

In entrambi i casi si assiste al rimescolamento di livelli sovra-comunali sanciti dalla legge, creazione di veri e propri livelli istituzionali o in via di istituzionalizzazione, ed aggregazioni spontanee ed infor-

mali che finiscono per fungere da interlocutori di fatto nei confronti di governo centrale, promotori pubblici e privati, abitanti e vari soggetti della protesta. Nei due paesi variano tuttavia i meccanismi concreti di nuova cooperazione sovra-comunale, lungo l'asse che va dalla prevalenza per arene già in uso e legalmente codificate piuttosto che l'esplorazione di nuovi modelli informali di *governance*.

In Italia un processo decisionale ritenuto autoritario, ufficializzato poi dalla Legge Obiettivo del 2001, ha spinto i comuni della bassa Val Susa, contrari alla linea sia nella persona del sindaco che dell'intero Consiglio Comunale, ad agire di concerto nella richiesta di revisione del *policy-making*. Assumono così grande importanza gli organi istituzionali delle Comunità Montane, fra le quali assume un ruolo di coordinamento quella della bassa Val Susa, ben al di là delle sue competenze legali e territoriali e dunque agendo di fatto quale aggregazione informale. La necessità di raccordo con il movimento e l'allargarsi ad altri ambiti territoriali rendono tuttavia necessaria una struttura organizzativa e una ridefinizione dei confini ancora più flessibili di quelle di un soggetto istituzionale. Nasce così la Conferenza dei Sindaci, denominazione il cui unico riferimento normativo si ha nell'ambito delle politiche sanitarie, mentre qui identifica un'arena informale e spontanea quale coordinamento dei soli sindaci interessati dall'opera e ad essa contrari, su di un'area che trascende i confini delle singole Comunità Montane che già svolgevano azione di coordinamento. La cosa crea problemi nel momento in cui, ponendosi come interlocutore riconosciuto ed investito di un ruolo quasi ufficiale nell'ambito delle arene concesse, crea scontenti fra gli amministratori che non si sentono rappresentati dalla Comunità Montana Bassa Val Susa, che mantiene un ruolo preminente anche nel nuovo organismo.

In Francia il riferimento principale è alla figura istituzionale del *Syndicat mixte*, struttura creata allo scopo di permettere ai comuni di associarsi fra loro o con altre istituzioni pubbliche (Dipartimenti o *Communautés d'agglomération*, a loro volta enti di cooperazione intercomunale). Questi svolgono una funzione di intercessione nei confronti di governo centrale e promotori affinché le istanze della *constituency* elettorale di riferimento siano tenute in conto nella progettazione. In particolar modo laddove riuniti in ordine ad uno SCOT (*Schémas de Cohérence Territoriale*, piano urbanistico intercomunale) come quello particolarmente attivo del Nord-Isère, per modificare la regolazione urbanistica d'area vasta in vista dell'accoglimento dell'infrastruttura. Ciò non esclude che un gruppo di comuni si riunisca informalmente, quasi come gruppo di pressione, in un "*collectif des élus des communes de...*", come avviene in Savoia, ma si tratta di una scelta del tutto minoritaria. Così come minoritaria è la scelta di posizioni sono portate avanti singolarmente ed in accordo con le associazioni della società civile (come per i comuni di Ruy-Montceau o Bourgoin-Jallieu).

Nella grande maggioranza dei casi, tuttavia, l'azione è diretta primariamente nei confronti dei promotori, delle Ferrovie e del Governo nazionale, e portata avanti dalle varie forme istituzionali di cooperazione sovra-comunale previste dall'ordinamento francese, conosciute come *établissements publics de coopération intercommunale* (EPCI). Si tratta di strutture amministrative costituite da comuni che scelgono di sviluppare una serie di competenze in maniera collegiale, con particolare riferimento a trasporti, uso del suolo e gestione ambientale. Di fronte alla crescente complessità della *governance* locale cui faceva da contraltare la frammentazione portata da una miriade di piccoli comuni, i poteri pubblici nazionali hanno iniziato a incoraggiare raggruppamenti intercomunalmente su base volontaria, proponendo la formula della «*communauté de communes*». Con la Loi Chevènement del 1999 vengono istituzionalizzate le nuove forme di agglomerazione intercomunale, che devono quindi sottostare ad approvazioni e rigide regole formali che mal si conciliano con quanto detto a riguardo dell'informalità, delle incomprensioni sulla rappresentanza e delle dispute sulla partecipazione alle arene di discussione che caratterizzano il

caso piemontese. L'agglomerazione, i cui confini sono soggetti al principio di continuità territoriale, avviene su richiesta dei comuni interessati, sentita l'apposita commissione dipartimentale che si occupa specificamente di cooperazione intercomunale. La fondazione, il relativo statuto e il trasferimento delle competenze delegate dai singoli comuni devono essere approvati da una maggioranza qualificata, dei due terzi dei comuni che rappresentino almeno la metà della popolazione interessata o viceversa della metà dei comuni che rappresentino almeno i due terzi della popolazione, oltre a dover necessariamente ottenere il favore del comune più popoloso [Marcou 2006]. È a questa rigida catena di responsabilità e queste procedure codificate che devono sottostare le forme di cooperazione all'opera sul versante francese, in maniera ben diversa dalla totale informalità e dai confini sfocati che dominano all'interno della Conferenza dei Sindaci valsusini.

La prima forma di cooperazione sovra-comunale formale che si riscontra nel caso francese della Torino-Lione è la *Communauté d'agglomération*, che ha lo scopo di far collaborare comuni contigui ad un comune capoluogo. Ad esempio quella del Lac du Bourget (CALB), che sostiene l'associazione Adrilac nella richiesta di rassicurazioni sull'aumento del trasporto merci sulla linea storica. La seconda forma è quella delle *Communautés urbaines*, come quella di Chambéry Métropole, che in linea con l'orientamento del comune capoluogo preme per una veloce realizzazione dell'opera. Ad un livello più alto si incontra poi il *Syndicat Mixte*, che deve il suo nome alla caratteristica di raggruppare collettività di natura differente, tipicamente un certo numero di singoli comuni con una *Communauté d'agglomération* o un Dipartimento [Pascucci 2005]. Il più attivo è quello impegnato nella stesura dello SCOT Nord-Isère, contrario alla costruzione di una sola linea per merci e passeggeri, costituito dalla collaborazione di ben 94 comuni. Una delle funzioni caratteristiche di tale istituzione è infatti quella di adottare *Schémas de cohérence territoriale* (SCOT), i piani urbanistici di scala sovra-comunale introdotti dalla legge SRU del 2000.

E proprio la progettazione polverizzata per micro-interventi che interessano uno solo o pochi comuni, così come scaturita a seguito della riforma urbanistica, pare essere una delle principali motivazioni che spingono gli enti locali ad agire in forma associata per fare pressione sui promotori. Lo sfondo di tutte le prese di posizione dei comuni è, in misura molto maggiore rispetto a quanto accada sul versante italiano dove pure il tema è presente, la questione di un territorio già sovraccarico di infrastrutture in quanto adibito alla funzione di corridoio internazionale. Se con la parcellizzazione del processo di scelta i temi sotto discussione sono solamente quelli relativi al sotto-intervento di volta in volta portato avanti, senza possibilità di ampliare le considerazioni al contesto nel quale il nuovo progetto si andrebbe ad impiantare, e non tenendo in adeguato conto non solo le infrastrutture già insistenti sullo stesso territorio, ma neppure, in questo caso, la stessa nuova linea ferroviaria nel suo complesso, sembra naturale per gli eletti locali richiedere una revisione del processo decisionale che modifichi tale situazione, in direzione di una considerazione globale dell'infrastruttura che coinvolga tutti i comuni interessati. Lo fanno, tuttavia, non solo in maniera pacata e fiduciosa verso il fatto che le proprie richieste saranno prese in considerazione dalle istituzioni di ordine superiore, ma anche attraverso i rigidi canali istituzionali esistenti.

Riassumendo, da entrambi i lati del confine, laddove i comuni abbiano portato avanti azioni in difesa del territorio da essi amministrato, che consideravano a torto o a ragione minacciato dall'ipotesi di costruzione della nuova linea, lo hanno fatto in linea di massima in maniera congiunta, in vista di ottenere un maggior peso politico e un'unità d'intenti nei confronti dei promotori. Divergono tuttavia i meccanismi concreti attraverso i quali nei due paesi è stata portata avanti tale collaborazione. In Piemonte il ruolo di primo piano è stato assunto dalla Comunità Montana Bassa Val Susa, dunque da un ente territoria-

le di natura istituzionale. Il suo ambito di influenza e i suoi poteri di fatto si sono tuttavia spinti presto ben al di là di quanto la giurisdizione e le competenze prescritte formalmente permettessero, venendo in alcuni casi ad operare quale portavoce di un'aggregazione informale di comuni. A questo scopo si è venuta a creare un'arena di natura strettamente informale quale la Conferenza dei Sindaci, ancora una volta egemonizzata dalla Comunità Montana della bassa valle, che tuttavia col tempo ha cominciato ad assumere i connotati di un organo quasi-istituzionale agli occhi tanto della popolazione e del movimento di protesta, quanto dei Consigli Comunali, quanto infine degli enti territoriali di ordine superiore, del Governo nazionale e dei promotori pubblici e privati.

In Rhône-Alpes, invece, nella grande maggioranza dei casi l'aggregazione avviene entro forme rigidamente istituzionali. Sono infatti principalmente le agglomerazioni previste dall'ordinamento francese ad operare per apportare modifiche a ciò che di negativo riscontrano nell'opera o viceversa per sostenerla, operando attraverso i classici canali istituzionali e per mezzo di rigidi meccanismi di rappresentanza, e confidando quindi tanto nelle forme istituzionali disponibili quanto nel processo decisionale ufficiale. Una situazione decisamente diversa da quella piemontese, in cui la cooperazione avviene in maniera informale persino quando incamata da un soggetto formale quale la Comunità Montana, e in cui si fa presente che il ricorso ad un'azione di fronte comune è dettata dal fatto che le istituzioni e il processo decisionale ufficiali si configurano come autoritari e irrispettosi delle autonomie locali. Questo introduce quindi un'altra importante questione, quella della diversa fiducia riposta nei confronti delle istituzioni dai due lati del confine, e di conseguenza della maggiore o minore diffusione della problematizzazione non solo dell'opzione di *policy*, bensì dello stesso processo decisionale.

11.2.2 La fiducia nella delega rappresentativa

A questo proposito, un'altra questione interessante è sicuramente il ricorso a motivazioni e strategie d'azione totalmente diverse nei due paesi da parte dei comitati (ma anche dei rappresentanti eletti), riguardo alle strutture rappresentative tradizionali. Le unioni di quartiere di Bourgoin-Jallieu e Ruy, come azione in questo senso ricorrono soprattutto a contatti con i politici ai vari livelli eletti sul proprio territorio, non facendo peraltro alcuna distinzione sulla base del partito di appartenenza: un Conseiller Général du Canton de Bourgoin-Jallieu (UMP), deputati nazionali eletti in quella circoscrizione (sia PS che UMP, oltre che ai Verdi), consiglieri regionali (PS), e così via. Questi concordano nella loro totalità con i comitati di quartiere e con i sindaci di quelle zone, le cui istanze vengono accolte senza remore da tutti gli eletti, indipendentemente dal ruolo e dal colore politico. Si tratta di forze politiche che a livello nazionale e locale sostengono l'opera, cosa che fanno anche gli stessi eletti a livello personale, ma che si incaricano comunque di rappresentare il territorio di elezione affinché venga preservato da nocività che non siano strettamente necessarie. Il che sembra far trasparire una sorta di vincolo di mandato da parte degli eletti.

Questi comitati di quartiere quindi, più che agire direttamente, si comportano da lobby localistica, o meglio come comitati in senso stretto (mentre i comitati italiani, pur con decise differenze, si adoperano più da associazioni¹⁴): fanno pressione sugli eletti locali a tutti i livelli, dai consiglieri municipali sino ai parlamentari nazionali di quella circoscrizione elettorale, perché si facciano carico in classica forma rappresentativa delle loro istanze, quali intermediari nei confronti dei promotori [Iaccarino 2007; Lastr-

¹⁴ Configurandosi al più come coalizioni consensuali, non certo quali movimenti sociali [Diani 2008, 56-58]. Per una trattazione esaustiva delle caratteristiche distintive dei comitati di cittadini si vedano Sebastiani [2001], Buso [1996], e i vari saggi in della Porta [2004a].

co 2011a; Bifulco e de Leonardis 2002]. Tutto ciò potrebbe derivare da una maggiore fiducia sociale verso le istituzioni e verso *accountability* e *responsiveness* degli eletti, e di una maggiore fiducia locale verso le istituzioni centrali. In entrambi i casi potrebbe dipendere dal riconosciuto maggiore legame, in Francia, degli eletti con il territorio, e la mancanza di uno scontro centro-periferia dipenderebbe non solo dal noto centralismo francese, ma anche dalla maggiore cumulabilità delle cariche elettive, che fa sì che molto spesso gli interessi delle élite nazionali coincidano con quelli locali, dal momento che la classe dirigente, il livello di fiducia nella quale è piuttosto alto, è la stessa.

Sul versante italiano viceversa associazioni e (soprattutto) comitati non si affidano ai politici, ma rimarcano piuttosto ad ogni occasione disponibile la propria indipendenza di azioni e visioni. Non esiste di fatto alcuna funzione di mediazione [della Porta 2004b], e laddove i sindaci vengano chiamati a svolgere funzioni di rappresentanza all'interno dei vari tavoli di discussione via via messi in piedi, tale delega è largamente rifiutata dai comitati, anche se a questo proposito si riscontra una differenza saliente fra comitati della Val di Susa, più radicali in questo senso e pronti a rompere con i sindaci non appena subodorano la possibilità che questi accettino di trattare, e quelli di Torino e Cintura, pronti a dare maggior credito ai sindaci per un periodo più lungo. E ciò da un lato perché si rifiuta l'idea che ci sia alcunché da concertare (il Tav non va fatto e basta, partecipare ai tavoli che non considerano l'opzione 0 significa passare dal No Tav al "se tav", o peggio al "come tav"), ma anche perché si rifiuta (in linea di massima, con differenze interne non solo fra associazioni e comitati) l'idea stessa che i sindaci possano arrogarsi il ruolo di rappresentare istanze che sono diffuse e riguardano la collettività nel suo insieme.

A seconda degli attori, del momento contingente e delle sensibilità personali si propugnano idee di democrazia di volta in volta variamente ascrivibili a forme di democrazia diretta, associativa, assembleare, partecipativa, deliberativa o quasi neocorporativa, ma solo in rarissimi casi rappresentativa (e soprattutto a Torino e cintura). Al di là della retorica sul "laboratorio partecipativo valsusino", poi, il movimento pare aver più volte valicato il limite tra "partecipazione *con* le amministrazioni" e "partecipazione *contro* le amministrazioni" [Hendriks 2006b]. La nota capacità del sistema rappresentativo di assorbire nella sua propria logica gli strumenti partecipativi, per neutralizzarne gli effetti potenzialmente dirompenti [Blatrix 2009], in questo caso sembra dunque essersi inceppata. I comitati non vogliono trattare, ma presentare le proprie ragioni e studi tecnici per controbattere quelle che sostengono siano posizioni ideologiche da parte dei proponenti, e vogliono farlo in prima persona, magari e possibilmente affiancati dai sindaci, ma non rappresentati da questi ultimi (tutte le molte forme di concertazione concesse a seguito delle proteste riguarderanno invece, ironicamente, solo i sindaci o i loro tecnici designati). I sindaci sono visti come ben accetti compagni di lotta (salvo sempre le posizioni più radicali, sotto questo aspetto comunque da non ricercare necessariamente nei gruppi ideologicamente più radicali all'interno del movimento, come i centri sociali), con un ruolo di *primus inter pares*, o al limite come avanguardia delle loro rivendicazioni o utile sponda istituzionale [Saward 2000]. Ciò è anche favorito dal fatto che si tratta in molti casi di piccoli comuni dove sindaci e consiglieri comunali fanno parte a pieno titolo delle comunità locali e delle cerchie relazionali ristrette [Blasutig 2005; Edwards, Foley e Diani 2001, 71], tanto da venir chiamati per nome nei comunicati. Ma questo non configura affatto alcuna forma di delega. Quando i sindaci accetteranno di sedere ai tavoli della discussione, e talvolta, nelle figure più carismatiche come il presidente della Comunità Montana Bassa Val Susa Ferrentino, richiameranno l'attenzione dei comitati, con i quali avevano protestato fianco a fianco sino a poche settimane prima uscendo addirittura come leader, sul proprio ruolo di rappresentanza, chiedendo loro di fidarsi delle proprie scelte, affermando che questo è infondo il motivo per qui erano stati eletti e rifacendosi

quindi ai canoni più tradizionali della democrazia rappresentativa, questi ritireranno convintamente ogni loro appoggio, creando una drammatica spaccatura nel fronte locale (che si risanerà in parte solo con l'abbandono delle trattative, anni dopo, da parte dei sindaci, e mai con la Comunità Montana se non dopo l'elezione di un nuovo presidente).

I comitati rinfacciano ai sindaci di essere caduti nella trappola del governo e dei loro partiti di riferimento, secondo lo schema del *divide et impera*. Se anche delega ci fosse stata, non era in bianco, ma strettamente legata agli atteggiamenti degli eletti [Saward 2005; Ruggero 2009] e all'esercizio di una "democrazia del controllo" sulle istituzioni politiche locali [Caruso 2010]. Ci sarà allora chi deriderà i compagni di comitato che si erano illusi che qualcuno se non loro stessi potesse rappresentarli, mentre nella maggioranza dei casi si tratterà di delusione e, nella retorica del movimento di Grillo allora montante (e che ha avuto forte presa all'interno del movimento No-Tav), di tradimento dei sindaci "loro dipendenti", eletti per stare al fianco della propria popolazione. Discorso simile nei confronti dei partiti della sinistra radicale, ben accetti fra i propri ranghi ma a patto di non volersi porre come rappresentanti di nessuno in cerca di appoggio elettorale [Piazza 2008].

Nasce l'idea che destra e sinistra non siano differenti [Caruso 2008a; cfr. Morisi e Paci 2008], che esista un partito unico accomunato dalla stessa logica dominante (quello che chiamano spregiativamente PUTA – Partito Unico Trasversale degli Affaristi), che le sottili differenze stiano solo nel modello decisionale (dalla repressione alla presa in giro, o per usare le loro parole "dal manganello alla vaselina") da affiancare a quella che ritengono una costante, vale a dire la propaganda pro-Tav non supportata da valide argomentazioni.

I comitati ripensano la propria disponibilità nei confronti del dialogo da parte dei sindaci, e inizia a serpeggiare l'idea che se si vuole riconquistare voce in capitolo lo si debba fare in prima persona (2/6/07, comunicato). Il che vale anche per i partiti della sinistra, del cui aiuto dichiarano di non aver bisogno.

"La protesta della Val Susa", ha detto Martinat, "è strumentalizzata dal radicalismo politico di Rifondazione Comunista, Verdi e Comunisti Italiani, una prova che queste affermazioni siano vere è venuta dalla protesta del ponte sullo stretto a cui hanno partecipato i NOTAV. Per spostare centinaia di persone ci vuole organizzazione che la protesta spontanea difficilmente è in grado di reperire". Capito Valsusini? Martinat vi fa i complimenti per la gestione delle manifestazioni. Gli piacerebbe pensare che senza partiti la gente non sa cosa fare o come organizzarsi. Noi sappiamo, ed abbiamo dimostrato, che non è così! (19/3/06, volantino)

Nessuno deve parlare a nostro nome. L'unico interlocutore è il gruppo NOTAV. Qualsiasi iniziativa o decisione di partiti, gruppi, o personaggi non deve essere presa a nome del NOTAV. Se condividono la nostra battaglia, posso darci tutto il loro sostegno, ma la protesta è nostra. (6/12/05, comunicato)

Il rapporto con questi partiti si incrina poi con la nascita del governo Prodi. I comitati si sentono traditi, e in molti militanti nasce la convinzione che aver spostato voti dai DS ai partiti di sinistra non è bastato, perché è tutta la politica rappresentativa ad esser basata sull'interesse, ragione di più per non compromettersi e fondare la democrazia su basi partecipative (22/02/07, comunicato). Nasce quindi una disillusione verso le procedure rappresentative che si traduce da una parte in protesta, ma dall'altra anche in proposta per forme di democrazia maggiormente partecipativa a livello di autogoverno locale dal basso, indicata quale unico mezzo per uscire da una politica vista come collusa con i grandi interessi economici e andare verso una politica attenta alle esigenze del territorio locale e dell'ambiente, verso un nuovo modello di sviluppo decentrato e dal basso (29/04/2007, comunicato).

Non si tratta quindi solo dei normali problemi di rappresentanza rintracciabili nelle mobilitazioni locali [Cella 2002; Vitale 2007a, in particolare Vitale 2007b e Mosca 2007]: i comitati No-Tav stanno sviluppando sempre più un inquadramento cognitivo autonomo rispetto ai soggetti istituzionali, partitici o

associativi che a vario titolo rivendicano la loro rappresentanza, rifiutata in vista di un percorso autonomo di definizione ed azione. Anche in questo caso il rifiuto di delegare è sempre più dovuto ad una diversa e più ampia diagnosi operata dai comitati rispetto ai loro potenziali rappresentanti: il problema non è più tanto o solo la Torino-Lione, quanto la logica che permette che opere come la Torino-Lione vengano considerate inevitabili. Contrariamente al senso comune che vuole che un movimento spontaneo per risultare efficace debba poter contare sull'appoggio di organizzazioni strutturate [Touraine 1993, 329], i No-Tav paiono trovare il successo delle loro azioni collettive proprio nell'autonomia di un percorso costruito dal basso [Lastrico 2011b]. Autonomia che parte e deriva sin dal principio, dalla diagnosi del problema che trascende la logica in cui i potenziali rappresentanti sono invece immersi, e che sembra comprendere per alcuni le stesse forme rappresentative di democrazia. Il successo del movimento starebbe proprio nell'aver rifiutato tale logica, identificata come la fonte dei loro problemi, e nel fare ciò rifiutare anche la mediazione di quegli attori tradizionali che, magari anche in forma conflittuale, agiscono al suo interno lasciando dunque inalterato il problema. Per cercare invece la collaborazione con soggetti motivati dalla stessa risalita in generalità sino alla critica del modello di sviluppo, in un circolo virtuoso di allargamento della rete di relazioni che porta all'ulteriore generalizzazione delle rivendicazioni [Caruso 2006a], come è proprio di movimenti che si fanno antisistemici [Wallerstein 2006].

Quindi tutto molto diverso in particolare dal caso dell'Isère, dove si ritrova un ruolo di intermediari non tanto dei partiti nel loro ruolo classico, quanto degli eletti in generale indipendentemente dal colore politico, quasi vi fosse vincolo di mandato. Sindaci e consiglieri dipartimentali e regionali fanno da intermediari nei confronti dei rispettivi partiti e nei confronti della Regione e a livello nazionale, i parlamentari eletti sul territorio nei confronti del governo, e tutti nei confronti delle ferrovie. In Italia a comportarsi così sono solo gli esponenti dei partiti della sinistra radicale, su base politica e non locale, mentre la trasversalità locale (extra partiti di sinistra) si riscontra solo fra i sindaci (e i consigli comunali), e quindi su base locale in senso stretto, ma non a livello provinciale/regionale/nazionale, tanto che i sindaci lamentano di essere stati puniti dai loro rispettivi partiti per la propria posizione No Tav.

Un'altra differenza con l'Italia sta proprio nel fatto che le ferrovie sembrano assumere ruolo assai più rilevante, individuate come veri e praticamente unici promotori del progetto laddove in Italia è chiara la direzione politica a tutti i livelli che questo assume. Sono i politici a farsi carico della promozione e della risposta alle opposizioni, nel sostanziale silenzio di RFI. A loro volta associazioni, comitati e sindaci è al versante politico che rivolgono le loro critiche e proteste. In Francia viceversa le ferrovie svolgono un ruolo assai più attivo. Gli abitanti si rivolgono a istituzioni e eletti non perché promotori del progetto, ma solo perché questi si facciano carico delle loro istanze nei confronti delle ferrovie (e del governo), affinché queste modificino il LORO progetto. Dopodiché sono le ferrovie in prima persona ad incontrare sindaci e popolazione per ascoltare le rimostranze e spiegare il progetto, anche se sempre troppo poco, lamentano i comitati (Association de Quartier des Coteaux de la Rivoire, 22/02/2005). Cosa impensabile in Italia, il che è forse alla base del fatto che anche le ferrovie vengano investite in Francia di una fiducia altrettanto impensabile dal lato italiano.

Rifacendosi alla tipologia (fig. 11.1) elaborata da della Porta e Diani [1997, 142-145] per altri scopi, ossia per categorizzare le interazioni fra organizzazioni di movimento, si potrebbe dire che le associazioni e i comitati di quartiere dell'esperienza francese non si spostino mai, durante tutto l'arco della vicenda, da un rapporto di competizione non competitiva con gli amministratori, ma si potrebbe dire con l'insieme delle istituzioni democratiche. I comitati italiani, viceversa, mutano nel tempo tale rapporto a seconda del percorso dei sindaci nei confronti del processo decisionale. L'interazione passerebbe dun-

Fig. 11.1 Tipi di interazione fra movimento e amministratori [della Porta e Diani 1997, 145].

		Cooperazione	
		Sì	No
Competizione	No	Cooperazione non competitiva	Neutralità
	Sì	Cooperazione competitiva	Frazionismo

que da una cooperazione non competitiva sancita nel corso delle battaglie comuni, ad una cooperazione competitiva quando gli amministratori entrano a far parte delle arene ufficiali. In questo caso continua la cooperazione sugli obiettivi che sono rimasti comuni, ma le due anime entrano in competizione per la rappresentanza. Non della stessa base, come accade solitamente fra organizzazioni di movimento, ma per l'idea stessa di rappresentanza dell'intera comunità: gli amministratori continuando a proporsi quali rappresentanti legittimi, i comitati proponendo l'azione diretta senza deleghe.

Il rapporto evolve ancora in prossimità del quasi-accordo fra sindaci e Governo, verso la posizione del frazionismo. In questo momento sembrano venir meno gli obiettivi comuni, e con essi l'ultima fiducia riposta nelle istituzioni rappresentative. I comitati rinfacciano ai sindaci di essersi fatti eleggere sulla base di un programma No-Tav, e di aver rotto il patto con gli elettori, e sotto la spinta di un rifiuto sempre maggiore della rappresentanza viene meno anche la cooperazione. Le cose cambiano infine nuovamente con l'uscita degli amministratori dalle arene, ritornando su una posizione di cooperazione competitiva. Non di cooperazione non competitiva, tuttavia, dal momento che la fiducia nel rapporto di rappresentanza sembra ormai compromessa¹⁵. Le interazioni seguono quindi come da copione l'andamento del ciclo di protesta: nella fase ascendente la situazione di effervescenza collettiva accentua i sentimenti di solidarietà interni al movimento, mentre nella fase discendente tomano a farsi sentire le differenze interne, a tutto detrimento della cooperazione [ivi, 157]. Oltre a questo sembra tuttavia di poter rintracciare qualcosa di più profondo, andando a minare le basi stesse della fiducia nelle istituzioni.

Ciò che sembra maggiormente allontanare amministratori e movimento sembra infatti essere proprio la fiducia nelle istituzioni: quando i sindaci ne dimostrano troppa, concedendo fiducia anche alle arene di discussione, i comitati li accusano di essere caduti nella trappola di quelle istituzioni che non sono affatto neutrali e mirano a manipolarli, mentre quando se ne allontanano delusi si riaprono spazi di condisione, anche se sulla base di un "ve l'avevamo detto" che mal si concilia con un ritorno pieno nell'alveo della delega rappresentativa. Con fiducia nelle istituzioni non si intende una fede acritica, ma anche una critica parziale che non decostruisca le fondamenta delle istituzioni stesse. Prendendo il caso francese, la fiducia pare qualcosa di profondamente radicato in tutti gli attori nella loro varietà. Nessuno di loro, salvo i centri sociali, rimette seriamente in discussione le basi su cui si fonda il processo decisionale. Anche i pochi attori che arrivano a problematizzarlo, infatti, lo fanno nella grande maggioranza dei casi denunciando unicamente la scarsa aderenza delle pratiche decisionali reali a quelle che sono norme statuite, che vengono ritenute valide e sufficienti. Si critica insomma la scarsa aderenza alle norme, non le norme stesse.

Ugualmente accadrebbe in Val Susa, dove i sindaci non rimettono certo in discussione le istituzioni della democrazia rappresentativa, come da un certo momento in avanti sembra fare sempre più il movi-

¹⁵ Rifiuto che si spinge in realtà anche oltre, nella democrazia interna al movimento in senso stretto e al di là della proposizione di leader carismatici, secondo il modello seguito anche da altri movimenti [della Porta 2005; De Nardis 2004] e contrariamente alle risultanze degli studi "classici" sul tema [Kriesi 1992].

mento, ma ne denunciano semmai la violazione perpetrata attraverso i metodi autoritari, l'illegittimità delle scelte, lo scavalco dell'autorità locale, il mancato rispetto delle norme e della Costituzione viste come garanzia oggettiva e neutrale al di sopra delle parti. Si è detto che il "laboratorio valsusino" rappresenta un esempio di forum ibrido partecipativo [Callon, Lascoumes e Barthe 2009], ma evidentemente erano diverse le definizioni che di questo davano amministratori e comitati, approssimabili in qualche modo alla concettualizzazione rispettivamente di Habermas e Foucault [Flyvbjerg 1998, 223-235]. I primi, così come la gran parte degli attori dal lato francese fra quelli che problematizzano il processo decisionale, danno per scontato, così come Habermas [1997; 1986], l'universalismo procedurale, per il quale, se la procedura è valida, anche il risultato sarà valido. La critica più radicale dei comitati italiani sembra invece più vicina a quello che è il pensiero di Foucault [1981]: procedura e controllo normativo non sono neutrali, bensì sono inseriti in un sistema egemonico dato per scontato, e dunque, non problematizzando anche la procedura, si mantengono in vita i rapporti di potere insiti in essa.

Il momento in cui tale contrapposizione diviene manifesta, ed esplicitata nelle stesse parole degli attori, si ha con la presentazione all'Osservatorio della proposta FARE da parte dei sindaci. Questa, nell'intenzione dei rappresentanti locali, dovrebbe garantire maggiormente la Valle prevedendo una serie di controlli periodici (che si presuppongono pertanto equi e neutrali) sull'andamento dell'implementazione per le varie *tranches* in cui i sindaci propongono di dividere il progetto. I comitati deridono per questo gli amministratori, rei secondo il loro giudizio di non aver ancora imparato la lezione dopo quasi vent'anni di prese in giro da parte dei *policy-makers*, dal momento che il loro credito di fiducia nei confronti della procedura decisionale si è esaurito ben prima di quello dei sindaci, quando hanno avvertito che anche le nuove arene allargate non avrebbero fatto che riprodurre gli interessi, le scelte e le definizioni dei promotori e della coalizione dominante [Padovan 2011].

11.2.3 *La variabile istituzionale*

Secondo Negri [2012] la forza del movimento No-Tav starebbe in due sue caratteristiche:

La prima è il radicamento democratico dell'iniziativa politica. Questo radicamento maggioritario nel territorio, l'orizzontalità e il pluralismo delle forze singolari che confluiscono nel movimento, la definizione consensuale di un interesse comune che sta alla base della durata del progetto di resistenza, un'apertura mai negata al confronto e alla discussione, questi comportamenti costituiscono una formidabile forza del movimento. Esso ci mostra che il comune è anche uno spazio, l'occupazione di un luogo non solo come fondamento per la partecipazione democratica ma anche come occasione di costruzione consensuale di esperienze e obiettivi, di condivisione di valori e di verità. La seconda caratteristica sta nel rifiuto della rappresentanza politica. Questo rifiuto discende direttamente da quanto detto sopra, dall'intensità e qualità dei processi di partecipazione democratica. Vi sono rappresentanti eletti nella vallata che hanno riguadagnato legittimità attraverso la partecipazione. È la partecipazione al movimento il fondamento di legittimità di ogni istituzione del comune. Ora, questo rifiuto è, evidentemente, innanzitutto *destituente* della rappresentanza politica in quanto detentrici di sapere (expertise), di potere (decisionale) e di sovranità (monopolio legittimo della violenza). Ma questo rifiuto è anche *costituente*, in quanto produttore di un nuovo sapere (l'equilibrio fra fattori di vita e di produzione nel territorio e i capisaldi della sua storia e della sua riproduzione), di un nuovo modello di decisione (non solo partecipato ma virtuosamente costruttivo, affettivo, solidale), di un nuovo esercizio della resistenza – un'attività adeguata/commisurata al fine da perseguire contro l'idiota, eccezionale armamentario della repressione.

A parte le valutazioni su delega e rappresentanza, considerazioni come quella che rappresentanti locali, di per sé legittimati dall'autorità pubblica [Gelli 2005], ricevono invece la propria principale legittimazione attraverso la partecipazione alle proteste invertendo il normale rapporto fra opinione pubblica e rappresentanza politica [Barisione 2010b; Urbinati 2010], la dice lunga sulla distanza culturale ed istituzionale che separa i due lati della linea progettata. Pur sapendo che la disaffezione nei confronti delle istituzioni tradizionali assume la forma di una spinta propositiva, per ottenere istituzioni più democratiche

che e partecipative e non certo per richiudersi nel privatismo¹⁶, ciò non toglie che tale disaffezione in Val Susa è indiscutibile e ben al di sopra della misura fisiologica persino per l'Italia [Segatti 2006; Faccello 2010], mentre sembra del tutto assente o appena superficiale oltre confine, anche fra coloro che contestano la scelta pubblica e persino fra chi contesta il processo decisionale. È un fatto che anche le associazioni più critiche dal lato francese non si spingono mai a rimettere in discussione il sistema istituzionale in cui si muovono tutti gli *stakeholders* (e neanche l'*expertise* tecnica, se è per quello), mentre sul versante italiano la decostruzione in questo senso operata da alcune frange del movimento appare radicale.

Al di là della distanza nel grado di problematizzazione del sistema istituzionale che separa tali frange soprattutto dal fronte rappresentativo locale, è anche vero che persino quest'ultimo dimostra, specie dopo l'ultima delusione lasciata dal processo decisionale, uno slancio di fiducia davvero contenuto nei confronti delle istituzioni. Senza volervi attribuire troppo peso, è comunque rilevante la scelta operata dai due lati dagli enti locali, che di fronte allo stesso problema hanno operato la stessa soluzione, vale a dire la cooperazione sovra-comunale, ma in maniera critica, innovativa e del tutto informale in un caso, rigidamente incanalata dalle strutture previste dalla normativa vigente nell'altro. Se in Francia le amministrazioni hanno adoperato gli strumenti istituzionali esistenti che la legge permetteva loro, in Italia hanno cooperato attraverso un modello processuale che, invece di inserirsi in istituzioni consolidate al fine di elaborare politiche, crea esso stesso nuove istituzioni (*institution building*) [Donolo 2003b, 8], come il ruolo assunto della Conferenza dei Sindaci sta a dimostrare.

Detto questo, è difficile pensare che la spiegazione dell'attivazione di repertori d'azione di tipo conflittuale possa dipendere direttamente dal contesto nazionale dei due casi di studio. E questo non solo in quanto bisognerebbe sempre diffidare di spiegazioni affette da riduzionismo istituzionalista [Regini 2000b], ma soprattutto alla luce del fatto che la complessità sociale, specie dal versante francese, dimostra già ad un'occhiata superficiale che le cose non sono così semplici. Si è scelto tuttavia di inserire quella del paese di riferimento quale possibile condizione causale, e questo per due ordini di motivi. Il primo è che molte delle discussioni attorno al tema Tav, che abbiano voluto adottare una prospettiva comparata, hanno in fin dei conti finito per sposare tale prospettiva, quali che ne fossero i giudizi complessivi spesso opposti. Vanno in questa direzione gli studi che cercano di spiegare la diversa reazione locale attraverso la descrizione del modello decisionale francese come il più aperto e partecipativo possibile, specie se contrapposto a quello italiano, biemente autoritario [Antonioli, Mercier e Roustan 2006] in linea con la sua tradizione [Morlino 2005]. La politica italiana possiederebbe infatti un approccio culturale poco orientato ad accrescere democrazia e partecipazione, facendo ricorso a procedure di pianificazione più attente alla burocrazia che alla risoluzione dei problemi [Pellizzoni 2003; Rallo e Venti 2002, 4]. Sul piano politico queste tenderebbero a sottovalutare il ruolo della partecipazione delle collettività locali in un sistema decentrato di governo, sul piano istituzionale a riproporre anche nelle forme di cooperazione rapporti piramidali tra soggetti che insistono sullo stesso territorio, e su quello operativo a tollerare tutt'al più che categorie produttive, gruppi sociali e interessi diffusi intervengano, purché *a latere*, nei processi di gestione del territorio. Le sedi della politica, inoltre, anche quando praticano l'obiettivo di coinvolgere gli abitanti sui problemi, sembrano comunque incapaci di tradurre le istanze provenienti dagli abitanti stessi, e paiono restare inesorabilmente separate e distanti [Vitale 2005b, 22-23; della Porta 2004c].

¹⁶ Per una trattazione più generale della questione si vedano Dalton [2004]; Dalton, Scarrow e Cain [2006]; Norris [1999]; Nye, Zelikow e King [1997]; Pharr e Putnam [2000]; Sabel [2001].

Fig. 11.2 **Classificazione degli Stati in base alla forza e all'inclusività**

		Forza dello Stato	
		Stati deboli	Stati forti
Prevalente strategia dello Stato	Inclusiva		
	Esclusiva	Italia	Francia

Fonti: Kriesi, Koopmans, Duyvendak e Giugni [1995, 37]; Tarrow [1998, 82].

Si muovono in questa prospettiva tuttavia anche quegli autori che all'opposto si chiedono se, invece di "troppo decisionismo", il sistema politico italiano non ne possieda "troppo poco", notando come lo Stato francese possieda una capacità indiscutibilmente superiore di imporre scelte collettive anche difficili, vuoi con la forza pubblica, vuoi per una maggiore legittimità di cui gode e per una maggiore fiducia su cui può fare affidamento [Bobbio 2007], vuoi per un minor numero di livelli e gruppi di veto [Campi, Damonte e Di Gregorio 2009]¹⁷.

Il secondo motivo è che il contesto nazionale, al di là di presunti determinismi causali, resta indiscutibilmente una condizione di cui tener conto in termini di struttura delle opportunità politiche con cui deve confrontarsi un movimento nella scelta delle sue strategie, e dunque anche di repertori d'azione di tipo conflittuale o meno. Al di là del contesto situazionale della specifica interazione fra gli attori a vario titolo coinvolti (diretta all'interno delle arene o indiretta e a distanza), rimane importante il contesto culturale entro cui tutti questi attori si muovono e sviluppano le proprie azioni e cognizioni, dal momento che i contesti francese e italiano sono caratterizzati, o lo sono stati almeno sino agli anni '90, da forti somiglianze sul piano amministrativo, contrapposte ad un differente funzionamento del sistema politico [Sebastiani 2009b]. Tale prospettiva ha peraltro il vantaggio di tenere in conto un maggior grado di complessità, ad esempio prendendo congiuntamente in considerazione le due possibili spiegazioni ricordate sopra, vale a dire il grado di inclusività delle scelte e la forza dello Stato di imporre scelte. È ciò che fa la tipologia (fig. 11.2) elaborata da Kriesi, Koopmans, Duyvendak e Giugni [1995, 37], secondo la quale, in realtà, Italia e Francia avrebbero in comune la caratteristica di adottare prevalentemente strategie di tipo esclusivo nei confronti del dissenso e della partecipazione della società civile, ossia una condizione sfavorevole allo sviluppo di movimenti forti. Oltre a questo però la Francia, contrariamente all'Italia, presenterebbe l'ulteriore svantaggio per i movimenti di possedere la forza sufficiente ad imporre le proprie scelte. E dunque, secondo tale schema, un movimento che volesse assumere portata generale e forme d'azione conflittuali troverebbe più difficoltà a riuscire nell'intento se esso si trovasse in Francia, piuttosto che in Italia.

Oltre all'efficacia statale e alla fiducia nelle istituzioni, un altro fattore di pertinenza nazionale e di interesse per l'argomento è quello della fiducia nella tecnica. In questo senso la Francia è solitamente vista come l'emblema dell'*external state* tecnocratico, dove il bene comune è inteso come interesse universale perseguito attraverso soluzioni esperte imposte a cittadini passivi [Borghi 2006a, 22-24]. Oltre ai diversi tratti culturali che possano pervadere le interpretazioni degli attori spingendoli a riporre aspettative differenti rispetto all'oggettività, neutralità ed universalità della tecnica, interessante in questo senso è però anche la questione della formazione e del ruolo professionale dei progettisti. L'ingegneria italiana

¹⁷ Visioni opposte dunque, che ricalcano in qualche modo quelle che Susskind e Goni Mazzitelli [2011] ritengono essere i fallimentari metodi solitamente proposti per la risoluzione dei conflitti territoriali, vale a dire il decisionismo ed una concezione ingenua di partecipazione.

sarebbe infatti, sin dalla sua fase formativa, tenuta del tutto avulsa da quello che è il funzionamento della politica e delle istituzioni, e a maggior ragione delle mediazioni con le esigenze e il sapere non specialistico tanto dei politici quanto soprattutto delle organizzazioni sociali. In Francia, viceversa, andando ancora una volta al di là dello stereotipo rigidamente tecnico, si avrebbe una densa interrelazione della tecnica con le esigenze della politica. Le scuole di ingegneria fanno infatti sostanzialmente parte (e rispondono quindi alle esigenze) della pubblica amministrazione, e formano pertanto professionisti maggiormente consapevoli di come si svolge il processo decisionale, che saprebbero meglio come trattare con le esigenze politiche e, conseguentemente, anche con quelle sociali. Ecco dunque una possibile influenza diretta della struttura istituzionale dei due paesi sul comportamento tenuto dagli esperti in campo ingegneristico (e diversamente da quelli medico e geologico, ad esempio, impegnati spesso anche in Italia a sostenere scientificamente le ragioni degli oppositori e degli enti locali). Pare infatti che, al di là dell'aura che circonfonde lo stato francese, sia proprio il sistema italiano a formare ingegneri programmati per pensare unicamente in modo tecnocratico¹⁸. In opposizione peraltro ad altre categorie come gli architetti, abituati da sempre a mediare con le esigenze politiche [Marazzi 2000] e, dalla nascita dell'urbanistica partecipata, anche con le esigenze ed il sapere non specialistico degli abitanti (anche se il movimento valsusino non sarebbe probabilmente d'accordo con questa affermazione, vista la scarsa considerazione che ripone nell'architetto Virano).

Prendendo atto di ciò, ma senza volervi attribuire un peso maggiore di quello di condizione contestuale sulla struttura di opportunità, la variabile nazionale/istituzionale sarà quindi inserita nel modello di QCA per testare se essa figuri fra le condizioni che caratterizzano i casi di tipo conflittuale, e se eventualmente la fiducia nelle istituzioni possa avere piuttosto solo una relazione indiretta con la scelta conflittuale, attraverso l'influenza che probabilmente esercita sulla problematizzazione del processo decisionale [Lamont e Thévenot 2000].

12.3 La problematizzazione del processo decisionale (X₃)

11.3.1 Processo decisionale e contenuto della policy

Quella della problematizzazione del processo decisionale rappresenta la variabile chiave, che nell'ipotesi iniziale è stata considerata indipendente. Insieme alle altre possibili condizioni (generalità dei riferimenti adottati, fiducia nelle istituzioni, utilizzo di grammatiche specialistiche o meno), il vero punto nodale è infatti quale, fra la posizione degli attori nei confronti del processo (autoritarismo decisionale, procedure falsate) e quella nei confronti del contenuto della *policy* (esternalità e disagi causati dalla scelta localizzativa), prevalga nei due casi d'indagine quale "catalizzatore di conflitto" [Zeppetella 2007; 2009].

Ad ogni modo, preliminarmente, va detto che non si considera qui tanto la procedura in sé, quanto appunto la posizione degli attori nei confronti di questa elaborata nel corso del processo stesso. Ossia una definizione del problema data dagli attori che arrivi a comprendere non solo (o non tanto, o unicamente, a seconda dei soggetti) l'opera in sé, ma anche il metodo attraverso cui si produce la scelta. In questo senso una prima indicazione la danno dunque i quadri cognitivi utilizzati, fra i quali, come si è visto, ne sono stati riscontrati nei *claims* due attinenti appunto l'autoritarismo decisionale e la protesta. Prendendo in considerazione il caso che sembra avere minori collegamenti fra le due variabili, vale a

¹⁸ Devo questa considerazione a Gloria Regonini.

dire quello francese, si può notare come, nella lettura dell'esigua percentuale registrata dai frames politici "autoritarismo" e "protesta" (cfr. tab. 10.1), significativi siano sia la scarsa predisposizione dei vari soggetti ad inquadrare l'argomentazione entro tali cornici, appunto, sia il fatto che anche in questo modo i due riferimenti vadano di pari passo, attestandosi entrambi sullo stesso valore basso (3,4 e 3,1%).

Ciò potrebbe naturalmente essere letto in due modi a seconda della direzione causale che si voglia vedere nella correlazione. Il primo (basato sull'ipotesi che sarebbero le posizioni impemiate sugli interessi a determinare le reazioni della società alle politiche pubbliche) è che, trovandosi una maggioranza di soggetti che vedono di buon occhio la costruzione della nuova linea, questi non abbiano interesse a contestare il modello decisionale utilizzato per raggiungere un obiettivo che approvano, e sarebbe dunque lo scarso riferimento alla protesta (dovuto al favore nei confronti della *policy* in discussione) a portare con sé anche uno scarso riferimento all'autoritarismo decisionale (che potrebbe semplicemente non essere presente, oppure non percepito come tale dato il favore riposto nell'obiettivo di *policy*, o ancora per quest'ultimo motivo non venire neppure problematizzato anche se eventualmente presente). Il secondo (in linea con l'ipotesi processuale dell'influenza dello stile decisionale sulla scelta conflittuale) è invece che sarebbe, all'opposto, proprio la mancanza di autoritarismo nel processo decisionale (o la sua scarsa percezione che porti ugualmente i soggetti a non inquadrare i propri discorsi secondo tale cornice) a determinare un limitato ricorso al riferimento alla protesta, confermando, questa volta da un punto di vista negativo, che questa trarrebbe la propria origine dalle prassi attraverso le quali viene presa la decisione di costruire una nuova infrastruttura, o meglio dalle modalità con cui gli attori vivono tali prassi, più che dall'infrastruttura in sé.

La tesi che qui si segue è che non necessariamente una lettura esclude l'altra. Sicuramente le condizioni materiali, il contesto, la storia, le istituzioni, gli interessi, le posizioni politiche pregresse e l'orizzonte simbolico entro cui gli attori si muovono determinano ciò che i soggetti stessi percepiscono e a cosa di ciò che percepiscono attribuiscono rilevanza. Ed è quindi tanto più vero che chi veda con favore il fine di una scelta pubblica (la costruzione di una nuova infrastruttura) non senta la necessità di problematizzare i mezzi attraverso i quali il fine desiderato viene raggiunto (il processo decisionale, indipendentemente quindi dalla suo reale o supposto autoritarismo). Ciò tuttavia non esclude di per sé la possibilità che un ruolo più o meno ampio nella scelta di un repertorio d'azione piuttosto che di un altro possa esercitarlo anche lo stile decisionale utilizzato, ed *in primis* il grado di inclusività insito nelle arene, attraverso la percezione che di esso hanno gli attori coinvolti.

A titolo di esempio di quest'ultima ipotesi si possono ricordare ancora una volta due delle vicende francesi più significative che legano le contestazioni alle modalità decisionali utilizzate, in maniera peraltro del tutto indipendente dalla posizione nei confronti dell'opera (facendo così venire meno in buona parte la prima ipotesi). È infatti vero che, di fronte ad una posizione locale in larga parte contraria alla nascita di una nuova infrastruttura, accompagnata tuttavia da un rodato meccanismo di *feedback* di tipo rappresentativo classico tra le scelte *top-down* e le istanze *bottom-up*, nella zona di Bourgoin-Jallieu non si registri mai un inasprimento dei toni. Nella zona del Moncenisio, viceversa, pur ampiamente favorevole all'opera quale strumento di riduzione del traffico merci su gomma, si riscontra un fiorire di contestazioni a seguito delle modalità di scavalco delle prerogative territoriali, utilizzate per giungere alla scelta di utilizzare un sito naturalistico quale discarica di materiale potenzialmente pericoloso¹⁹.

¹⁹ Pur tenuto conto che tale scelta possa, forse, rappresentare un attacco più immediato e pressante agli interessi e alla quotidianità locale, ma soprattutto una percezione del rischio maggiore, di quanto non sia il semplice attraversamento del territorio nell'altro caso.

Più in generale, al di là della tesi del conflitto Nimby che sembra non reggere neppure nel caso francese, vista la netta prevalenza nel corpus di testi attribuibili a soggetti favorevoli alla *policy*, anche la prevalenza di comici cognitive di ordine sociale piuttosto che tecnico potrebbe essere letta in vario modo. Potrebbe da un lato essere indice di un tendenziale disinteresse nei confronti degli approfondimenti tecnici che stanno dietro una politica pubblica in ambito tecnologico, a favore di riferimenti a quelli che sono i rischi più diretti percepiti nella vita quotidiana, con argomentazioni quali “sono a favore della Torino-Lione perché farebbe diminuire il traffico di Tir migliorando il nostro stile di vita”, o “sono contro perché l’ennesima infrastruttura viaria peggiorerebbe la qualità della vita sul nostro territorio”, che lascerebbero poco spazio ad approfondimenti sulla composizione geologica dei suoli piuttosto che sui flussi di traffico.

Viceversa, e questa è la seconda possibilità, l’ampio riferimento sociale potrebbe essere l’effetto, e non la causa, di caratteristiche concementi le altre categorie cognitive. In termini istituzionali, la preferenza per riferimenti vicini alla vita quotidiana piuttosto che a cornici tecniche o politiche potrebbe essere indice di una fiducia sociale nella scienza e nelle istituzioni che caratterizzerebbe la zona in questione, rendendo non necessaria una loro problematizzazione (tesi che peraltro ben si sposa con le evidenze in tal senso relative alla Francia nel suo complesso [Regonini 2001, 44-45; Lolive 1997, 111-112; Thévenot 1996, 230-235]).

In termini più processuali, e in linea con le ipotesi subordinate della ricerca, lo scarso riferimento a cornici di tipo scientifico in favore di riferimenti propri del sapere sociale/locale potrebbe invece essere messo in relazione, se non con l’apertura del processo decisionale e la tenuta in debito conto di pareri non esperti, quantomeno con la percezione sociale che ciò avvenga (percezione a sua volta addebitabile alla fiducia di cui sopra). La semplice esistenza di momenti di coinvolgimento in cui poter esprimere la propria opinione, quali quelli del *Comité de ligne* o dell’*enquête publique*, pur superficiali, meramente consultivi, e indipendentemente forse dal peso reale che questi determinano sulla decisione finale, potrebbero spingere gli attori locali a ritenere che il proprio sapere non specialistico sia tenuto in conto nel *policy-making*, senza necessità di ricercare una maggiore legittimazione delle proprie rivendicazioni attraverso il ricorso ad una scientificizzazione delle argomentazioni. Scientificizzazione che si è invece visto essere caratteristica di soggetti, quali i No-Tav italiani, esclusi anche da tale parziale possibilità, e per questo motivo (stando alle loro giustificazioni in parte suffragate dall’analisi) costretti da un lato a protestare, dall’altro a farlo sulla base di riferimenti a dati considerati certi come quelli scientifici, viste le accuse di egoismo ed irrazionalità rivolte alle loro istanze non specialistiche.

Anche in questo caso la spiegazione potrebbe essere da ricercare in un insieme di queste concause, laddove a fianco di attori semplicemente disinteressati alle motivazioni tecniche delle scelte, che possiedono tuttavia forti preferenze indipendentemente dalla propria conoscenza dell’*issue* in discussione²⁰, ed in un contesto sicuramente caratterizzato da una maggiore o minore propensione a dimostrare fiducia nei confronti tanto della scienza e della tecnica quanto delle istituzioni e del processo decisionale, possa giocare un ruolo anche il grado, reale o percepito, di coinvolgimento e di attenzione al sapere non esperto, che caratterizzi cioè il processo decisionale stesso o che venga attribuito a quest’ultimo. Tale attenzione posta sulla percezione degli agenti sociali introduce una visione processuale e non statica nella relazione fra stile decisionale, inquadramento cognitivo e repertorio di azione collettiva, che permettereb-

²⁰ Situazione ascrivibile a quello che nella tipologia di Bobbio [2006c] viene identificato come pregiudizio asimmetrico [ivi, 17-19], caratterizzato dall’intensità delle preferenze e dalla loro scarsa consapevolezza per quanto riguarda gli *stakeholders* locali, contrapposte all’intensità e alla consapevolezza proprie delle preferenze dei promotori [Hendriks 2005; Fung 2003; Remer 2000].

be di cogliere in maniera diacronica il percorso che porta dal contesto e dalle arene alla scelta conflittuale o meno, al di là del mero riferimento alle procedure formalmente previste dai due ordinamenti (o dalle pratiche informali nella presa delle decisioni) considerate come variabili indipendenti di natura esogena, fattori dati una volta per tutte nella spiegazione del fenomeno.

Facendo riferimento ad un caso concreto, sembrerebbe infatti non essere casuale il fatto che l'associazione ASSMoulin, costituitasi appositamente per poter partecipare, con tutta la fiducia di cui si diceva sopra, all'*enquête publique*, al momento cioè di coinvolgimento formale previsto dall'iter progettuale, abbia poi spostato la propria posizione nei confronti dell'opera, ridimensionato la propria fiducia, e mutato le proprie strategie comunicative e riferimenti cognitivi privilegiati proprio nel corso del processo decisionale stesso. Da una maggioranza di inquadramenti relativi al sapere sociale/locale non specialistico nella prima fase di azione dell'associazione nella vicenda, ossia nei suoi pareri espressi nel corso dell'*enquête publique*, si passerà poi, solo in seguito, proprio ad una maggioranza di riferimenti di tipo scientifico, allorquando i decisori dimostrano con i fatti di non tenere in alcun conto le risultanze dell'inchiesta stessa, espressione appunto di argomentazioni estranee all'*expertise* "tradizionale". Nella seconda fase l'associazione, proprio in quanto delusa da quel processo decisionale formalmente aperto in cui riponeva tanta fiducia e sulla scorta di quanto accade dal lato italiano, accompagnerà uno spostamento dell'azione verso la contestazione ad una netta preferenza per riferimenti cognitivi di tipo scientifico, per dimostrare i rischi ambientali insiti nelle scelte dei promotori, primo fra tutti il pericolo di prosciugamento delle falde acquifere. Preoccupazioni (rivelatesi peraltro tutte fondate) basate dunque non più sui riferimenti di tipo sociale su cui si era fatto inizialmente affidamento e rimasti inascoltati nella fase formale di coinvolgimento, bensì su dati considerati certi, dello stesso tipo di quelli utilizzati dai promotori e che per tale motivo non possono essere altrettanto facilmente delegittimati da questi ultimi [Leonardi 2006].

Qualcosa di molto simile è d'altronde accaduto, sia pure sotto un profilo più istituzionale, nel caso del comune di Lanslebourg Mont-Cenis. Anche in questo caso, a fronte di un favore pressoché generalizzato nei confronti dell'opera, accompagnato da iniziale fiducia anche verso il processo decisionale e totale assenza di *claims* di tipo oppositivo, attenti soprattutto a rimarcare i vantaggi per la qualità della vita locale che avrebbero accompagnato la costruzione della nuova linea (cornici cognitive di ordine sociale, preponderanti persino nelle delibere comunali), la situazione si è evoluta in un'attiva contestazione locale, tanto sociale quanto istituzionale, indirizzata primariamente al modo autoritario in cui sarebbe stata presa la decisione di destinare il sito naturalistico del Paradis, senza prima aver mai consultato gli enti territoriali, alla funzione di accogliere il materiale di risulta proveniente dal tunnel transfrontaliero. E i discorsi sia del Collectif défenseurs du Mont-Cenis dal lato della società civile, sia di sindaco e Consiglio Municipale per quanto riguarda il versante istituzionale, vedono, con la contestazione, crescere esponenzialmente anche i riferimenti di tipo tecnico-scientifico a supporto dell'opposizione alla scelta, relativi ai rischi per la biodiversità, ai pericoli per l'approvvigionamento idrico del comune, a previsioni econometriche sugli impatti per il turismo, e soprattutto a un tema caro dal versante italiano e che si rifà direttamente alle ricerche commissionate dai No-Tav valsusini ad esperti in materia geologica e sanitaria, vale a dire i rischi connessi allo stoccaggio di materiale potenzialmente pericoloso a probabile contenuto di amianto ed uranio.

Certamente la spiegazione di tale mutamento nell'orizzonte cognitivo e nelle strategie d'azione potrebbe trovarsi più nella pressante posta in gioco, nell'alta percezione di rischio personale ad essa connessa, e dunque nell'interesse diretto degli attori locali. Viene da chiedersi insomma se, a parità di pro-

cesso decisionale esclusivo, la comunità locale si sarebbe ugualmente mobilitata contro di esso, e avrebbe così ampiamente scomodato la sacralità dei dati scientifici, nel caso in cui l'obiettivo di tale processo "autoritario" fosse stato uno ampiamente sostenuto dalla comunità stessa (volendo, lo stesso progetto Torino-Lione, se non fosse per la destinazione d'uso riservata da LTF al territorio comunale), o anche uno visto in maniera critica ma non altrettanto impattante, o che portasse con sé una percezione di rischio minore. Infondo, in assenza di un'esternalità negativa percepita, raramente si crea interesse a mobilitarsi per esercitare il controllo su un'azione estema [Vitale 2009, 318; Centemeri 2008]. *A contrario*, tuttavia, pare lecito domandarsi se una posta in gioco tanto importante sarebbe stata ugualmente fatta oggetto di contestazioni, e scientificizzata nel discorso pubblico, nel caso in cui fosse stato possibile alla comunità locale, o anche solo ai suoi rappresentanti istituzionali, discuterla e anche rigettarla sulla base di un sapere sociale non specialistico. Ovviamente in una società complessa e poli-valoriale non basterebbe certo questo, come vorrebbero poco realisticamente i sostenitori di una teoria deliberativa di stampo habermasiano [Mori 2006a] e di una visione dell'opinione pubblica di stampo toquevilliano [Schönleitner 2004; Edwards, Foley e Diani 2001], a scongiurare il conflitto sull'opportunità delle scelte pubbliche anche già prese in forma finale, quale che sia stato il processo che abbia portato a tale scelta finale, ma certo la politica pubblica così scaturita avrebbe tanto da guadagnare in termini di qualità e di legittimità democratica, sia rispetto alla procedura, sia anche rispetto al risultato e al contenuto [Morlino 2005; Gelli 2006; 2001].

Al di là delle considerazioni normative sulla qualità delle procedure [Tebaldi e Calaresu 2009, cap. 1], è importante notare come anche in questo caso si registri un sostanziale slittamento nel tempo delle posizioni, dell'orizzonte cognitivo e dei repertori d'azione degli *stakeholders*, e come nei discorsi di questi ultimi tale mutamento sia addebitato al carattere autoritario assunto dal processo decisionale, nel quale inizialmente si riponeva fiducia, di una politica pubblica di cui si condividono gli obiettivi. Che poi siano state realmente variabili ascrivibili al processo decisionale a determinare un simile mutamento, o piuttosto l'alterazione della posta in gioco a gioco in corso (da comune liberato dalla congestione stradale grazie alla linea ad alta velocità, a comune destinato alla funzione di scarica di materiale cancerogeno per colpa della linea ad alta velocità), con l'autoritarismo decisionale a fornire unicamente l'appiglio di maggior presa contro la scelta, è una questione che può anche passare in secondo piano, di fronte alla diagnosi collettiva, costruita nel corso dell'interazione e delle pratiche discorsive, che ripone nel processo decisionale l'identificazione del problema e l'attribuzione di colpa. E di fronte alle conseguenti e altrettanto collettive dimensioni prognostiche (cancellazione della scelta inficiata dall'illegittimità dovuta al mancato coinvolgimento del territorio) e motivazionali (mobilitazione in vista dell'ottenimento di tale soluzione prospettata).

Ugualmente, tentando di generalizzare quanto scaturito dalla ricerca, potrebbe non essere una coincidenza che in tal modo sembrano essersi svolte anche intere altre vicende relative alla progettazione di tratte ferroviarie transfrontaliere ad alta velocità/capacità. Facendo sempre riferimento alla Francia, dove appunto pare registrarsi una generale fiducia di fondo nei processi istituzionali, e dunque per buona parte degli attori sociali scarsa predisposizione a contestare in maniera preconcepita il *policy-making*, importanti conferme in tal senso paiono potersi ritrovare nella progettazione di quelle tratte ad alta velocità che, decretate più di recente, hanno avuto modo di rientrare nell'iter previsto dall'introduzione del *débat public* nella fase di Pre-Etudes Fonctionnelles [Rui 2007].

Nel caso assai simile alla Torino-Lione del tunnel transfrontaliero per l'attraversamento centrale dei Pirenei (NTP – Nouvelle traversée centrale des Pyrénées Toulouse-Zaragoza), e ancor più significati-

vamente per la tratta Bordeaux-Confine spagnolo-Vitoria (LGV Sud Europe Atlantique, che congiungendosi alla cosiddetta “Y Vasca” oltreconfine costituisce la Bordeaux-Bilbao), si assiste a qualcosa di molto simile a ciò che è avvenuto in diverse singole frazioni locali del progetto alpino. Nel progetto più maturo che riguarda i Paesi Baschi francesi infatti, per tutta la prima fase della vicenda e almeno sino al termine del processo di *débat public*, non si sono registrate proteste di sorta, nonostante la presenza, a differenza che per la Torino-Lione, di diversi soggetti non particolarmente favorevoli alla realizzazione dell’infrastruttura. Ciò sembrerebbe deporre a favore dell’ipotesi di un’influenza diretta di un procedimento formale maggiormente inclusivo sulla scelta non conflittuale della società civile nei territori interessati, con un momento di coinvolgimento più strutturato come quello di *débat public*, situato nella fase ancora precedente agli studi preliminari, che pare aver portato ad un ordinato invio di pareri da parte dei vari *stakeholders*, indirizzati soprattutto sulle ricadute locali della *policy* e alle motivazioni “sociali” per le quali i vari soggetti si posizionano tra i favorevoli o i contrari. Tuttavia, con il procedere della progettazione vera e propria ed il passaggio a questioni tecniche di fattibilità sulla base più che altro delle volontà dei promotori, si assiste al sorgere di un vero e proprio movimento di contestazione articolato e in grado di intessere reti di mobilitazione internazionali quali la Carta di Hendaye, che annovera tra i firmatari gli stessi No-Tav valsusini, sulla base ancora una volta di attente analisi di carattere scientifico.

Ma ciò è d’altronde ciò che accade appunto anche nel caso italiano, che pur essendo caratterizzato sin dal principio dal rigore scientifico delle posizioni espresse, soprattutto grazie al contributo delle associazioni ambientaliste riunite nel comitato Habitat, non ne ha fatto una vera e propria bandiera se non con il progressivo spostamento delle rivendicazioni nella direzione della protesta, che invece, come si è avuto modo di rimarcare svariate volte, non rappresenta affatto una caratteristica distintiva del movimento valsusino. Le prime mobilitazioni in valle risalgono infatti già all’indomani della prima presentazione di un’ipotesi di progetto, all’inizio degli anni ‘90 (cfr. fig. 10.4), ma in sostanza tutti gli anni seguenti si distinguono, soprattutto in confronto alla virulenza del conflitto successivo, come connotati dalla reiterata fiducia, che non ha nulla da invidiare ai casi francesi, nel fatto che prima o dopo il processo decisionale avrebbe mantenuto i suoi impegni di democraticità, e che la paziente attesa di un coinvolgimento locale avrebbe dato i suoi frutti. Non si ritrovano infatti significativi episodi di protesta se non a partire dal 2005, con il fallimento della Commissione Rivalta e la minaccia della partenza d’imperio delle trivellazioni. Motivazioni dunque, al di là della certo determinante immediatezza dei problemi connessi all’oggetto di *policy* (partenza dei lavori), pienamente ascrivibili a fattori attinenti il processo decisionale, più che alla critica all’opera che era già presente sin dall’inizio senza tuttavia comportare fenomeni di conflitto esplicito, e che vedranno una progressiva scientificizzazione delle argomentazioni non solo per le associazioni ambientaliste che se ne erano fatte sin dal principio portavoce, bensì per tutti i soggetti che si affacciano al dibattito, anche i più informali e scarsamente dotati di risorse, *in primis* i comitati di cittadini.

11.3.2 Prove a supporto dell’ipotesi processuale

Certamente, il fatto che il conflitto sia scoppiato apertamente solo a seguito di una scelta autoritaria non significa necessariamente che esso non possa essere legato maggiormente al contenuto della scelta, più che al metodo attraverso il quale essa è stata presa. Anche in questo caso non si intende certo negare la forte influenza che sicuramente può aver esercitato l’imminenza e l’importanza percepita della posta in gioco: la partenza di fatto dei lavori per un’opera considerata distruttiva e l’avvio di scavi cui si lega una percezione di rischio elevata. La domanda è: in mancanza di tali condizioni materiali, vissute inter-

soggettivamente come questione di vita o di morte²¹ e venutesi a creare come frutto di scelte pubbliche calate dall'alto, l'attenzione si sarebbe mai indirizzata così direttamente nei confronti del processo di scelta? Il punto dirimente non sarà la stessa scelta di vita o di morte, piuttosto che il fatto che essa sia stata calata dall'alto? E se è per quello, a monte, si sarebbero mai create le necessarie e sufficienti opportunità politiche per la riuscita dell'azione collettiva (soprattutto in mancanza di particolari risorse di mobilitazione interne), per la creazione di un movimento così vasto che costituisce il suo momento identitario proprio attorno alla condivisione della stessa diagnosi del problema, e alle medesime prognosi prospettate, se il problema originariamente identificato come più importante fosse stato uno meno pressante rispetto all'avvio dei lavori?

Tutte queste sono domande essenziali per ricostruire quali fossero le vere motivazioni del momento fondativo della critica locale al processo decisionale, quelli che fossero gli interessi in gioco e quale ruolo essi abbiano avuto nella costruzione degli schemi mentali relativi all'identificazione del problema e alle strategie discorsive utilizzate a supporto. Tuttavia qui l'attenzione è posta ancora una volta più su una visione processuale e diacronica del fenomeno, e delle interazioni reciproche fra i vari piani di analisi: degli attori e dei loro interessi materiali, delle arene decisionali, delle cornici cognitive e dei riferimenti normativi, dei repertori d'azione collettiva. In questo senso, non si intende negare l'importanza delle cause prime nel sorgere del movimento e nella sua scelta di indirizzare il discorso verso la critica all'autoritarismo decisionale, che probabilmente hanno molto a che fare, oltre e forse più che con le regole del gioco, anche con il grado di importanza attribuito dagli attori alla posta in gioco. Al di là di questo, tuttavia, restano da rimarcare alcune questioni. Anzitutto che, persino in tale momento fondativo, la questione del processo decisionale ha avuto il suo peso determinante e ben identificabile, come si spera di aver più volte messo in risalto nel corso della ricerca. In questo senso la situazione italiana si discosta da quella di altri conflitti locali che sarebbero partiti dalla *reazione* (specifica e emergenziale) all'inizio dei lavori, per poi spostarsi solo in seguito verso la *mobilitazione* (generale e argomentata) [Lolive 1999]²²: in Val di Susa tutto è cominciato già nel 1990 proprio dalla mobilitazione, indirizzata primariamente contro il modello decisionale adottato, e solo nel 2005 si è registrata la prima seria reazione ad una minaccia credibile di implementazione, oltretutto non certo estemporanea ma basata sulle risorse conoscitive e di mobilitazione contro il processo decisionale sviluppate negli anni precedenti. Sarebbe dunque venuta prima la proposta contro l'opzione di *policy*, e solo successivamente la protesta, indirizzata contro il processo decisionale²³. In questo senso il problema pressante della partenza delle rivendicazioni avrebbe costituito semplicemente una "finestra di opportunità" [della Porta e Andretta 2002] per il passaggio alla rivendicazione conflittuale, non il momento fondativo della mobilitazione.

E soprattutto la seconda questione è che, lungo tutti gli anni successivi alla fondazione, e quali che ne fossero state le cause scatenanti, l'attenzione del movimento si è spesso indirizzata verso il processo decisionale anche nelle sue forme più minute, non collegate a diretti interessi locali in gioco e a rischi percepiti come imminenti, decostruendo, argomentazione per argomentazione, anche tutte quelle numerose scelte pubbliche sostanzialmente espressive-simboliche più che regolative o costitutive di alcunché

²¹ Letteralmente, si vedano i numerosi riferimenti in proposito all'interno dei *claims* degli attori. Ponendo l'attenzione sulla problematizzazione del processo decisionale non si tenta quindi di sottostimare l'influenza sulla cognizione della motivazione legata alla percezione di rischio per la stessa sopravvivenza [Tinti e Schmidt 2002].

²² Cfr. comunque Lafaye [2000, 217] per una visione critica verso l'esistenza di tale sequenza temporale nella strategia dei movimenti d'opposizione.

²³ Invertendo così un'altra classica sequenza temporale individuata in letteratura come esempio di risalita in generalità delle rivendicazioni [Podestà e Vitale 2011; della Porta 2004c; Piazza, Mosca, Lewanski e Andretta 2003].

(singole posizioni non vincolanti scaturite all'interno delle varie arene ufficiali, singole delibere comunali generiche, singole dichiarazioni d'intenti della Conferenza Intergovernativa), oltre che mobilitandosi direttamente contro politiche regolative anche qualora queste non toccassero la specifica posta in gioco, come nell'esempio delle lotte contro la Legge Obiettivo anche una volta che la Torino-Lione ne era stata (formalmente e momentaneamente) stralciata.

È inoltre da sottolineare come alcuni settori del movimento concentrino l'attenzione sul processo decisionale, più che sull'opzione di *policy*, nonostante ritengano che questa in realtà potrebbe non venire mai implementata, ma rappresentare unicamente una "politica simbolica". Con questo termine Gustafsson [1983] identifica non il normale simbolismo insito in ogni decisione [Douglas e Wildawsky 1982], né tantomeno il potere simbolico insito nella stessa implementazione delle *policies*, tanto più quando il loro oggetto sono le grandi opere infrastrutturali [Flyvbjerg, Bruzelius e Rothengatter 2003], ma all'opposto quel particolare tipo di politiche pubbliche caratterizzate dal fatto che i *policy-makers*, pur avendo preso delle decisioni, non le implementano. Si contrappongono per questo alle politiche "reali", le quali vengono decise e poi realmente attuate, ma le politiche simboliche non sono tuttavia "false". Devono pertanto essere distinte dalle cosiddette *pseudo-policies*, vale a dire politiche pubbliche che non vengono attuate consapevolmente pur sapendo come attuarle. Le politiche simboliche, infatti, rispecchiano una decisione che non si è in grado di attuare, nonostante si abbiano a disposizione tutte le conoscenze per poterlo fare, e che tuttavia si fa circolare fra l'opinione pubblica in quanto il suo vero obiettivo è quello di comunicare valori ed intenzioni, definire la virtù e la verità, affermare la sintonia con determinate idee egemoniche, dare giustificazioni in armonia con i modelli culturali prevalenti [March e Olsen 1988, 304; 1989], come può essere il master-frame tecnocratico associato alle scelte infrastrutturali. Una volta veicolati tali valori, politiche di questo tipo si risolvono in una carente attuazione o in una completa mancanza di attuazione, la colpa della quale viene solitamente attribuita a imprevisti ostacoli di percorso (quali possono essere le proteste locali), mentre in realtà essa sarebbe «parte integrante della struttura del provvedimento, progettato e voluto proprio per la sua intrinseca vaghezza. La mancata definizione dei responsabili dei controlli, le procedure nebulose, i tempi indefiniti sono utili tracce per identificare il deliberato depotenziamento di una politica» [Regonini 2001, 385].

Tutto ciò può sembrare strano riferito a politiche infrastrutturali, che di nebuloso dovrebbero avere poco: infondo se il manufatto viene o meno posto in essere dovrebbe essere una questione al di là di ogni ragionevole dubbio. Tuttavia non solo la lunga storia italiana di infrastrutture appena abbozzate, lasciate a metà, terminate e magari inaugurate con grande sfoggio di simbolismo politico ma mai poste in esercizio dovrebbe suggerire una posizione meno marcata in tal senso, ricordando il contesto di ambiguità in cui si sono sempre mosse le politiche italiane in campo infrastrutturale, ed in particolare di trasporto [Damonte 2009a], tanto da farle confinare spesso "al terreno delle politiche simboliche" [Tebaldi 1999a, 138], ma soprattutto qui è interessante verificare le percezioni degli attori coinvolti, che strutturano i loro schemi mentali e le loro strategie d'azione. Per alcuni settori del movimento infatti, che pure contestano fermamente il processo decisionale (in gran parte proprio per questa ragione) in realtà la Torino-Lione rappresenta un'opera irrealizzabile²⁴. Contestano infatti la scarsa volontà politica da parte francese a realizzare l'opera, l'indeterminatezza dei tempi e dei modi di realizzazione, l'improbabile sistema di finanziamento "a babbo morto", e soprattutto si domandano dove mai potrebbero trovarsi le risorse per un'opera dai costi a loro giudizio sottostimati e che potrebbero raggiungere i 20 mln € mettendo in discussione la partecipazione alle spese da parte dell'UE.

²⁴ "Una linea tra mito e realtà" viene peraltro definita anche da tecnici del Politecnico di Torino. Cfr. Rizzi [2012].

Fig. 11.3 Tipologia delle politiche secondo Gustafsson [1983]

		Intenzione di attuare la decisione	
		SI	NO
Disponibilità di conoscenze per l'implementazione	SI	Politiche reali	Politiche simboliche
	NO	Pseudo-politiche	-----

Si trova in questo anche una possibile ulteriore distinzione interna al movimento, in base alla malizia e intenzionalità attribuita ai *policy-makers*. Alcuni ritengono infatti che i promotori siano ben consci del fatto che l'opera sarebbe pericolosa per la salute e l'ambiente, e priva di senso in termini ingegneristici, trasportistici e di rapporto costi-benefici. Che abbiano insomma piena disponibilità di conoscenze per l'implementazione, per dirla con Gustafsson, e che queste conoscenze vadano nella direzione di sconsigliare la realizzazione, ma che tuttavia essi decidano di insistere simbolicamente nella propaganda dell'ideologia tecnocratica che si vuole veicolare assieme alla politica. E questo perché sarebbero consci anche del fatto che, intanto, l'opera non si potrebbe mai realizzare per mancanza di fondi. In sostanza non sarebbero le risorse conoscitive indicate da Gustafsson a mancare ai promotori, bensì le risorse economiche. Secondo questa visione la mancata attuazione non comporterebbe tra l'altro alcuna perdita della faccia da parte di chi ha insistito per anni per la realizzazione, dal momento che sarebbe buon gioco attribuire la colpa all'Unione Europea, alla crisi finanziaria, ai mercati, al debito pubblico ereditato dai governi precedenti, ai privati che hanno rimangiato la parola e ritirato il finanziamento, ma soprattutto ai contestatori che con i loro veti irrazionali ed egoistici hanno bloccato il progresso tecnologico e lo sviluppo economico. Vale a dire il valore che si voleva veicolare con la politica, e suo vero obiettivo [Salais 2006] oltre alla spartizione denaro pubblico. Secondo tale visione, allora, l'alta velocità Torino-Lione non sarebbe che una politica simbolica.

Altri settori del movimento accusano invece i promotori di comportamenti meno maliziosi ma forse ancora più gravi, descrivendo una possibile situazione approssimabile più ad una pseudo-politica che ad una politica simbolica. Secondo tale concezione i promotori non farebbero intenzionalmente finta di non sapere, mistificando le conoscenze in loro possesso, ma veramente non si accorgerebbero che l'opera sarebbe irrealizzabile. Mancherebbe dunque loro la stessa conoscenza tecnica alla base della quale dovrebbe essere costruita la politica, che poi è l'accusa che il movimento ha sempre rivolto ai promotori, e la causa della loro propensione ad utilizzare riferimenti di tipo tecnico-scientifico per smascherare quella che ritengono l'impreparazione di chi è favorevole all'opera.

Tali posizioni, che configurano quindi una problematizzazione del processo decisionale che non trova contropartita in una credibile percezione di rischio associata al contenuto della politica in sé, non rappresentano che una parte minoritaria di quelle circolanti all'interno del movimento, mentre in vasti settori l'oggetto di *policy* continua ad essere vissuto come una questione di vita o di morte, come una minaccia talmente forte di rischio da non poter essere sottovalutato con altrettanta facilità. Questo tuttavia non rappresenta, come si è visto, una spinta a porre la propria attenzione unicamente all'oggetto, all'opzione di *policy*. L'importanza relativa attribuita a quest'ultima rappresenta invece semmai un di-

scrimine per individuare i due diversi modi di problematizzare il processo decisionale riscontrati in Val di Susa. Se i sindaci e in generale gli enti locali sono maggiormente interessati al modello decisionale in quanto tale, i comitati e le associazioni locali, pur riponendo in esso le maggiori critiche, non rinunciano certo a denunciare i rischi connessi all'oggetto di *policy*.

Per il movimento la decisione, l'opzione di scelta, rimane importante: va bene che il vero problema viene diagnosticato nel processo decisionale o ancora più a monte nel modello di sviluppo che impone un simile processo, ma tutto nasce dalla pressante questione di *policy*, mentre per i sindaci pare prevalere una preoccupazione per il processo di per sé, a causa della forte valenza simbolica della loro inclusione/esclusione e quindi del rispetto o scavalco del proprio ruolo e di quelle che concepiscono come proprie prerogative inalienabili stabilite dalle norme [Gelli 2005], che se negate pregiudicherebbero i diritti di cittadinanza politica a livello locale [Damonte 2005]. Se la popolazione locale organizzata ha trovato il coagulante per la mobilitazione collettiva anzitutto nella critica alla soluzione proposta, vale a dire la costruzione della linea, spostando poi l'attenzione al processo, i suoi rappresentanti legittimi attribuirebbero invece al processo, o meglio nell'esclusione da esso, una valenza intrinseca indipendentemente dall'attuazione delle soluzioni. O dalla sua stessa realizzabilità, riagganciandosi al tema delle politiche simboliche. Come ha notato March [1996, 285], infatti:

I processi decisionali sono visti come segni e simboli di legittimità, e pertanto importanti in se stessi, anche senza alcuna conseguenza per i risultati dell'azione [...]. Il significato simbolico delle decisioni comincia ad essere riconosciuto come un aspetto vitale del processo decisionale, non necessariamente legato all'implementazione della decisione.

Secondo tale prospettiva le decisioni sono prese al fuori di un esplicito processo decisionale, mentre il fatto che il processo decisionale non riesca a produrre decisioni passa in secondo piano rispetto alla messa in atto del processo in sé [March 1998]. Questo risponderebbe infatti, primariamente, a esigenze espressive che poco hanno a che vedere con le questioni che l'hanno originato (l'oggetto di *policy*), rappresentando un'occasione, attraverso l'interazione all'interno delle arene, per riprodurre continuamente aspettative di ruolo, riaffermare diritti e doveri, definire la situazione e riprodurre chiavi di lettura egemoniche, distribuire gloria o biasimo, dimostrare, sfidare o riaffermare relazioni di fiducia, antagonismo, potere e status [March e Olsen 1988, 304-305].

I rappresentanti istituzionali locali, pertanto, in maniera spesso autonoma dall'aderenza completa alle preoccupazioni delle popolazioni da loro amministrate nei confronti della soluzione di *policy* prospettata, potrebbero essere stati spinti alla mobilitazione dalla percezione di uno scavalco del proprio ruolo sociale che sentono rimesso in discussione, ricercando e ottenendo sotto nuove forme, nell'ambito della partecipazione all'azione collettiva di protesta [Negri 2012], la legittimità simbolica, perduta nel processo decisionale ufficiale. Significative in questo senso le accuse dei comitati nel periodo 2007-2008, che rinfacciano ai sindaci di aver "svenduto" la loro causa comune in cambio di "un posto al tavolo dei devastatori". Tali accuse, al di là della loro effettiva attinenza alla realtà dei fatti, sono indicative della percezione di questa realtà che circolava a quel tempo all'interno del movimento, secondo la quale, appunto, i rappresentanti locali avrebbero criticato l'autoritarismo decisionale attenti più alla salvaguardia del proprio ruolo (processo decisionale in sé) che alla difesa del proprio territorio (processo decisionale in vista della cancellazione della soluzione proposta), e sarebbero passati velocemente da una posizione No-Tav a una Come-Tav non appena avrebbero sentito riconosciuto il proprio ruolo attraverso l'inclusione, per quanto subordinata [della Porta e Piazza 2008], nelle arene decisionali.

11.3.2 *Le dimensioni della problematizzazione*

Quanto detto sopra a proposito dello statuto di realtà della posizione dei sindaci nei confronti dell'oggetto di *policy* è importante, poiché rende chiaro che a interessare qui non è tanto la reale posizione dei sindaci, la reale attuabilità dell'implementazione (o il suo configurarsi realmente quale politica simbolica), il reale grado di autoritarismo che caratterizza le scelte, bensì la rappresentazione di questa realtà che si danno gli attori. In particolare, non solo e non tanto le procedure di per sé (più o meno inclusive, più o meno attente al sapere non specialistico), ma la percezione che di esse hanno gli attori, in linea con la prospettiva cognitiva da cui prende spunto la ricerca [Eyerman e Jamison 1991]. Di questa percezione, nello specifico, interessa l'attribuzione di rilevanza, l'adeguazione al quadro proposto dalla coalizione dominante o la sua rimessa in discussione, in sostanza la problematizzazione riflessiva. Schön [1993] definisce la problematizzazione come una "conversazione con la situazione", che permette la definizione di cosa rappresenta problema attraverso i processi di *naming* e *framing*. Fischer [2003, 225] ritiene che tale processo si ponga in diretta antitesi rispetto al *problem-solving* di tipo tecnocratico, prefigurando una consapevolezza critica da parte dei profani *policy-takers* che smetterebbero di dare per scontato il quadro di riferimento proposto dai *policy-makers* per esaminare e interpretare riflessivamente tanto la *policy issue* quanto il processo di decisione.

Parafrasando Morlino [2005], infatti, esisterebbero tre diversi modi di problematizzare la qualità del processo decisionale. Il primo consiste nel problematizzarlo unicamente per quanto attiene a quella che si concepisce come una qualità rispetto al risultato. Vale a dire che quello che importa, secondo tale concezione, è solo che il processo arrivi a produrre l'obiettivo che si condivide, o viceversa che non arrivi a produrre l'obiettivo che non si condivide. Ciò che viene considerato rilevante, e quindi problematizzato, è in sostanza solo l'oggetto della politica pubblica, e non, o non prevalentemente, il processo attraverso il quale l'obiettivo viene raggiunto. Il fine e non il mezzo. Esistono tuttavia altri due modi di valutare la qualità di una scelta, che avrebbero molto più a che fare, piuttosto, con la problematizzazione del processo stesso. Il primo è quello che valuta la qualità sulla base degli aspetti procedurali, ossia nel rispettare procedure costruttive precise e controllate, ed è quello seguito come si è visto dagli amministratori locali e dalle associazioni ambientaliste nazionali nel caso italiano, e dalla gran parte degli attori nel caso francese [Lascombes 1994; Lafaye e Thévenot 1993, 510]. Il secondo non si accontenta di questo, e valuta la qualità del processo non solo dal suo rispetto di gabbie procedurali formalmente definite e note sin dal principio, richiedendo in più che queste posseggano determinate caratteristiche qualificanti, facendo pertanto attenzione al loro contenuto. Tale posizione implica una concezione di democrazia intesa non come insieme di procedure decisionali, ma come regime sociale [de Leonardis 1997, 169]. È questa la visione adottata dai comitati No-Tav italiani e da soggetti minoritari nel caso francese, per i quali «non c'è feticismo delle "forme" ma piena e convinta pratica della democrazia sostanziale della mobilitazione» [Sciortino 2011b, 2]. Chi valuta la qualità rispetto alla procedura ritiene che anche la qualità rispetto al contenuto, e quella rispetto al risultato, vengano realmente garantite solo attraverso il pieno rispetto delle norme vigenti e la loro efficace applicazione, mentre chi sostiene una qualità rispetto al contenuto ritiene che le norme procedurali rispecchino una determinata struttura di potere, e il solo rispetto di queste non sarebbe in grado di garantire la necessaria libertà ed uguaglianza²⁵. Al di là di questo, e contrariamente alla qualità rispetto al risultato che convoglia la riflessione unicamente sull'oggetto

²⁵ Anche per questo motivo il movimento No-Tav andrebbe descritto quale movimento pienamente politico, e non meramente rivendicativo [Melucci 1996].

di *policy*²⁶, sia la visione che si concentra sulla procedura sia quella che presta attenzione al contenuto hanno a che fare più che altro con la problematizzazione del processo decisionale.

L'attenzione precipua al processo decisionale da parte di soggetti della società civile non deve stupire. Diverse ricerche hanno infatti riportato simili risultanze, pur in contesti differenti che determinano letture radicalmente distanti da quella qui utilizzata. Secondo Hibbing e Theiss-Morse [2002, in particolare cap. 3], a livello di società nel suo complesso e quanto meno nel contesto statunitense, la soddisfazione nei confronti del processo decisionale può ad esempio essere spesso anche più importante rispetto alla soddisfazione verso lo stesso oggetto di *policy*, per coloro che manifestano scarso interesse e sono poco impegnati politicamente, mentre, contrariamente a quanto si pensa, l'inverso varrebbe solo per coloro che sono in possesso di una grande conoscenza politica. Tale maggiore importanza attribuita dalla "gente comune" al processo piuttosto che alla *policy* avrebbe le sue fondamenta (e a sua volta sfocerebbe) in una sostanziale preferenza per una *stealth democracy* da parte di una maggioranza di cittadini insofferente alle situazioni conflittuali, che non solo non ha interesse a partecipare in prima persona, ma trova difficile sopportare persino i pur minimi costi del conflitto insiti anche nelle decisioni pubbliche prese dalle istituzioni democratiche rappresentative, accordando di conseguenza maggiore fiducia a quelle istituzioni *unaccountable* che abbattano i costi del conflitto politico democratico, siano esse tecniche o d'ordine.

Se questo può anche essere vero nel caso di una società nel suo complesso, bisogna ricordare che quello delle politiche infrastrutturali rappresenta un caso del tutto particolare, che precipita gli abitanti della zona interessata nel conflitto, che lo vogliano o meno, per il semplice fatto di essere attori localmente situati, così che essi sviluppano un forte interesse nell'opzione di *policy* sotto esame che li allontana dalle preferenze della "gente comune" per un processo decisionale ordinato al di là delle scelte effettive [Hudon, Poirier e Yates 2009]. Quindi anche rifacendosi a questo filone teorico, che pure sottolinea un'importanza attribuita al processo da parte dei cittadini che solitamente non viene presa in considerazione, ci si potrebbe comunque attendere una scarsa problematizzazione del processo decisionale da parte delle popolazioni interessate, a fronte di un'attenzione rivolta al pressante oggetto di *policy*.

Dal versante italiano del caso in questione ciò è tuttavia vero per i soli promotori, sia che si tratti di politici sia che si tratti di soggetti imprenditoriali o esperti (tecnici, ingegneri), che detengono un forte interesse nella soluzione di *policy* prospettata (la costruzione della linea) molto più che nel problema che ne dovrebbe stare alla base, senza invece problematizzare il *decision-making*. Questo è infatti ritenuto già adatto allo scopo di ottenere un processo di scelta efficiente e privo di conflitti, basato sullo scambio politico (occulto) fra attori che condividono la stessa soluzione prospettata [Sutto 2007], e al tempo stesso il più possibile chiuso e depoliticizzato verso coloro che sviluppano invece altre diagnosi e prognosi, secondo il più classico paradigma tecnocratico. Data la soddisfazione per il funzionamento del "sistema Grandi Opere" o "Modello Tav" [Cicconi 2004; Leonardi 2006; Fourniau 1988], per questi soggetti esso non avrebbe bisogno di essere problematizzato, specie a seguito di interventi normativi che vanno nel senso desiderato quali la Legge Obiettivo, salvo lamentare marginalmente i troppi spazi ancora concessi alle defatiganti discussioni democratiche.

²⁶ Da notare come anche da parte di chi adotta una visione della qualità rispetto al risultato, fra cui spiccano i promotori, non si ha, per motivi del tutto opposti rispetto a chi pone l'attenzione sulla qualità rispetto al contenuto, alcun feticismo delle forme [Damonte 2010a], ma semmai l'ossessione del "*get something done*" [Gibelli 1997]. Significativo in questo senso lo stesso nome attribuito alla "Legge Obiettivo", come il fatto che nel corso della progettazione si sia liberamente entrati e usciti dal suo iter dal momento che l'importante era non la procedura, ma l'obiettivo di costruire l'opera.

Sono invece proprio gli abitanti organizzati a contestare più duramente il processo decisionale, sebbene possano essere favoriti in questo dal fatto di attribuire grande importanza alla materia del contendere (l'opzione di *policy*). Sebbene quindi i cittadini si trasformino in soggetti informati politicamente ed entrino nel conflitto per il semplice fatto di essere situati nell'ambito di applicazione della *policy*, il cui oggetto rappresenta quindi indubbiamente un forte catalizzatore di interesse politico, la loro azione è ben lungi dal fermarsi alla messa in discussione dell'oggetto della politica. Essa investe anzi principalmente proprio il processo decisionale, per quanto per motivazioni opposte a quelle trovate da Hibbing e Theiss-Morse [2002]: non in quanto poco interessati politicamente, ma in quanto attivisti che rimettono in discussione le stesse basi su cui si fonda la scelta.

La tesi degli autori è che i cittadini siano mediamente poco interessati politicamente, e dunque da un lato poco interessati a questioni di *policy* a meno che queste non li tocchino da vicino, e dall'altro più attenti al processo in quanto desiderosi di evitare l'aspetto conflittuale insito nel *decision-making* pluralistico. Per quanto riguarda i conflitti ambientali tale normale componente conflittuale sarebbe però impossibile da evitare, dal momento che essa investe lo stesso contesto di vita, e ciò determinerebbe uno spostamento in massa degli abitanti dalla posizione di cittadini politicamente disattenti a quella di attivisti, che secondo l'analisi degli autori sono gli unici a considerare più importante la soddisfazione delle scelte di *policy* rispetto al processo attraverso cui vi si giunge. Nel caso in questione tuttavia tali attivisti manifestano comunque, pur nell'importante interesse verso la scelta, una forte attenzione anche verso il processo, che avrebbe però la sua radice non nel tentativo di evitare l'indeterminatezza e i costi di transazione insiti nella presa di decisioni, ma all'opposto nella richiesta, in quanto esclusi, di entrare a farne parte. Essi paiono inoltre concepire come vero problema il sistema che sta a monte della singola opzione di *policy*, continuamente riprodotto attraverso un processo decisionale ad esso funzionale.

Attivisti nel senso delineato dagli autori possono venire intesi però anche gli stessi promotori, in quanto fortemente interessati all'oggetto della scelta pubblica. Questi ultimi rispettano tuttavia lo schema descritto, non problematizzando il processo ed essendo ansiosi di tenerlo il più possibile al riparo da possibili fonti conflittuali. Nella localizzazione infrastrutturale, dal lato italiano, paiono dunque scontrarsi due diversi fronti di attivisti. Mentre i primi sostengono il processo esistente, i secondi lo contestano apertamente proprio in quanto se ne sentono esclusi, tanto che il processo stesso diventa la principale fonte di conflitto. Conflitto vero, nel senso più tradizionale del termine, dopo che la barriera del normale conflitto democratico era già stata abbattuta a partire dalla scelta localizzativa.

Passando al versante francese della progettazione, si può constatare come esso si adatti meglio al modello di Hibbing e Theiss-Morse. Le differenze rispetto al caso italiano risiedono principalmente nel fatto che il processo preveda formalmente momenti di coinvolgimento, e che la fiducia accordata alle istituzioni e alla loro affidabilità tecnica sia di gran lunga maggiore. Nonostante il caso particolare di una scelta localizzativa che così facilmente pare aver trasformato in Val di Susa semplici cittadini in attivisti, qui sembrano prevalere atteggiamenti particolaristici, che prevedono spesso, è vero, un interesse politico ed un impegno in prima persona nel "conflitto" democratico attraverso l'organizzazione in associazioni e comitati, ma il tutto indirizzato il più delle volte in termini strettamente locali e per nulla antisistemici. Esistono anche in Francia gruppi che si adattano alla descrizione fatta sopra per i soggetti piemontesi, che problematizzano il processo decisionale e che non a caso adottano repertori d'azione di tipo conflittuale, ma essi rappresentano una ristretta e poco incisiva minoranza. Il più delle volte, indipendentemente dal favore o dall'opposizione nei confronti dell'opzione di *policy*, questa rappresenta il fulcro dell'interesse per molti dei soggetti coinvolti, senza che però il processo desti particolari reazioni,

proprio come Hibbing e Theiss-Morse si aspettano da attori interessati politicamente. Si tratta quindi di attivisti nel senso con cui tale definizione viene utilizzata dagli autori, vale a dire individui particolarmente interessati ad una specifica opzione di *policy*; e non certo secondo la definizione che di tale parola dà il senso comune, dato il basso livello di coinvolgimento registrato nella vicenda. La maggior parte di tali soggetti si caratterizza infatti per il fatto di non problematizzare neppure vagamente il processo decisionale, dal quale si sentono pienamente garantiti, facendo pieno affidamento sugli eletti locali affinché si attivino (in loro rappresentanza) attraverso i canali istituzionali esistenti per ottenere l'opzione di *policy* desiderata, che infondo è tutto ciò che realmente interessa loro (che la linea non passi per il proprio territorio, che la discarica per i materiali estratti sia localizzata altrove, che l'infrastruttura venga realizzata in tempi rapidi...).

11.3.3 I legami fra il processo reale e la sua problematizzazione

Il fatto che la definizione del processo decisionale quale parte del problema da parte dei vari attori non abbia nulla di oggettivo nel concreto svolgersi delle arene decisionali, dipendendo da come questo viene percepito e investito di rilevanza dagli attori stessi, non significa tuttavia che tale definizione sia slegata dall'esperienza concreta delle modalità attraverso cui le scelte vengono perseguite. Tale percezione si crea infatti processualmente nello svolgersi delle interazioni, e discende pertanto dall'esperienza delle procedure e delle pratiche decisionali messe in atto, per quanto mediata dalla sensibilità, dagli schemi cognitivi, dai processi di selezione e di attribuzione di rilevanza degli attori in gioco, oltre che dai loro interessi.

È interessante considerare soprattutto come la problematizzazione del processo decisionale avvenga in entrambi i casi sulla base delle esperienze decisionali pregresse (il lungo periodo senza alcun ascolto tra il 1990 e almeno il 2000 in Italia; la mancata considerazione dei risultati dell'inchiesta pubblica nel caso di ASSMoulin; l'imposizione dall'alto a Lanslebourg), non sulla base di pregiudizi. Questo è facilmente verificabile per il caso francese, dove la fiducia nelle potenzialità del processo decisionale e nelle garanzie da esso offerte paiono accomunare per lunghi periodi la quasi totalità degli attori: non solo quelli che continueranno a non problematizzarlo lungo tutto l'arco della vicenda (indipendentemente dal favore o dalla contrarietà nei confronti dell'opera), ma anche quelli che in seguito manifesteranno perplessità di vario ordine e grado in proposito. Con fiducia infatti, per citare gli esempi più eclatanti, ASSMoulin ha affidato le proprie preoccupazioni alla prima inchiesta pubblica, confidando che il pur basso grado di coinvolgimento fosse pienamente sufficiente affinché le istanze locali venissero accolte ed ottenessero il giusto riconoscimento in sede di decisione finale. Solo ed unicamente dopo che tali aspettative sono rimaste del tutto frustrate dalla scelta di LTF di proseguire per la propria strada, nonostante il parere contrario scaturito dalle risultanze della consultazione, il processo decisionale ha cominciato a venire problematizzato, anche se solo a livello di scarsa aderenza delle pratiche effettive, ritenute falsate, alle norme procedurali considerate viceversa valide e degne di apprezzamento.

Ugualmente gli abitanti, e a maggior ragione il sindaco ed il Consiglio Municipale di Lanslebourg Mont-Cenis, non hanno manifestato alcuna contrarietà non solo all'opera, ma neppure, soprattutto, al processo decisionale ufficiale, fino al momento in cui esso non ha permesso l'imposizione dall'alto e l'aggiramento di ogni pretesa di coinvolgimento del territorio. La fiducia nel processo istituzionale, e nelle istituzioni di controllo detentrici del sapere esperto [Wynne 1996, 57], pare profondamente radicata dal lato francese, una sorta di contesto comune in cui si muovono tutti i soggetti della vicenda, che non possono dunque certo venire accusati di pregiudiziale mancanza di sostegno. Ciò pare dunque in

accordo con le analisi che vedono il caso nazionale francese come meno toccato dalla crisi di legittimazione delle politiche pubbliche che ha investito la gran parte dei paesi a partire dagli anni '70.

Effettivamente nel caso in questione sembra perdurare una diffusa percezione di legittimità delle politiche, che riposa da un lato sull'aspettativa di procedure formalmente corrette, e dall'altro sul generale affidamento nella qualità delle informazioni e nell'autorevolezza del sapere sostantivo, che sosterebbero il disegno dell'intervento e ne garantirebbero l'aggancio al problema [Damonte 2009b]. Soprattutto, traspare nei discorsi degli attori una sostanziale aspettativa nel fatto che esso sia in grado di affermare, al suo livello attuale di coinvolgimento, le giuste garanzie di apertura e democraticità delle scelte. Anche in questo caso ciò che più preme alla maggioranza dei soggetti (vale a dire dei soggetti collettivi presi in considerazione, che producono *claims* riguardanti la vicenda, e che dunque per ciò stesso si può considerare si mobilitino in vario modo, siano "attivisti") non è di ottenere rassicurazioni che il processo si svolgerà su di un piano il più tecnico possibile, evitando di coinvolgerli nella conflittualità delle scelte secondo i precetti di una *stealth democracy*, ma all'opposto di sapere riconosciuta la propria facoltà di intervenire nel *decision-making* attraverso il livello di coinvolgimento esistente, che dovrebbe poter garantire loro la facoltà di esprimersi attraverso un sapere non specialistico di cui gli esperti dovrebbero tener conto. Si tratta di un'aspettativa molto forte, che perdura nei discorsi di coloro che continuano a ritenerla soddisfatta per tutta la vicenda, e che solo se gravemente frustrata, come nei due casi citati, pare generare una conseguente reazione nei confronti delle pratiche decisionali, considerate poco attinenti al modello democratico delle procedure formali che si continuano comunque in linea di massima a riconoscere come valide e sufficienti (se rispettate). Viene insomma da chiedersi se, in mancanza di una fiducia così forte, lo scontento verso il processo di coinvolgimento sarebbe stato altrettanto forte: sembra infatti confermata, quantomeno nel caso di ASSMoulin, l'intuizione di Rui [2002; 2004b], secondo cui le esperienze reali di partecipazione formale nella politica dei trasporti si dimostrino in realtà, spesso, fonte di disaffezione e frustrazione, e quindi di mobilitazione anche laddove assente in precedenza.

Ancor più interessante può tuttavia essere il caso italiano, dove ad una richiesta di inclusione democratica continuamente elusa, fa da contraltare, a seguito della mancato riconoscimento e della successiva ricerca di legittimazione attraverso l'appello a riferimenti di tipo scientifico, una denuncia dei metodi considerati assai poco razionali-tecnici adottati nel corso del *policy-making*. Anche in questo caso, come in quello francese, tale situazione si sarebbe dunque venuta a creare nel corso del processo, a seguito delle delusioni offerte dal processo decisionale che comunque la grandissima parte degli attori, compresi quelli apertamente antagonisti come alcuni centri sociali torinesi (primo fra tutti Askatasuna), non hanno mai condannato pregiudizialmente, in attesa di veder riconosciute le istanze portate all'attenzione. Se infatti in Francia un pregresso *background* di fiducia verso le istituzioni ha permesso di non mettere in discussione il processo decisionale, fino a quando questo non ha presentato caratteri considerati da alcuni come non conformi alle aspettative riposte nella procedura formalmente prevista, non da meno è stato il percorso dei contestatori italiani. Sebbene sottoposti all'incessante accusa di configurarsi come attori di tipo Nimby pregiudizialmente contrari al dialogo, infatti, questi hanno sempre rispedito al mittente gli attacchi, denunciando la chiusura democratica continuamente operata attraverso il processo decisionale. Nonostante ciò, quest'ultimo non è mai stato messo seriamente in discussione sino allo scoppio della protesta, e l'attesa fiduciosa nel fatto che le cose potessero cambiare pare essere sopravvissuta quasi indenne, salvo lo sviluppo di strategie alternative di legittimazione quali il crescente ricorso ad argomentazioni di tipo scientifico, attraverso la mancanza di qualsiasi riconoscimento dei primi anni di progettazione, il fallimento del Tavolo di coordinamento regionale del 1996, la "presa in giro" del mai nato ta-

volto di confronto nel 2000, l'approvazione della Legge Obiettivo, e per finire il disastroso fallimento della Commissione Rivalta del 2005, per precipitare definitivamente solo con l'irreversibilità della decisione di iniziare i lavori. La lunga attesa del riconoscimento rappresenta infatti la costante lungo tutto il primo periodo che va dal 1990 al 2000, ma nel fiorire di una sfiducia sempre più grande e di un crescente ricorso ai dati tecnici continua sino a tutto il 2005, sino a quando cioè la chiusura anticipata e senza risultati della Commissione Rivalta, e la militarizzazione della valle in vista dell'inizio dei sondaggi su cui non era mai stato cercato l'accordo, sono vissute localmente come la proverbiale goccia che fa traboccare il vaso della fiduciosa attesa durata quindici anni. E che, dopo gli scontri e con la creazione delle nuove arene allargate a partire dal 2006, vede comunque una pur pessimistica adesione alla partecipazione degli enti locali al processo di scelta da parte della maggioranza del movimento (per quanto disillusa e destinata a durare ben poco). Ma soprattutto da parte dei sindaci, che per parte loro rinnoveranno un'ambivalente apertura di credito nei confronti del processo fino a tempi molto recenti, almeno sino al 2009.

12.4 Sapere tecnico, sapere profano e scientificizzazione degli argomenti (X₄)

11.4.1 *La critica riflessiva alle basi tecniche del processo decisionale*

In particolare in Italia pare dunque fuori luogo parlare di pregiudizi negativi nei confronti del processo decisionale, che pure da un certo momento in avanti viene sempre più problematizzato, quantomeno dal versante popolare ma anche da quello degli enti locali e degli esperti da essi incaricati, in maniera peraltro assai più radicale di quanto non avvenga dal lato francese. In Piemonte non si critica infatti la scarsa adesione sostanziale delle pratiche decisionali a quelle che sono le norme formali considerate qualcosa di vicino alle migliori possibili²⁷, ma si arriva a rimettere in discussione la stessa legittimità delle norme e delle procedure consolidate, quali basi di un sistema identificato come il vero problema. Inoltre non ci si attende più che il processo decisionale possa prendersi in carico le istanze non specialistiche della società civile, per integrarle nella decisione finale eretta su basi tecniche oggettive ed affidabili, ma si prende in prima persona l'incarico di decostruire, attraverso le stesse armi scientifiche utilizzate dai promotori per tenere alla larga i contestatori irrazionali [Lolive 2005; Lolive e Tricot 2002], la pretesa di razionale oggettività del sistema decisionale adottato (scientificizzazione delle argomentazioni che rappresenta l'ultima condizione presa in considerazione in vista della comparazione qualitativa). Per denunciare come, insomma, tale sistema non rispetti neppure le più basilari regole del paradigma tecnocratico di cui si fa bandiera, che nel caso specifico viene comunque considerato dal movimento una garanzia democratica maggiore rispetto alla semplice imposizione di tipo politico di una determinata indiscutibile soluzione, prevedendo esso quantomeno un'attenta valutazione *ex-ante* di tutte le possibili alternative (compresa dunque quella di non decidere, e quindi di non realizzare l'infrastruttura).

Ad essere rimaste primariamente frustrate sono infatti soprattutto le lunghe e fiduciose attese nella possibilità che potesse essere seriamente discussa l'utilità della soluzione così fermamente sostenuta dai promotori, ovvero, a monte, la possibilità che venisse attentamente verificata, tecnicamente, l'esistenza stessa di un problema: di una situazione problematica che potesse giustificare tale soluzione. Soluzione

²⁷ Sarebbe meglio dire "non si critica *solo* la scarsa adesione sostanziale delle pratiche decisionali a quelle che sono le norme formali", dal momento che, come si è visto, tutte le argomentazioni e le forme d'azione sono reputate buone dal movimento italiano allo scopo di raggiungere l'obiettivo di bloccare i lavori, e i ricorsi legali contro presunte irregolarità rispetto alle norme regionali, nazionali ed europee (in tema di appalti, impatto ambientale, tutela dei consumatori, diritti umani e così via) rappresentano uno dei repertori d'azione classici da parte dei No-Tav.

sostenuta invece, secondo le accuse degli oppositori e dei loro esperti, su basi meramente politiche e indifferenti all'esistenza stessa di un problema tecnicamente identificabile alla base, e alla natura di tale problema che poteva venire adattato di volta in volta per venire incontro all'unico punto fermo: l'infrastruttura come soluzione.

Un processo decisionale razionale-tecnocratico prevedrebbe infatti la previa considerazione non solo dei mezzi più idonei al raggiungimento efficiente di fini prefissati, ma anche degli elementi costitutivi della *policy*, cioè delle finalità generali, degli obiettivi specifici, e soprattutto di tutte le possibili linee di intervento per perseguirli²⁸. Ciò è effettivamente quello si incaricava di fare un'arena tecnica quale l'Osservatorio, che ufficialmente aveva il mandato di analizzare quattro possibili alternative di intervento, cui poi si sarebbe aggiunta la proposta FARE adottata dalla Conferenza dei Sindaci nel 2008, e avrebbe dovuto farlo, nel caso si fosse seriamente seguito il modello razionale di scelta, secondo lo schema indicato in tab. 11.1. Fra queste, oltre al progetto originale proposto da LTF ed RFI per le due tratte internazionale e nazionale, che corrisponde alla prima ipotesi di tracciato attraverso la Val Susa, avrebbero dovuto essere studiate la variante Val Sangone sostenuta da Regione, Provincia e Comune di Torino per connettere la linea allo scalo di Orbassano, il quadruplicamento ed interrimento della linea storica, e soprattutto, come prima ipotesi da vagliare, l'opzione 0 di mantenimento della linea esistente nel caso si fosse valutato che questa fosse sufficiente. Altrimenti detto: nel caso fosse stato riscontrato che non esisteva un problema che giustificasse l'adozione di qualsiasi soluzione.

Ora, nonostante quest'ultima ipotesi fosse proprio quella scaturita come più coerente persino rispetto all'analisi tecnica propedeutica all'uscita dei primi quaderni dell'Osservatorio²⁹, essa fu del tutto dimenticata nel prosieguo delle discussioni, assieme alla gran parte delle altre che non corrispondevano alla soluzione prospettata sin dal principio dai promotori, al limite parzialmente modificata attraverso l'ipotesi Val Sangone appoggiata dai maggiori sostenitori istituzionali dell'opera. Mentre lo stesso presidente della Conferenza dei Servizi arriva ad ammettere che l'opzione zero era solo un caso accademico ed è nei fatti assente dalle trattative³⁰.

Tab. 11.1 Matrice degli obiettivi, delle finalità e delle opzioni all'interno dell'Osservatorio

Obiettivi	Finalità	Opzioni alternative di policy				
		Opzione 1-status quo: Opzione 0	Opzione 2: Progetto Val Susa (LTF-RFI)	Opzione 3: Variante Val Sangone (Regione e Provincia)	Opzione 4: Proposta FARE (Sindaci)	Opzione 5: Quadruplicamento linea storica
Obiettivo A	Finalità A1					
	Finalità A2					
Obiettivo B	Finalità B1					
	Finalità B2					
Obiettivo C	Finalità C1					
	Finalità C2					
...	...					

Fonte: Rielaborazione per il caso in esame dal modello di Weimer e Vining [1998, 275]

²⁸ Valutate ciascuna attraverso un'attenta analisi costi/benefici e l'attribuzione di pesi ai criteri-obiettivi da applicare nella valutazione. Per un esempio sempre nell'ambito dell'alta velocità ferroviaria cfr. Lorenzini [1995].

²⁹ Oltre che da almeno altre due analisi commissionate dai due Governi, quali il rapporto Audit francese e il rapporto della Conferenza Intergovernativa del 1997, più la c.d. expertise Reverdy della Regione Rhône-Alpes sempre del 1997. Non solo quindi indagini indipendenti come quelle del Politecnico di Torino e di Polinomia, ma anche studi promossi e finanziati dagli stessi promotori istituzionali.

³⁰ Luna Nuova del 20/4/07 – prima pagina

L'accusa che monta fra gli stessi esperti incaricati dalla Comunità Montana è dunque di non seguire affatto un sistema decisionale di tipo razionale-tecnico, che pure era l'arma dietro la quale i promotori si erano barricati per lunghi anni allo scopo di evitare una reale discussione in merito. L'appiattimento su una soluzione ben precisa al di là di un'attenta analisi del problema, questa è la critica che viene anche dai comitati che nel frattempo hanno sviluppato una contro-*expertise*, sarebbe dunque basato su considerazioni non tecniche ma politiche, che impongono non solo di realizzare l'opera, ma anche di farlo in una determinata maniera stabilita sin dal principio (maxi-tunnel). In questo modo gli esperti incaricati dai promotori all'interno dell'Osservatorio si comporterebbero più come avvocati di una soluzione politica che non come analisti che agiscono sulla base di competenze che affondano le radici in criteri oggettivi [Jennings 1987].

Anche in questo caso gli oppositori ricercano legittimità adottando il medesimo piano di verità delle controparti [Leonardi 2006], non solo per l'opzione di *policy* (l'opera in sé) e per il modello si sviluppo che ne sta dietro, ma anche nella critica al processo decisionale. Processo decisionale che gli oppositori vorrebbero dimostrare essere dunque scorretto anche volendo accogliere il paradigma tecnocratico entro cui formalmente si muovono i promotori, e anche senza procedere in una critica ancor più radicale (verso cui comunque almeno una parte del movimento spinge) che imporrebbe di uscire da tale paradigma invocandone uno più democratico ed attento alle dinamiche sociali. Ciò che maggiormente caratterizza tale critica è infatti che essa non venga solo e tanto dagli esperti incaricati dalla Comunità Montana, ma soprattutto dall'esterno dell'arena, dagli amministratori e ancor più dai comitati.

Tale metodo di rimessa in discussione adottando lo stesso angolo visuale tecnico-razionale avviene poi per ogni aspetto e fase del *decision-making*. La stessa valutazione *ex-ante* strettamente quantitativa ed efficientista, che sarebbe la base più riconoscibile di un approccio razionale alle scelte pubbliche, viene decostruita tentando di dimostrare come, dal punto di vista dell'analisi costi/benefici, l'opera rappresenterebbe una follia senza fondamento. Nel fare ciò i contestatori, che pure come si è visto hanno maturato nel corso del processo una visione fortemente critica nei confronti dell'attuale modello economico-politico-scientifico, si appoggiano anche alle analisi di esperti piuttosto lontani dal loro modo di sentire, interessati a fornire una "critica liberale all'alta velocità", "le ragioni liberali del no" [Boitani, Ponti e Ramella 2007; Boitani e Ponti 2006; Ponti 2006; Cicconi 2006, Bettini 2006], per dimostrare che non ci sarebbe neppure bisogno di uscire dal piano di verità e dall'orizzonte cognitivo dei promotori invocando paradigmi alternativi per dimostrare l'inconsistenza delle argomentazioni e del processo decisionale proposti dai propugnatori dell'opera, ma basterebbe utilizzare le loro stesse argomentazioni per smentirli. I No-Tav, sostenuti in questo dai rappresentanti esperti nelle arene tecniche, arrivano dunque alla conclusione che in realtà non vi sarebbe alcuna giustificazione di tipo scientifico a supporto della soluzione proposta, ma che la scienza venga utilizzata solo quale armamentario retorico legittimante a favore della difesa, tutta politica, di interessi personali o di club, facendoli passare per oggettivi interessi generali. Approssimandosi molto alle critiche in tal senso mosse da autori che pure, verosimilmente, molti di loro non conoscono [Salais 2006; Bonvin e Rosenstein 2009; Desrosier 2002].

Il fatto poi che la supposta presa in considerazione di linee d'intervento alternative (compresa l'opzione 0) avvenga solo a partire dalla costituzione dell'Osservatorio, vale a dire a sedici anni dalla prima ipotesi progettuale, la dice lunga sulle reali possibilità che un mutamento in termini maggiormente inclusivi del processo decisionale potesse seriamente rimettere in discussione decisioni di fatto già prese, al di là degli appelli al consenso (già studiate, elaborate, deliberate ed approvate dal CIPE). Va bene che nel tentativo di sanare la situazione conflittuale si facesse appello al fatto che l'atteggiamento

verso le istanze degli enti locali fosse del tutto mutato, che bisognasse azzerare tutto il processo decisionale realizzato sino a quel momento all'interno dell'iter previsto dalla Legge Obiettivo, e ripartire da zero su basi consensuali rimettendo in discussione la stessa analisi del problema, ma quanto tutto ciò fosse realmente possibile, anche in buona fede, resta da dimostrare. L'apertura delle arene alle amministrazioni locali a questo punto della vicenda pare più una manovra di addomesticamento del conflitto [Algoistino 2008] che una vera possibilità di mettere sullo stesso piano il progetto proposto e alternative concorrenti (specie quella dell'opzione 0). Il primo gode infatti di un essenziale vantaggio, non solo in quanto sostenuto a spada tratta (e a quanto pare anche contro l'evidenza scientifica) da *policy-makers* e poteri forti, ma forse ancor di più per il fatto stesso di esistere, al contrario delle altre alternative. È vero che anche la situazione di *status quo*, l'opzione 0, gode a maggior ragione di una condizione di esistenza che non necessita neppure alcun intervento³¹, ma a questo punto della vicenda essa si dimostra di gran lunga più costosa (in termini strettamente politici e non certo tecnici) della costruzione della linea, su cui Unione Europea, governi, istituzioni territoriali, sindacati, organizzazioni imprenditoriali e partiti di ogni colore hanno investito risorse (simboliche, e quindi politiche, prima che tecniche) per quasi vent'anni.

Una seria comparazione sullo stesso piano delle varie ipotesi si sarebbe forse potuta verificare se veramente si fossero rispettati i dettami del paradigma tecnocratico di cui, pure, i promotori si fanno bandiera. Ma il fatto che ciò non sia accaduto, che i continui appelli alla razionalità di tipo tecnico rappresentassero più che altro una giustificazione legittimante per considerazioni di carattere eminentemente politico, rende a maggior ragione impossibile, a processo avviato da tempo (sedici anni) e per questioni di *path dependency*, che strumentazioni di questo tipo³² potessero essere realmente applicate ai tempi dei lavori dell'Osservatorio, per ragioni che hanno a che fare con i *sunk costs* di tipo prettamente politico. Come nota Regonini [2001, 180], infatti, i costi politici non hanno nulla a che fare con i costi in termini razionali che si vorrebbero applicati ad un *policy-making* di stampo tecnico, secondo i precetti del quale sarebbe meglio non lasciarsi influenzare nella decisione dal fatto che per un progetto si siano già sostenuti dei costi (tanto meno simbolici), se una scelta alternativa si rivela migliore dal punto di vista dell'efficacia.

Per il politico è diverso, perché la coerenza con le scelte passate è una componente importante del suo prestigio: il timore di accuse per avere cambiato idea lo porta comunque a preferire il completamento dei progetti avviati, anche quando questi si rivelino diseconomici [*ibidem*].

Senza considerare che ammettere che i dati tecnici su cui si basa la scelta potessero non essere oggettivi e neutrali, e che potessero essere attaccati e smentiti da altri dati tecnici [Delfanti 2006; Marchis 2006; Moriconi 2006], insomma ammettere che le basi informative non sono univoche ed universali garanzia di legittimità, chiama in causa i costi politici in un senso ancor più profondo, andando a toccare centri di potere consolidati [Borghi 2006a, 13] e rischiando di mettere in pericolo l'intero sistema di depoliticizzazione e indiscutibilità delle scelte tecnologiche, vale a dire minando la stessa mistificazione del fatto che si tratti di costi e questioni politiche ed intrinsecamente conflittuali. Nelle parole di Negri [2012]:

perché tanta ferocia poliziesca e repressiva, fin dalle prime fasi dello scontro; perché tanta perseveranza “tecnica” nel consolidare dispositivi speculativi e dissipativi del denaro pubblico; perché, ora, addirittura il tentativo di “monetizzare” la nocività dell'intrapresa e di nascondere con il denaro la mala parata? Forse in ballo c'è qualcosa di troppo importante, un elemento simbolico primario, la capacità di far passare come “tecnica” un'operazione nata

³¹ Possedendo tra l'altro il vantaggio di essere associata alla condizione di “rischio zero” [Aurora 2011].

³² Che nel caso specifico sarebbero andate incontro anche ad istanze di inclusività e democraticità delle scelte, permettendo e legittimando la contrapposizione di visioni, per quanto tecniche, fra loro concorrenti.

come speculativa, per imporre come necessario al bene della nazione o addirittura alla costruzione dell'Europa (e chi più ne ha più ne metta) una stolta decisione capitalistica. Bisogna difendere un principio, il principio della de-tenzione capitalistica del sapere: la tecnica è capitalistica. Ebbene, no. Il sapere delle popolazioni della valle è più saggio del sapere dei tecnici e questa volta lo è davvero. Ma è questo che non deve apparire, anche in una situazione in cui tutto ormai lo dice. Se non passa questa grande opera, potrebbero non passarne altre. [...] vincere in Val di Susa è tanto importante quanto mettere nella testa di tutti che la tecnica (dei tecnici, cioè banchieri) è il vero sapere.

Non si sa quindi se abbiano ragione quei settori del movimento, e quegli analisti, che sostengono che in realtà la Torino-Lione sarebbe una pseudo-politica, impossibile da realizzare a causa dei suoi costi esorbitanti. Certo è però che l'accusa rivolta ai promotori, di insistere sulla realizzazione per spartirsi nel frattempo i fondi stanziati, senza timore di perdere la faccia potendo scaricare la responsabilità della mancata realizzazione sui contestatori, pare non prendere in adeguata considerazione l'importanza di questi costi politici, pur volendo ammettere che essi sono dilazionati nel futuro anche lontano dei tempi di cantiere e che i costi relativi al futuro, specie se scaricati sulla classe dirigente della generazione successiva, sono valutati in misura inferiore rispetto ai benefici attuali [Elster 1993b; 1995; Tversky e Kahneman 1993]. Ad ogni modo, quello che più importa qui è che, quale che sia l'interpretazione esatta, si tratta in entrambi i casi di considerazioni tutte politiche, poco in linea con il *problem-solving* di ispirazione razionale che viene problematizzato, criticato e fatto oggetto di un tentativo di decostruzione dall'interno da parte del movimento, soprattutto ma non solo dagli esperti che agiscono per nome del movimento.

In Francia le critiche al processo decisionale non paiono invece così sofisticate, e di sicuro non dirette alla componente tecnica delle scelte (neppure utilizzando gli stessi criteri scientifici come avviene in Italia), dal momento che si registra in linea di massima un'estrema fiducia nel processo decisionale proprio in quanto percepito, sino a prova contraria, come tecnico ed universalista. Ed è appunto solo con la prova contraria, nel caso in cui, e solo in seguito, tali aspettative vengano frustrate in maniera pesante [Rui 2002; 2004b], che alcuni attori sviluppano una problematizzazione del processo decisionale, che tuttavia non si spinge quasi mai (salvo il caso marginale di alcuni gruppi più radicali) a rimettere in discussione il sistema cognitivo e normativo che ne sta alla base, limitandosi in linea di massima unicamente a denunciare contestuali vizi procedurali rispetto ad un modello che considerano valido e da cui si sentono garantiti [Lascoumes 1994].

Se è vero che questo avviene spesso anche in Italia (vedi i numerosi ricorsi giudiziari contro procedure considerate contrarie alla normativa vigente nazionale ed europea, specie in tema di valutazione d'impatto ambientale), è anche vero che questo si iscrive maggiormente nella strategia dei contestatori di utilizzare qualsiasi mezzo, tradizionale o innovativo, elettorale o movimentista, politico o informativo, conflittuale o legale per raggiungere lo scopo di bloccare il percorso verso la realizzazione dell'opera, più che in un'adesione particolarmente convinta al modello decisionale proposto. Si tratterebbe inoltre dell'ormai esplicitata strategia argomentativa di giocare sullo stesso piano di verità della controparte per ottenere maggiore legittimità ai suoi occhi, mentre le critiche sarebbero in realtà, in molti casi, assai più profonde. Piano di verità quindi non solo tecnico-scientifico in senso stretto, ma anche in senso lato a ricomprendere le stesse armi giuridiche ed istituzionali della controparte, tattica spesso esplicitata dagli stessi attori.

Stavamo pensando, anche se può sembrare un'idea folle, di combattere con le armi della legge, in modo da non dare adito ai SI TAV di accusarci di terrorismo, devastazione e quant'altro. Costituiamoci parte civile, loro non vogliono cedere sul punto che non sia un'opera indispensabile? Bene, dimostriamo che la terra della Val Susa non può essere lavorata in quanto costituirebbe una violazione alla LEGGE 27 marzo 1992, n. 257 - Norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto. Nominando perizie da parte nostra, non potranno avere l'esclusiva sui

sondaggi strumentalizzati a loro favore. Sarebbe magnifico batterli con le armi della legge! (comitati, 23/11/2005, volantino)

Anche senza spingersi nelle posizioni di alcuni settori del movimento che mettono in discussione l'intero sistema di valori su cui poggia lo stesso processo decisionale, non si tratterebbe comunque solo di un vizio procedurale specifico, di un'implementazione locale scorretta di una procedura altrimenti considerata buona, ma di una decostruzione sistematica di tutta l'architettura istituzionale che sta dietro l'intero ciclo di *policy* così come viene descritto normativamente dall'approccio tecnico-razionale, vale a dire:

- Agenda setting: sperpero di risorse finanziarie ed attentive nella costruzione di grandi opere considerate inutili, mentre andrebbe accordata priorità ad altre scelte pubbliche necessarie per il paese, specie in un momento di crisi economica;
- Definizione e comprensione del problema: accuse di disinformazione sulla questione, forse addirittura funzionale ad imporre una soluzione al di là dell'identificazione del problema;
- Raccolta dei dati sul contesto attuale e proiezioni sugli scenari futuri: accusa di presentare dati falsati su struttura geologica della zona, rischi sanitari ed ambientali, flussi di traffico e bisogni commerciali, specie per quanto riguarda la presunta saturazione della linea storica;
- Individuazione di finalità, obiettivi ed alternative: l'unico obiettivo sarebbe in realtà, secondo i contestatori, proprio la soluzione proposta, la realizzazione dell'infrastruttura, e dunque non sarebbero state vagliate alternative;
- Valutazione ex-ante: che non sarebbe stata svolta dal momento che avrebbe dimostrato l'irricevibilità della scelta non solo dal punto di vista dell'equità, ma anche dell'efficienza e della stessa efficacia (opera considerata inutile);
- Procedure di discussione e decisione: considerate centralistiche ed autoritarie, quando non apertamente repressive;
- Valutazione in itinere: ritenuta carente sotto tutti i versanti, dall'analisi degli inputs e dei sistemi di finanziamento definiti "a babbo morto", all'analisi del processo e del sistema di governance soprattutto per quanto riguarda la figura del general contractor, all'analisi d'impatto considerata dai contestatori poco meno che fantascientifica;
- Ipotesi di implementazione: critiche sia alle procedure di lavoro che si intenderebbero seguire (tecniche di scavo che provocherebbero l'inquinamento dell'aria con polveri sottili di amianto, possibile crisi idrica ed inquinamento di terreni e falde acquifere per i metodi di raffreddamento delle trivelle), sia per il sistema di subappalti previsto dalla normativa che determinerebbe un alto rischio di infiltrazione mafiosa.

Tutto ciò rappresenta già di per sé, rimanendo pur sempre all'interno di una visione razionale delle scelte pubbliche e dunque sullo stesso piano di verità dei promotori, una problematizzazione assai più ampia di quanto non accada dal lato francese, anche senza scomodare la critica radicale alle premesse sistemiche del processo decisionale, che sono poi le critiche solitamente rivolte al *decision-making* di stampo tecnocratico: enfasi sui dati quantitativi ed economici e scarsa o nulla considerazione degli aspetti qualitativi e sociali, dipendenza dai dati più disponibili e interpretazione partigiana ma oggettivizzata del dato, disinteresse per la formulazione del problema, sottovalutazione dei problemi di implementazione e, sopra ogni cosa, scarsa democraticità. Se i contestatori francesi continuano a muoversi in linea di massima entro il master-frame proposto dai promotori, salvo specifici casi di disaffezione maturati

nel corso del processo e a seguito dell'andamento del processo³³, la critica di buona parte del movimento italiano si è spinta decisamente oltre. Non solo rimettendo in discussione l'aura di certezza data per scontata che avvolge il *problem-solving* tecnocratico, ma facendolo non con le proprie armi conoscitive di natura sociale e locale, bensì decostruendola dall'interno giocando sullo stesso piano di verità del paradigma che si incarica di criticare, allo scopo di dimostrare la scarsa aderenza ai suoi stessi dettami e quindi smascherare la sua retorica strumentalità rispetto ad obiettivi di potere. Il movimento No-Tav non si limiterebbe quindi a contaminare con il sapere non esperto la *black box* entro cui si arrocca la presa di decisioni di tipo specialistico [Douglas 1998; Douglas e Wildavsky 1983], come in parte intendono fare alcuni settori dal lato francese, ma si spingerebbe a profanare tale *black box* [Agamben 2005], nel tentativo di scardinarla [Chicchi e Leonardi 2008].

11.4.2 *La scientificizzazione delle argomentazioni dai due lati del confine*

Si è detto che in Francia prevale una radicata fiducia nella tecnica, e nel contempo l'utilizzo di riferimenti non specialistici da parte dei non addetti ai lavori. Ciò risponde in alcuni casi, come per le associazioni di livello nazionale, a un obiettivo programmatico preciso, quello di contaminare il processo razionale classico con risorse conoscitive di tipo differente, perché «Il progetto non può essere affrontato all'interno della logica puramente tecnica e finanziaria dell'audit» (FNAUT, 21/04/2004, comunicato). Nella maggioranza dei casi, tuttavia, la scelta nasconde un'accettazione della divisione legittima dei compiti e della detenzione tanto del potere quanto del sapere (o del sapere-potere, in termini foucaultiani). Ne consegue una fiducia e sacralità nella tecnica tale da non far ritenere lecito violare i suoi confini dal di fuori della cerchia esoterica degli specialisti, ma anche tale da identificarla come garanzia universalista in grado di assicurare le istanze di benessere collettivo anche se espresse in termini profani.

Non mancano tuttavia anche oltre confine soggetti, quali i collettivi Non-Lgv e alcune associazioni ambientaliste minori e più radicali, che come nel caso dei contestatori italiani vedono il processo decisionale come strumentale agli interessi di pochi, i quali per nascondere la mancanza di interesse generale intavolerebbero arene falsate dal pregiudizio della crescita economica, ideologicamente tecnocratiche ma proprio in quanto ideologiche del tutto prive di dati tecnici a supporto di fini dati per scontati in maniera fideista.

La linea merci attuale è davvero satura al punto da dover assolutamente aggiungere una nuova linea? Dove sono gli studi del caso? Chi li ha eseguiti? Su quali basi, quali dati, quali proiezioni? Secondo quale strategia economica, sociale, ambientale? Con quali mezzi? La Transalpine Lyon-Turin promuove un progetto faraonico e contestabile con un'utilità pressoché nulla: chi detiene il potere di imporre simili scelte? (APPNV, 15/02/2004, volantino)

Pur minoritari, tali soggetti intendono dimostrare, prima di tutto agli oppositori valsusini, che anche in Francia esiste una contestazione consapevole, preparata a livello specialistico e propositiva in merito a soluzioni alternative.

L'incontro con gli oppositori italiani è stato oltremodo importante proprio nell'ottica di allacciare rapporti stabili e di intraprendere iniziative comuni. C'è stato un fitto scambio di informazioni che alla fine hanno fatto emergere l'opinione comune sulla necessità di unire le forze per riuscire a trasmettere ai cittadini italiani e francesi una corretta informazione sulle reali motivazioni che stanno alla base di questa e simili devastanti opere che nulla hanno a che vedere con il reale interesse locale, nazionale e nemmeno internazionale. È emerso: - che tale opera trova forti opposizioni anche in Francia nonostante si faccia di tutto per tacerle; - che anche il movimento francese è supportato da qualificati esperti nei vari settori trasportistici; - che sono state fatte proposte alternative puntando

³³ E salvo gli ancor più minoritari attori, quali i collettivi Non-Lgv, che associano a una risalita in generalità sino alla critica del modello di sviluppo l'utilizzo di basi scientifiche in supporto alle proprie posizioni di contrarietà al modello razionale, specie per l'enfasi sulla quantità a scapito della qualità (Collectif lyonnais contre le TGV Lyon-Turin, 04/05/2006, dossier).

sull'ottimizzazione e potenziamento della attuale linea (alla quali non vi sono state risposte). In particolare è stato illustrato da parte francese un interessantissimo progetto proposto di recente dai tecnici Non TGV, che con un investimento ridotto e utilizzando una tecnologia facilmente standardizzabile, renderebbe possibile, in poco tempo, trasferire sull'esistente linea ferroviaria gran parte dell'attuale traffico su gomma. Un progetto innovativo e clamoroso che ha l'unico difetto di essere economico e rispettoso dell'ambiente. (Collectif Rhône-Alpin Contre le Lyon-Turin, 19/11/2005, comunicato)

È tuttavia soprattutto in Val Susa che si ricorre con regolarità a grammatiche giustificative di natura specialistica. Sin dall'inizio, grazie all'impegno profuso da Habitat, ma soprattutto da un certo momento in avanti. L'esteso ricorso alla scientificizzazione della protesta pare infatti essere strettamente legato al fatto che promotori pubblici e privati rifiutano il coinvolgimento tanto della popolazione e del tessuto associativo contestuale quanto con le amministrazioni locali, e quindi anche il dialogo con il sapere diffuso dei territori. È il mancato riconoscimento del sapere locale a spingere le varie componenti della società civile ad adoperare gli stessi argomenti utilizzati dai promotori per tenere a distanza le richieste esterne al sistema fondato su dati tecnici certi e legittimazione istituzionale, per risalire in generalità dimostrando la fondatezza scientifica delle rivendicazioni e giocare sullo stesso piano di verità della controparte. Se si leggono infatti i comunicati rilasciati nei primi anni dal movimento, almeno sino alla fine degli anni '90, si può infatti riscontrare come le stesse associazioni ambientaliste nazionali raccolte nel comitato Habitat, organizzazioni quindi tradizionalmente avvezze a maneggiare argomentazioni ed analisi di tipo tecnico-scientifico e che negli anni a seguire così tanto si muoveranno in questa direzione, preferivano piuttosto utilizzare argomentazioni di tipo strettamente sociale, legate al sapere locale e soprattutto relative a criteri di vita quotidiana/giustizia, proprio con l'intento di ricondurre la discussione in un alveo che accanto ai dati tecnici e alle rappresentazioni grafiche di stampo scientifico prendesse in considerazione anche e soprattutto le conoscenze ed i bisogni di tipo strettamente sociali degli abitanti delle zone interessate dalle ipotesi progettuali, uscendo dalla trappola scienziata per ricercare il consenso attraverso l'incorporazione di saperi altri rispetto a quelli esperti, secondo i dettami dell'urbanistica partecipativa che in quegli anni iniziava ad ottenere maggiore attenzione, soprattutto fra le associazioni ambientaliste quali Legambiente.

E in questa firma, pur se a diverso titolo, tutti sono chiamati in causa: gli Stati, le Regioni, le potenze economiche che gestiranno l'affare. Tutti, meno che i diretti interessati dalle opere, quanti cioè su quel territorio vivono. Per l'ennesima volta, in barba a tutti i proclamati "studi sul territorio, studi di fattibilità, studi di impatto ambientale", la carta geografica diventa muta, descritta solo in termini di chilometri, altitudini o scomodi speroni rocciosi da aggirare o abbattere. Di "geografia umana", di "paesaggio antropico" proprio non si parla. Che su quel lembo di terra viva e lavori della gente, pare non interessare ai "grandi". A loro (che di certo in questa Valle non hanno una modesta casetta, tirata su con fatica, recuperata magari nel fienile del nonno, grazie a tanti sacrifici e forse anche ad un mutuo ancora da pagare) interessano altre faccende: ufficialmente l'Europa, il benessere per tutti, nuovi posti di lavoro, i rapporti agevolati e veloci fra stati che finalmente abbattano le frontiere. Ufficiosamente e più prosaicamente motori dell'impresa saranno invece soprattutto appalti miliardari e interessi privati. Ma se a loro poco importa della storia minuscola e privata di quelle poche migliaia di abitanti di quella Valle che ai loro occhi è solo espressione geografica e logica del guadagno, c'è qualcuno a cui quella storia minuscola e privata deve invece interessare. E quel qualcuno è proprio l'anonimo abitante della Valle di Susa, perché è la sua, di storia, che è in gioco: perché è la sua di casa, che viene messa a rischio; perché è il suo di futuro, che viene messo in dubbio. (Habitat, 25/07/1997, lettera a La Valsusa)

È solo in seguito, davanti al rifiuto dei promotori politico-imprenditoriali e dei loro esperti a voler riconoscere legittimità alle istanze sociali provenienti dal territorio, accusate di essere soltanto paure egoistiche ed irrazionali, che le associazioni di Habitat si faranno promotrici dell'approfondimento tecnico per smontare innanzitutto tale accusa, e contemporaneamente le argomentazioni supposte oggettive delle controparti favorevoli all'opera. Facendolo non in isolamento, ma coinvolgendo attivamente il mondo

accademico da un lato (specie il Politecnico di Torino)³⁴, amministratori e popolazione valsusini dall'altro, mettendo in piedi quel "laboratorio Val Susa" che tanto assomiglia ad un esempio di forum ibrido partecipativo descritto da Callon, Lascoumes e Barthe [2009].

Da subito ci si accorge che bisogna attrezzarsi per avere informazioni (che non danno), ipotesi di progetti (che tengono nascosti). In una parola, bisogna alzare il livello della conoscenza. Togliere ai gruppi economici e politici che sostengono la realizzazione delle grandi opere l'esclusiva di un linguaggio tecnico-scientifico. Offrire a chiunque sia interessato ad intervenire su questi problemi un sostegno di documentazione e di consulenza. Alcuni tecnici del Politecnico mettono a disposizione gratuitamente il loro sapere. Le prime assemblee pubbliche dei «comitati» diventano ben presto delle «scuole serali» dove si impara che cos'è il rumore aerodinamico, quello meccanico dovuto allo sferragliamento, i decibel in scala logaritmica, costi e benefici, tabelle, inquinamento... Scuole «alternative» dove chi vuole informarsi può farlo. Lezioni di docenti competenti, muniti di lavagne luminose, dati e buona capacità di sintesi [Sasso 2004].

In poco tempo si assiste quindi ad una diffusione del sapere a livello di intero movimento, che inizia a mettere in dubbio, da pari a pari, non solo le argomentazioni tecniche dei promotori, ma il fatto stesso che esistano serie argomentazioni tecniche da parte dei promotori.

Leggete e documentatevi, perché la questione della TAV non può essere impostata come una battaglia ideologica tra progresso e anti-progresso, localismo e interessi generali. Ci sono dati tecnici, scientifici ed economici che richiedono un confronto serio e che portano ad una considerazione fortemente negativa dell'opera. Chiederei che i pro tav dimostrino l'utilità dell'opera, dati alla mano, rispondendo alle nostre, documentate, domande. (comitati, 09/12/2005, volantino)

Le possibilità di comprendere le vere caratteristiche della nuova linea erano sicuramente poco chiare e mai conosciute per vie ufficiali. Adesso la padronanza che abbiamo del tema ci consente di porre obiezioni supportate da tesi tecniche e ipotesi approfondite e contestualizzate nell'ambito di un panorama trasportistico che coinvolge l'intero arco alpino. Questo perché in questi lunghi anni non ci siamo mai fermati ad analizzare la forma dei progetti dal di fuori, ma ci siamo impegnati a volere "vederci chiaro". Abbiamo analizzato tutti i documenti che avevamo disponibili, ci siamo avvalsi dell'importantissimo aiuto di tecnici qualificati, abbiamo cercato tutte le occasioni utili per fare comprendere le nostre ragioni e non ci siamo abbattuti ogni volta che le nostre tesi rimbalzavano contro il muro di gomma all'interno del quale eravamo stati rinchiusi dai tanti soggetti che, a vario titolo, promuovono la costruzione della nuova linea ferroviaria in Valle Susa. Il progetto sinistra Dora lo abbiamo analizzato al microscopio, esaminato, capito e spiegato. Abbiamo individuato e evidenziato criticità che sono state la solida base per chiedere l'annullamento di un indigeribile progetto. Tutto ciò con l'insostituibile aiuto dei tanti cittadini della Valle che ci hanno affiancato in questa opposizione consapevole, cittadini che hanno voluto occupare tempo ed energie per approfondire problematiche che richiedono grande impegno e voglia di imparare nozioni che appaiono ostiche anche per gli addetti ai lavori. (sindaco di Vaie, 01/12/2007, relazione al convegno "Vediamoci Chiaro")

Dietro tale strategia stava l'immutata speranza che prima o dopo il processo decisionale, se pure non aveva accolto rimostranze di tipo non specialistico, avrebbe dovuto di buon grado accogliere argomentazioni di tipo tecnico. Tuttavia l'andamento delle prime e fallimentari arene concesse, come il Tavolo regionale del 2002, sembrava indicare alle associazioni ambientaliste come anche l'aver adottato schemi di tipo tecnico avrebbe potuto non bastare, e iniziano a circolare le prime accuse ai promotori di gestire il processo decisionale in maniera non trasparente, di modo da escludere a prescindere qualunque contributo proveniente dall'esterno della coalizione dominante, che fosse specialistico o non specialistico, dal momento che le vere motivazioni sarebbero politiche ed indiscutibili³⁵.

³⁴ Anzi, la mobilitazione delle competenze tecniche e conoscitive messe a disposizione per scopi pubblici e non privati da parte di esperti anche non residenti, a titolo totalmente gratuito e volontario e lungo tutti i lunghi anni della vicenda, è da considerarsi ancor meno scontata della mobilitazione da parte dei cittadini profani [Borghi 2006b], e rappresenta una delle caratteristiche distintive del movimento valsusino e il motivo dell'efficacia della sua contro-*expertise* dal basso [Padovan 2011; Padovan e Magnano 2011].

³⁵ Seguendo Damonte [2010b, 97], l'informazione diventa elemento chiave per lo sviluppo e il mantenimento di "sottogoverni", "triangoli di ferro" o della "politica dello scambio" in difesa degli interessi delle proprie *constituency*: «Queste reti coalizzano attori sociali e politici attorno ad un'idea della "buona policy", escludendone altri;

Insomma quella che hanno presentato in copia unica dopo anni di studi è una bozza, poco chiara, un tratto di penarello su zone urbanizzate dopo la realizzazione delle foto assai datate. Non sono stati forniti dati sulla quantità di materiali estratti, sulla localizzazione dei cantieri, discariche di inerti, né le schede velocemente presentate sono state fornite in copia. Infine si è allegramente sorvolato sui dati geologici, sulla presenza di rocce amiantifere sulla direttrice delle gallerie, sulla presenza di acqua, sulle metodologie di sondaggio e di scavo delle gallerie. Se i dubbi su flussi di traffico, costi, sicurezza, manutenzione, tempi di realizzazione, provenienza ed esistenza stessa dei finanziamenti ci avevano spinto a raccogliere dati con aggiornamenti continui, adesso, dopo aver capito meglio, siamo ancora più dubbiosi, e soprattutto stupiti, dal metodo e dall'approssimatezza dimostrati. Ci stupisce la supponenza dovuta al rifiuto di fornire copie delle carte ai Sindaci, a coloro che rappresentano la popolazione e a cui viene chiesto di sottostare al volere dei più forti sacrificando il bene dei cittadini che rappresentano. [...] Le persone che si impegnano sacrificando il loro tempo libero per la valle, pagando di tasca loro, riescono con successo ad opporsi ad un sistema che vede fior di "esperti" pagati a peso d'oro produrre carte (volutamente?) approssimative e studi per nulla convincenti. (Legambiente Val Susa, 14/02/2002, comunicato)

La speranza nel riconoscimento delle ragioni tecniche della Valle era comunque ancora pienamente viva ai tempi della prima seria arena allargata concessa, vale a dire la Commissione Rivalta del 2005. Solo con il fallimento di quest'ultima si registra da parte del movimento, o almeno dei comitati, una disillusione inizialmente moderata, poi man mano sempre maggiore con l'avanzare del processo, nei confronti delle arene decisionali. E insieme nel fatto che le argomentazioni dei promotori fossero fondate su basi scientifiche.

Un delicato e complesso iter politico ha portato a individuare una Commissione rappresentativa di tutte le parti che, presieduta dall'arch. Luigi Rivalta, affronterà quanto prima tutte le criticità di traffico, economiche, sociali e ambientali che per anni sono state oggetto di sterile denuncia (anzi: di una denuncia resa sterile da un uditorio politico, tecnico e istituzionale impermeabile ad ogni positiva *contaminazione* che potesse incrinare la *granitica certezza* sulla indispensabilità dell'opera). Con poche lodevoli eccezioni il mondo politico e imprenditoriale, le corporazioni professionali e dell'informazione avevano fino a ieri rifiutato persino il confronto accademico se finalizzato alla messa in discussione della effettiva necessità dell'intervento. L'azione tenace di due generazioni di Amministratori Locali, anni di lavoro disinteressato di chi, disponendo di elevate competenze, le ha civicamente messe a disposizione della difesa dei cittadini e del territorio (piuttosto che del pur legittimo tornaconto professionale), hanno – alla lunga – conseguito il risultato (per adesso poco più che virtuale, ma molto importante) di incrinare almeno in superficie il fronte *transpadano*. Un blocco rimasto compatto per oltre un decennio come prigioniero della propria stessa propaganda. (comitati, 09/08/2005, comunicato)

Dopo il fallimento anche della Commissione Rivalta, comincia a circolare anche una seconda accusa ai promotori, oltre a quella di difendere obiettivi unicamente politici e non sostenuti da evidenze scientifiche, vale a dire quella di non conoscerli affatto i dati tecnici, di non preoccuparsene nemmeno, convinti che basti imporre le scelte perché queste siano accettate di buon grado dalla popolazione senza discussioni. Secondo il movimento dunque, la competenza tecnica degli oppositori avrebbe spiazzato i promotori, non avvezzi al fatto che qualcuno metta in dubbio l'indubitabile e voglia discutere l'indiscutibile, mettendo allo scoperto la distanza fra la preparazione degli oppositori e l'impreparazione dei sostenitori del Tav, che invece di rispondere colpo su colpo alle mirate e documentate argomentazioni del movimento e di una parte crescente del mondo accademico non farebbero che riproporre gli stessi vuoti schemi retorici legati all'indiscutibile bontà del progresso tecnologico e della crescita economica.

In tutti questi anni la Madama Bresso non è neanche riuscita ad impararsi una storiella a memoria. Continua a balbettare di "strategico" e "futuro". (comitati, 15/06/2007, discussione interna)

Riteniamo che, in nome di un valore chiamato correttezza, il dialogo dovrebbe essere una pratica concreta; e che chiunque si faccia fautore e divulgatore di una posizione personale e istituzionale radicalmente favorevole all'opera si debba assumere nel contempo la responsabilità di avere già una risposta molto precisa alle questioni, anche di natura tecnica, che gli vengono sottoposte. Se le risposte ci sono, le attendiamo. Se non ci sono, riteniamo quantomeno discutibile l'assunzione di posizioni personali che vorrebbero invece persuadere l'opinione pubblica

rendono il paradigma impermeabile a visioni e interessi diversi da quelli degli *insider*; e, nel tempo, rendono possibili solo interventi normativi incrementali».

che il progetto di quest'opera sia fondato su ragioni inoppugnabili (comitati, 19/06/2006, lettera a Chiamparino e Bresso)

Ci sono due tipologie di informazione sul tunnel TAV: 1) Chi è contro il tunnel e per avvalorare la sua tesi cerca di fornire dati scientifici; 2) Chi è favorevole in base a presupposti ideologici e slogan (non si può fermare lo sviluppo, non bisogna isolarci, non nel mio giardino...) (comitati, 04/12/2005, comunicato)

Tale visione, che il movimento sente confermata anche dalle prime analisi sul tema di Calafati [2006], Gallino [2006] e Bobbio [2006b], è sottoscritta non solo dalle associazioni ambientaliste che si sono impegnate sin dall'inizio a creare contro-informazione di tipo tecnico sul tema, e dai comitati che hanno poi autonomamente sviluppato la propria expertise nei campi toccati dal tema. In questo senso si muovono anche le critiche da parte dei sindaci, che pure avrebbero diritto all'accesso alle informazioni non fosse altro che nelle loro vesti istituzionali.

Soltanto frasi fatte. Qualunque cosa noi diciamo la risposta è sempre la stessa. Alle nostre obiezioni precise si continua a rispondere solo che la Torino-Lione è un'opera strategica, ineludibile, indispensabile. Noi abbiamo chiesto risposte chiare sui sette punti critici che abbiamo evidenziato in questi anni. Il risultato? Ci hanno parlato della strategicità dell'opera, del fatto che è ineluttabile e indispensabile per il Piemonte e per l'Italia. Già visto. Questo incontro è stato orribile. È prevalso il dilettantismo, preludio di cose spiacevoli. (sindaco di Chianocco, 25/09/2006, comunicato)

Paradossalmente, si diffonde nel movimento l'idea che la tecnica e i dati scientifici oggettivi siano la forma più completa di espressione decisionale democratica, mentre la politica rappresenterebbe solo la negazione di questo democratico dialogo scientifico, l'arroganza contro l'argomentazione, la repressione (nel vero senso della parola) delle argomentazioni scomode. Il che è ancor più significativo nel momento in cui, fra i promotori, «ogni volta che si verifica un fallimento qualcuno introduce la distinzione fra politici e tecnici, quasi che questi ultimi operino in dissonanza o contraddizione con i primi, richiamando presunti poteri taumaturgici della politica». [Gino 2010c, 239]. Secondo tale concezione che ottiene sempre maggiore diffusione con il procedere del processo decisionale, la documentazione e il confronto su dati tecnici e certi diventa stimolo per il dialogo e per una partecipazione paritaria alla discussione e alla definizione delle politiche pubbliche, che i proponenti rifiutano arroccati nei loro pregiudizi nelle stanze del potere.

Non ne possiamo più di ascoltare frasi piene di qualunquismo e di interessata ignoranza, urlate all'opinione pubblica da chi, con i nostri voti, dovrebbe rappresentarci. Ancora una volta vorrei invitare la Madama a venirci a trovare in valle, per sputare sentenze e veleni in nostra presenza e non nei caldi palazzi, al riparo dal confronto democratico del quale, anche se loro non sanno, siamo diventati maestri. La vogliamo vedere in faccia, capace di dimostrarci, con tutta l'oggettività dei numeri, che quanto da Lei affermato è vero. I numeri però devono essere quelli scaturiti dall'evidenza e non creati ad hoc da intellettuali profittatori e asserviti a questo o a quel partito politico, come accertato dalla magistratura a proposito dei sondaggi. Non è che forse non si sentono tante argomentazioni, scientifiche e imparziali favorevoli al Tav, per il semplice fatto che NON CI SONO?!? Sono 15 anni che aspettiamo un serio confronto tecnico con cifre e documenti con i fautori del sì, e chi li ha mai visti è bravo! (comitati, 15/06/2007, discussione interna)

L'enfasi sulla presunta "oggettività dei numeri" invocata dal movimento è particolarmente interessante, perché va in direzione esattamente contraria rispetto a quanto previsto dalle analisi sulla contaminazione fra saperi e sul *policy-making* deliberativo. In questo senso il movimento, pur nell'intenzione di scardinare il paradigma su cui si fonda la scelta, finisce con l'ergersi a baluardo in difesa dell'oggettività, della neutralità e della democraticità del dato scientifico e del processo razionale di presa di decisioni, contro gli attacchi politici, e quindi antidemocratici e partigiani, dei promotori. Lo slittamento verso la scientificizzazione delle argomentazioni, attuato inizialmente per rispondere all'accusa di essere solo egoisti, irrazionali, anarcoinsurrezionalisti montanari ignoranti, sembra aver completato il suo corso. Se il movimento rifiuta di passare nell'opinione pubblica come impreparato, se rifiuta una vi-

sione da *deficit model* di diffusione della scienza [Davison, Bams e Schibeci 1997], non lo fa più in quanto ritiene perfettamente legittimo e sufficiente il suo sapere locale non specialistico, ma all'opposto, non vuole la verità scientifica rivelata dei promotori perché ha già i suoi dati in merito. In questo modo lo scontro non avviene più nel quadro di un conflitto tra frame contrapposti che determina una situazione di controversia intrattabile e dialogo fra sordi, ma viene spostato in un potenzialmente più distruttivo conflitto all'interno dello stesso frame [Schön e Rein 1994, 35].

Bresso intende inviare per posta agli abitanti della Valle di Susa materiale informativo sulle ragioni che rendono (a suo dire!!!) necessari a la costruzione della Torino Lione e per ridimensionare le questioni ambientali, che naturalmente sono frutto dei soliti atteggiamenti antiscientifici che vanno tanto di moda. A suo dire l'opposizione a quest'opera sarebbe solo dovuta a scarsa informazione. Ma ci vogliono prendere in giro? Sarebbe opportuno che non appena detto materiale ci venisse inviato venisse rispedito alla mittente. Non abbiamo certo bisogno di pseudoverità preconfezionate per riaffermare con forza il nostro NO a questa infrastruttura. (comitati, 23/11/2005, volantino)

Il risultato può apparire paradossale: dal lato francese la fiducia nella tecnica porterebbe con sé il riferimento a saperi non specialistici, mentre in Val Susa una sostanziale sfiducia in questo senso si sarebbe risolta in un utilizzo diffuso di riferimenti cognitivi e normativi di stampo tecnico-scientifico. Dietro a ciò starebbe però la risposta degli attori all'andamento del processo in cui interagiscono, in questo caso alle regole del processo decisionale che spingono gli attori ad adottare una strategia piuttosto che l'altra. Ad esempio la disponibilità di promotori e ferrovie a mostrare le proprie ragioni tecniche in incontri pubblici (quali che siano, vere o false, in contraddittorio o manipolative, questo rappresenta solo la struttura di opportunità entro cui gli attori percepiscono la realtà) può aver inciso sulla risposta della gran parte dei soggetti francesi ad accettare come credibile il frame proposto dai promotori, senza sentire la necessità di modificarlo. E viceversa nel caso italiano. Il cui movimento in diverse occasioni si rifà direttamente al diverso modo di intendere il processo decisionale dai due lati del confine, giocando sui due fronti per cercare di procurarsi le informazioni che non riesce ad ottenere sul suolo nazionale. Il che è fonte di nuove accuse nei confronti del processo di scelta italiano che, a differenza di quello francese, nasconderebbe intenzionalmente i dati tecnici che non siano in linea con la versione ufficiale dei fatti. Anche qualora questi provengano da studi commissionati dai promotori francesi, che pure, grazie alla maggiore apertura del processo decisionale francese, i No-Tav italiani riuscirebbero ad ottenere aggirando la censura italiana, così come gli stessi progetti per la tratta internazionale che persino gli amministratori locali riescono ad ottenere solo per intercessione francese.

Mi rivolgo in modo pubblico a questo autorevole indirizzario per provare a capire se ogni tanto non sarebbe il caso di entrare con più impegno e responsabilità nell'oggetto di alcune questioni. Scelgo voi come interlocutori perché vorrei provare a schiodarvi dal lessico approssimativo con il quale sempre descrivete l'opera che noi valsusini con forza e coscienza contestiamo. Le espressioni che sempre usate e riferite al Tav sono più o meno queste: l'opera è naturalmente "strategica", "irrinunciabile", "moderna"; bisogna farla a qualsiasi costo perché "altrimenti Torino sarebbe isolata", "bisogna essere al centro dell'Europa"; occorre farla in fretta perché "altrimenti si perdono i finanziamenti". Siccome liquidare gli argomenti senza entrare nei contenuti è esercizio che lascia dietro di sé nebbiosa confusione e siccome le buone intenzioni di codesto "parterre" prima o poi si scontreranno con l'effettivo stato delle cose, volevo farvi una domanda precisa alla quale, in quanto seri ed esperti amministratori, dovrete dare risposta dettagliata: cosa ne pensate del progetto dello studio di ingegneria "Ingerop"? Vedete, in mezzo a tanto bla bla bla, il lavoro dello studio ingegneristico commissionato da LTF è la cosiddetta "carta che canta", e in questo caso canta una canzone stonata. Mentre voi state seduti comodi alla vostra scrivania in centro città e vaneggiate di modernità, invece nella nostra valle arrivano planimetrie. (sindaco di Vaie, 10/11/2005, lettera ai Presidenti di Regione e Provincia e sindaco di Torino)

Le accuse non si fermano però alla scarsità di dati a supporto della scelta di *policy*, ma si spingono oltre, nella critica dall'interno, e con le sue stesse armi, del processo decisionale, il quale non rispetterebbe affatto i canoni del *policy-making* razionale, arrivando a falsificare i dati tecnici alla base di una

scelta tutta politica e che si vorrebbe imporre al di là di ogni evidenza contraria considerata oggettiva, attraverso la manipolazione propagandistica dei pochi dati forniti.

[...] denuncia che i contenuti esposti: contengono dati radicalmente errati, rispetto alle più attendibili documentazioni in materia o ai documenti ufficiali sottoscritti dagli stessi proponenti in tempi recenti e pertanto si configurano come pubblicità falsa; presentano un'omissione di aspetti essenziali contestualmente ad una scorretta manipolazione del testo, che danno un'informazione radicalmente diversa da quella che emerge dai documenti più attendibili. (Pro Natura, 19/01/2006, esposto contro pubblicità falsa ed ingannevole)

L'accusa più importante in tal senso è che, invertendo completamente la rigida logica prevista dal *problem-solving* tecnocratico, i promotori avrebbero anzitutto individuato una soluzione sulla base di criteri meramente politici, per cercare poi solo in seguito un problema che la giustificasse sulla scorta di dati tecnici manipolati. Sperando ogni volta che l'operazione passasse inosservata, e scontrandosi però con la profanazione della *black box* da parte degli oppositori.

11.4.3 *Una soluzione in cerca di problema?*

Se questa accusa fosse vera, la coalizione dominante dei promotori dovrebbe comunque, secondo una logica dell'influenza, riuscire ad ottenere il consenso di altri gruppi e dell'opinione pubblica a favore delle proprie posizioni, in questo caso della soluzione proposta. «Deve insomma, pur rappresentando interessi settoriali, dimostrare la congruenza di questi con l'interesse generale. Tale attività risponde a vincoli, opportunità ed incentivi offerti dagli attori con cui interagisce, in un ottica processuale ed interazionista» [Martinelli e Lanzalaco 1994, 322]. Esisterebbe in questo senso una sorta di limitato evolversi del quadro di riferimento anche da parte dei promotori italiani, che, seppure molto più statico ed utilizzato più consapevolmente sin dall'inizio del processo, trova occasioni di mutamento nel processo stesso e attraverso l'interazione con gli altri attori (contestatori compresi) e i loro schemi cognitivi. Parlando del limitato scarto cognitivo da parte dei promotori lungo tutto l'arco della vicenda, infatti, non si voleva certo introdurre un elemento secondo cui la forma e la natura delle organizzazioni determinerebbe la risposta cognitiva [Lafaye 2000, 217; Cefai 1996]. Infondo, come rilevano Schön e Rein [1994, 176-178], persino frame contrapposti ad un livello meta-culturale riescono ad evolvere pragmaticamente e a realizzare una sintesi fra loro nel caso in cui non si fronteggino in astratto, nel caso in cui la controversia sia cioè ancorata a situazioni di concreta interazione situata, in arene reali che coinvolgano i portatori dei meta-frame in questione.

Il mutamento registrato in questo caso è tuttavia di caratteristiche del tutto diverse. Mai hanno avuto modo di confrontarsi seriamente meta-frame contrapposti in arene reali concretamente costruite allo scopo ed orientate a questo obiettivo. Né, se è per quello, orientate a permettere anche solo l'interazione fra visioni contrapposte che adottassero lo stesso master-frame. Ciononostante il movimento No-Tav, adottando invece lo stesso meta-frame tecnico-scientifico e riuscendo ad agire più dal di fuori delle arene decisionali che non dall'interno di esse, è riuscito più volte ad imporre un riposizionamento cognitivo alla recalcitrante coalizione dei promotori³⁶. Certo non da solo, ma anche attraverso l'apporto di chi nel frame meta-culturale tecnico-scientifico si muove non da profano, vale a dire di parte della comunità accademica e di esperti del settore. Riposizionamento cognitivo potenzialmente enorme nella portata, ma decisamente limitato negli effetti concreti. L'ipotesi è che i promotori, rimanendo ovviamente all'interno dello stesso master frame, modificino unicamente il versante diagnostico del loro quadro

³⁶ Mettendo in atto una vera e propria *counter-expertise* [Padovan e Magnano 2011, § 7.3], il movimento sarebbe così riuscito ad imporre ai promotori anche il *counter-framing* del problema [Benford 1993].

cognitivo (il problema alla base della politica pubblica), lasciando invariato, e proprio allo scopo di lasciare invariato, quello prognostico (la soluzione).

Un mutamento più radicale intervenuto nella prospettiva dei promotori si sarebbe registrato in realtà per condizioni esogene rispetto allo specifico caso di studio, e rispetto al condizionamento dell'interazione con gli oppositori. Vale a dire per le scelte politiche nazionali del II governo Berlusconi e la nascita di quello che Leonardi [2006, 198-199] definisce "dispositivo Grandi Opere", che avrebbe trovato piena attuazione con il varo della Legge Obiettivo. Da quel momento sarebbe infatti cambiata la cornice di riferimento entro cui inquadrare l'enfasi da sempre presente per le infrastrutture quale volano di sviluppo economico, con uno slittamento nella retorica che accompagna questi processi:

dal miglioramento del livello di vita delle popolazioni si passa allo stato di salute dell'economia nazionale. In altri termini, se in precedenza, a livello retorico, la giustificazione della costruzione di un'opera in infrastrutturale avveniva attraverso la presentazione dei vantaggi per i cittadini che avrebbero seguito il periodo di sacrificio rappresentato dalla fase di costruzione, oggi sembra che il discorso più diffuso sia quello riguardante l'internazionalizzazione dell'economia, in assenza della quale si piomberebbe nella crisi di competitività. In definitiva, pare che il riferimento alle condizioni di vita delle popolazioni sia sempre meno vincolante per l'azione di governo [*ibidem*].

Il fatto che anche questo slittamento cognitivo sarebbe in realtà impemato su una specifica soluzione più che impegnato nella risoluzione di un qualche problema, è esplicitato da Turrone [2003], secondo il quale tale programma «non è nato per rispondere alle esigenze esistenti di tipo trasportistico, affrontando i problemi sulla base di un quadro programmatico certo e scientificamente determinato, avente come obiettivo la risoluzione dei problemi di mobilità delle merci e delle persone, la riduzione dell'inquinamento e della congestione, operando per l'efficienza del sistema, nel rispetto di ambiente, beni culturali e salute dei cittadini» (attenzione al problema), ma sarebbe solo «la risposta più fedele alle esigenze del mondo delle imprese di costruzione che invocavano opere e mano libera nel farle» (attenzione alla soluzione).

Lo slittamento più evidente, e su cui ha sicuramente influito l'azione degli oppositori, si registra però su di un piano più concreto, vale a dire quello della specifica soluzione definita dalla nuova linea Torino-Lione, ed in particolar modo dal maxi-tunnel transfrontaliero. Per quanti riguarda quest'opera, dietro al passaggio ricordato sopra, dall'attenzione alla qualità della vita locale in termini di mobilità all'attenzione all'internazionalizzazione degli scambi commerciali e allo sviluppo economico europeo, starebbe infatti una diversa definizione del problema, un passaggio dall'alta velocità all'alta capacità lasciando immutata la soluzione della costruzione dell'infrastruttura. All'inizio questa avrebbe dovuto essere una linea ad alta velocità per il trasporto passeggeri, per una interconnessione anche psicologica e culturale del Nord Italia con la Francia e con ricadute in termini turistici e di mobilità individuale, tanto che l'apparato retorico era mobilitato su aspetti del tipo "da Torino a Parigi in quattro ore". Questa era l'ipotesi progettuale iniziale sulla quale si accordarono a suo tempo i due governi e l'Unione Europea, così come i promotori privati ed imprenditoriali, ed ovviamente ciò rappresentava anche il problema diagnosticato da questi ultimi. A fronte di tutta una serie articolata di argomentazioni e dati tecnici che dimostravano l'inapplicabilità di tale modello alla realtà (in gran parte, ma non solo, di provenienza dagli oppositori valsusini), la soluzione ha gradualmente smesso di essere l'alta velocità passeggeri, per spostarsi, come nulla fosse, all'alta capacità merci.

Di fronte all'evidente impossibilità di continuare a sostenere la bontà del progetto, proponendolo come una risposta all'esigenza di passeggeri che in realtà non esistevano, i promotori dell'opera non si persero d'animo e si limitarono a cambiare la destinazione d'uso, modificando l'Alta Velocità in Alta Capacità ferroviaria. Il trasporto delle merci si sostituì così a quello dei passeggeri come motivazione principe delle nuove infrastrutture, mettendo in luce quella sorta di corto circuito logico che sempre ci accompagnerà nella nostra storia, in funzione del quale anziché soggettivare la costruzione delle opere ai reali bisogni presenti nella società, si preferisce mettere in atto

quelle opere che sono funzionali ai grandi interessi politici e finanziari, riservandosi in un secondo momento di creare artificialmente i bisogni che le giustificano. [...] L'opinione pubblica fino a quel momento affascinata dalla prospettiva di viaggi super veloci su treni di foggia avveniristica, doveva ricevere un altro messaggio forte, che suffragasse la messa in atto dell'opera anche dal punto di vista del trasporto merci, ormai diventato la motivazione prima del progetto [...] Le nuove infrastrutture vennero perciò propagandate come il veicolo indispensabile per togliere i TIR inquinanti, rumorosi e pericolosi dalle nostre strade, al fine di ottenere un risultato in grado di coniugare sia le esigenze di ammodernamento del sistema trasporti, sia la nobile causa dell'ecologia verso la quale l'opinione pubblica da sempre mostrava notevole sensibilità [Cedolin 2006, 50-52].

In questo caso lo slittamento dipenderebbe direttamente dalla mole di critiche tecniche sollevate al piano originario, troppo elevata per poter essere nascosta o accantonata, soprattutto vista la sua provenienza trasversale, non solo dal movimento No-Tav e da molti esperti a livello accademico come avverrà anche in seguito, ma addirittura da settori interni alle Ferrovie. Per questo motivo i promotori si vedono costretti ad abbandonare prima parzialmente, poi confusamente, infine completamente la diagnosi del problema identificata inizialmente, e promossa con grande determinazione per più di sei anni (dal 1990 al 1996). Un enorme cambio di prospettiva a fronte di una soluzione rimasta inalterata: la costruzione della linea e soprattutto del maxi-tunnel transfrontaliero. Cambiando la prospettiva sottostante alla soluzione, i promotori hanno dovuto anche mutare il presunto problema alla base della soluzione rimasta inalterata: quello che veniva presentato come il pressante, oggettivo e tecnicamente provato problema della scarsa mobilità individuale viene del tutto accantonato, in favore di un nuovo pressante, oggettivo e tecnicamente provato problema individuato nella saturazione dei traffici merci.

La questione è interessante specie se presa nel suo divenire processuale delle interazioni fra promotori e comunità locali. Inizialmente infatti le rimostranze della Val Susa erano del tipo: "è vero, esiste il problema, ma non condividiamo la soluzione proposta, ne chiediamo una meno impattante quale può essere l'ammodernamento della linea storica". In sostanza si problematizzava la soluzione proposta, ma non il problema proposto (né le basi informative alla base della presentazione del problema). L'interazione ha continuato ad evolversi in questo modo fino a quando i soggetti locali hanno mantenuto aperto il credito di fiducia nei confronti del fatto che, presto o tardi, il processo decisionale avrebbe ascoltato le loro ragioni, e che non fosse necessario rimettere in discussione la definizione del problema proposta dalle istituzioni. Con il crescere della sfiducia nei confronti del processo decisionale, determinata dall'andamento effettivo che questo aveva negli anni, e il sempre maggiore ricorso all'autoinformazione di tipo tecnico-scientifico da parte degli oppositori, tuttavia, le cose sono destinate a cambiare. Attraverso l'approfondimento specialistico in proprio e l'acculturazione alle critiche nel frattempo mosse da esperti dei vari settori interessati, il movimento acquisisce una coscienza critica che si muove sullo stesso piano di verità di tipo tecnico dei promotori. Iniziando a muoversi con competenza sul piano dell'*expertise*, si spinge così a non accettare come verità rivelata non solo la soluzione proposta, ma la stessa definizione del problema proposta, problematizzandola dati alla mano. La rivendicazione (e la problematizzazione) si sposta così, almeno per una parte consistente del movimento, da "assunto che il problema enunciato dai promotori è reale, non condividiamo la soluzione" a "i dati dimostrano che non esiste alcun problema, pertanto a maggior ragione rigettiamo la soluzione". Si tratta di un mutamento di prospettiva che si assesterà definitivamente nel prosieguo della vicenda, portando gli oppositori a rivolgersi direttamente, da questo momento in avanti, ai problemi di volta in volta proposti dai promotori, spingendoli in alcuni casi a modificarli in altri.

Il problema è "gradualmente" passato alla saturazione dei corridoi merci internazionali nel senso che, per lungo tempo, vigeva una nebulosa indeterminatezza, in realtà mai del tutto sanata, sullo scopo alla base della costruzione dell'infrastruttura, che non permetteva agli stessi oppositori di capire di pre-

ciso di cosa si stesse parlando, se di una linea merci, passeggeri, o mista come la stessa linea si presenta sul versante francese (con i problemi che si sono visti connessi ad un doppio tracciato sullo stesso territorio, o viceversa di uno stesso tracciato che porti treni merci all'interno dei centri abitati).

Questo dimostra che tutto l'ambaradan pubblicitario messo in pista è fatto da gente che non sa minimamente di cosa sta parlando (passeggeri? merci? o soldi?). Non sa cosa sia un treno, non sa cosa siano le merci, da dove vengono e dove debbano andare, non sa chi sono i passeggeri, non sa cosa vogliono questi passeggeri (comitati, 01/08/2006, comunicato)

Anche l'attenzione degli oppositori è stata dunque indirizzata principalmente contro la soluzione proposta, rappresentando essa il loro problema di più pressante interesse e la fonte del rischio percepito. Nel fare ciò tuttavia il movimento non ha semplicemente detto no alla soluzione, ma si è incaricato di dimostrare prove alla mano che tale soluzione si basa su un falso problema, quale che sia questo problema, l'alta velocità o l'alta capacità. Per parte loro, invece, i promotori parevano non preoccuparsene poi molto, ed anzi trovare giovamento dall'ambiguità sugli obiettivi, dal momento che il loro vero obiettivo sembrerebbe proprio essere stato in realtà rappresentato unicamente dalla soluzione, ossia dalla costruzione della linea quale che ne fossero le motivazioni, secondo il principio che «molto spesso, nell'adozione delle politiche pubbliche, una certa dose di ambiguità³⁷, un qualche margine di equivoco sugli obiettivi, una vaga genericità di linguaggio sono fattori essenziali per la costruzione di coalizioni sufficientemente ampie da consentire l'adozione di una soluzione» [Regonini 2001, 180]. In questo caso di una soluzione ben precisa, che fa passare decisamente in secondo piano il problema che dovrebbe incaricarsi di risolvere.

Si è voluta mettere sin qui in risalto la processualità delle interazioni e i suoi riflessi sulla strutturazione cognitiva e le strategie d'azione, e non deve dunque sorprendere che la definizione del problema cambi nel corso del tempo e delle interazioni fra gli attori. Seguendo Latour [1989; 2004] infatti, si considera che un progetto esiste a partire dal momento in cui gli attori si impegnano pro o contro l'ipotesi di una sua trasformazione in realtà, sollevando delle controversie che fanno evolvere il progetto sulla base delle idee e degli strumenti mobilizzati per rispondere agli elementi critici sollevati. L'esistenza stessa del progetto consisterebbe pertanto nell'evoluzione, nel processo di riadattamento alle mutazioni del contesto e di integrazione degli elementi delle controversie, così che nel momento in cui il progetto cessa di evolvere, cesserebbe per ciò stesso anche di esistere, essendo giunto al momento della trasformazione in realtà o dell'abbandono. Ciò che si vuole mostrare qui tuttavia non è la normale interazione processuale in termini di evoluzione cognitiva sulla base dello scambio di argomenti, ma il ritorno prepotente della dimensione degli interessi degli attori nel mediare l'effetto delle argomentazioni tecniche su tale evoluzione cognitiva, tanto da invertirne l'ordine percettivo classico e l'attribuzione di rilevanza agli obiettivi piuttosto che alle motivazioni dell'azione.

Pare infatti che l'unica cosa rimasta inalterata sia proprio la soluzione prospettata, la costruzione della linea, mentre il problema (che in teoria dovrebbe essere la base delle soluzioni) è lasciato libero di mutare per adattarsi più facilmente al variare della situazione, proprio allo scopo di mantenere inalterata la soluzione. Trovando, oltre a nuove giustificazioni situate ad una scala di generalità sempre differente [Sutto e Klein 2009, 113-116; Sutto 2008, 10-11], anche sempre nuove "evidenze" scientifiche, ovvia-

³⁷ Ambiguità che peraltro è stata spesso indicata come il vero elemento distintivo di tutte le politiche infrastrutturali italiane, specie nel campo dei trasporti [Damonte 2009a], tanto che il caso italiano, soprattutto se comparato con quanto avviene in altri paesi europei [Tebaldi 2002b; Marletto 2011], si caratterizzerebbe per «la commistione di obiettivi, mezzi e strumenti incoerenti, quando non apertamente contraddittori» [Tebaldi 1999a, 137; 1999b; Crf Vitiello 2006].

mente oggettive ed inoppugnabili, a supporto del problema di volta in volta prospettato [Sutto 2010, 65-67; 2008, 11; 2007a; 2007b]. Sutto [2010, 66] sostiene che, ripercorrendo la massa di giustificazioni e rappresentazioni associate al progetto, sarebbe possibile individuare addirittura otto slogan con cui la Torino-Lione è stata descritta nel corso del tempo come mezzo per rispondere a fini diversi: captare i flussi di traffico merci e passeggeri e rinforzare il peso dei poli economici regionali e nazionali; favorire la mobilità intra-interregionale; supportare lo sviluppo e il ruolo delle regioni alla ricerca di autonomia; ridurre le distanze tra Piemonte e Rhône-Alpes, riavvicinando popolazioni con un'identità comune; sostenere un progetto prestigioso, in grado di accrescere l'immagine dell'eccellenza tecnologica nazionale nel settore ferroviario; riequilibrare il sud Europa rispetto al nord, accompagnando il processo di integrazione europea; rispondere a una domanda di trasporto in forte crescita, adattando la capacità alla domanda e scongiurando il rischio di saturazione e dei danni economici che deriverebbero da una limitazione degli scambi commerciali; preservare l'ambiente, favorendo con una nuova offerta il trasferimento modale del trasporto merci dalla strada alla ferrovia.

L'analisi dei discorsi con cui gli attori hanno alimentato le controversie intorno a ciascuno di questi slogan mostrerebbe inoltre che gli studi di traffico hanno svolto un ruolo primario nel determinare l'evoluzione del progetto, intesa come risultato dei meccanismi di apprendimento e di adattamento messi in atto dagli attori, e hanno contribuito a definire il quadro delle argomentazioni e degli obiettivi associati all'ipotesi della sua realizzazione. In molti casi «questi argomenti hanno finito col modificare la percezione collettiva del progetto, l'insieme degli obiettivi politici ad esso associati, contribuendo di conseguenza a modificare – accelerando la velocità del cambiamento o influenzando l'ordine delle priorità – gli obiettivi generali verso cui tendere» [Sutto 2008, 11]. In sostanza, la diversa disponibilità, l'interpretazione, e la priorità e visibilità accordate alle basi informative sarebbe stata funzionale nella creazione di discontinuità temporali nella definizione del problema alla base dell'invariata soluzione proposta. Se i dati tecnici sono stati essenziali per supportare ogni cambio di visione da parte dei promotori, contro-evidenze altrettanto scientifiche sono tuttavia ogniqualevolta presentate anche dagli oppositori, nel tentativo di smentire le supposte motivazioni tecniche alla base dell'identificazione del problema, che definiscono la mistificazione tecnica del problema che avrebbe il solo scopo di coprire quello che è l'interesse, tutto politico, in una determinata soluzione. Cambiando peraltro interattivamente le due coalizioni anche la scala geografica di riferimento delle proprie giustificazioni nel corso del processo, in base all'analogo mutamento della controparte: quella dei contestatori [Tarrow e McAdam 2006] in risposta a quella dei promotori [Sutto e Klein 2009, 113-116; Sutto 2010], e viceversa.

La questione più interessante sta però nel fatto che, quando poi anche il nuovo problema identificato per la soluzione, ossia la saturazione della linea, viene smentito dai dati tecnici forniti dai contestatori [Cavargna 2006], da *expertise* indipendenti provenienti dal mondo accademico [Debernardi 2007]³⁸, e persino dalle analisi interne all'Osservatorio³⁹, il riferimento tecnico legittimante da parte dei promotori verrebbe, infine, gradualmente abbandonato. L'inconsistenza scientifica delle ragioni a favore dell'infrastruttura rappresenta un tema peraltro rimarcato anche al di fuori del movimento, e quel che più colpisce anche da soggetti favorevoli all'opera, non solo in letteratura [Bobbio 2006c; Calafati 2006,

³⁸ È questo solo uno degli esempi di analisi che sembrano accreditare maggiormente le ragioni degli oppositori piuttosto che quelle dei promotori, realizzate prima di tutto dal Politecnico di Torino. Per un elenco, peraltro incompleto, degli studi in tal senso realizzati dal Politecnico, cf. <http://areeweb.polito.it/eventi/TAVSalute/>.

³⁹ Oltre che da almeno altre due analisi commissionate dai due Governi, quali il rapporto Audit francese e il rapporto della Conferenza Intergovernativa del 1997, più la c.d. *expertise* Reverdy della Regione Rhône-Alpes sempre del 1997. Non solo quindi indagini indipendenti come quelle del Politecnico di Torino e di Polinomia.

Gallino 2006], ma anche fra le parti sociali che spingono per la realizzazione, denunciando tuttavia quello che ritengono il dilettantismo nel voler vendere la Torino-Lione per qualcosa che non è, cambiando di volta in volta l'identificazione del problema.

Alta velocità che -secondo una scelta bizantina tutta italiana - oggi viene definita "alta velocità", domani "alta capacità" a seconda delle convenienze. Nessuno può contestare il fatto che i treni ad alta velocità nel mondo sono uno strumento importante di assetto e marketing territoriale. Ciò che è profondamente sbagliato, ed è forse all'origine anche di contestazioni e opposizioni, è il tentativo di vendere all'opinione pubblica tali tipi di interventi infrastrutturali per ciò che non sono. Nell'Europa dei trasporti quasi l'80% degli investimenti infrastrutturali sono concentrati sulle ferrovie e l'Europa si ostina ad affermare che le ferrovie rappresentano un'alternativa al trasporto su gomma, quando invece la loro quota sul trasporto merci è precipitata in vent'anni dal 40 al 7%. L'alta velocità non è quindi e non sarà mai (non lo è in Francia, non lo è in Giappone, paesi precursori dei treni high speed) uno strumento per spostare le merci. E anche la pretesa di utilizzare le nuove linee per liberare vecchie e destinarle in esclusiva al cargo non trova motivazioni reali e sostenibili nei dati statistici. Se si vuole far capire all'opinione pubblica l'importanza dell'alta velocità, non si deve contrabbandarla con altre motivazioni. (Fita CNA, 02/12/2005, comunicato)

Riassumendo, a fronte delle contestazioni sui dati forniti a supporto del primo problema funzionale alla soluzione prospettata, ossia l'alta velocità passeggeri, il problema verrebbe meramente sostituito allo scopo di salvaguardare la soluzione stessa [Cefaï 1996], che cambia semplicemente *naming* e *framing* per diventare alta capacità merci, fornendo nuovi dati tecnici a supporto delle nuove motivazioni. Quando anche questi vengono tuttavia contestati, con le medesime armi scientifiche, da parte degli oppositori (che a loro volta mutano di conseguenza il proprio processo di *framing* e dunque di *naming*, *blaming* e *claiming* [Felstiner, Abel e Sarat 1981]), non pare più possibile un nuovo slittamento del problema, dal momento che esso è ormai di fatto vincolato negli accordi inter-governativi e nei finanziamenti dell'Unione Europea. E forse nemmeno importa più tanto mutare così radicalmente l'impostazione tanto da cambiare il problema, dal momento che ormai il vero obiettivo, vale a dire la soluzione, non solo è ratificata a livello internazionale ed europeo, ma può anche godere della formale adesione locale sulla base di un processo decisionale che si propaga come aperto al di là della sempre maggiore complessità delle resistenze territoriali. Gli oppositori sono quindi stati in grado di trasformare la natura del problema, allargandolo peraltro dalla sola scelta al processo di scelta [Bobbio 1999, 189], ma questo non sarebbe stato sufficiente a scalfire la retorica dei promotori, dal momento che per questi non sarebbe centrale la natura del problema, sulla quale sembrano possibili concessioni se non stravolgimenti, ma piuttosto l'indiscutibilità della soluzione. Vale a dire una preferenza tutta politica, che il movimento, avendo seguito i promotori sulla strada dell'*expertise*, non è riuscito ad attaccare a fondo, dal momento che contro una preferenza posizionale non c'è dato tecnico che tenga [Schön e Rein 1994, 3-8].

La così palese disparità nell'uso di argomentazioni tecniche a favore degli oppositori potrebbe essere spiegata nel fatto che i promotori hanno la facoltà di mobilitare ingenti risorse di altro tipo rispetto a quelle scientifiche, quali ad esempio legittimazione, autorità, potere, controllo sui media, risorse finanziarie e reti di stretti legami sociali con interessi forti e con altri attori a loro volta dotati di simili risorse. In questo modo essi non avrebbero realmente bisogno di giustificare accuratamente le basi tecniche alla base delle loro posizioni: si suppone e si dà per scontato che le ragioni dei promotori, incamate dallo Stato, siano quelle valide, secondo il principio "*auctoritas non veritas facit legem*" [Nicoletti 2012], e spetta dunque agli oppositori l'onere della prova contraria [Callon 1998; Centemeri 2006], o a chiunque abbia intenzione di sfidare tale assunto indimostrato [Beck 2000].

Primo fatto: la disparità delle forze in campo. Da una parte c'è Golia: una coalizione di interessi economici molto rilevanti che ha dalla sua parte personalità istituzionali e amministrazioni pubbliche europee, nazionali e locali; dall'altra c'è Davide: i cittadini, i loro amministratori, qualche attivista e un pugno di esperti. Secondo fatto: Davide ha ragione, Golia ha torto. Se c'è qualcuno che è stato animato dal pregiudizio (dall'ideologia, come si usa dire

ora, offendendo l'ideologia) sono stati proprio i pro-Tav: una volta accertata la demenzialità dell'Alta velocità transalpina per il trasporto di passeggeri, non hanno esitato a proporre la retorica, sempre in fondata, dei «corridoi» per non rischiare l'«isolamento territoriale». Agli altri è toccato il compito di trovare dati, studi e analisi per dimostrare che quei soldi per fare la Tav Torino-Lione – soldi di tutti – erano e sono sprecati [Marletto 2008, 10-11].

A questo punto, più che cambiare problema, i promotori sembrano spostarlo su di un piano differente. La soluzione prospettata pare ormai al sicuro, e non più bisognosa né di un problema specifico, né di legittimazioni di tipo tecnico-scientifico a supporto, che possono ora, questa l'accusa degli oppositori e dei loro esperti, essere anche accantonate, espunte dal processo decisionale (azione che a sua volta delegittima il puntuale lavoro di approfondimento svolto invece dagli enti locali, dai loro esperti e dal movimento tutto), in favore di un'esplicitazione di ciò che in realtà sarebbero sempre state, vale a dire preferenze tutte politiche in favore di una soluzione ben determinata, sorde ad ogni presunta evidenza empirica. Questa è ovviamente la visione dei fatti da fonti vicine al movimento:

A quanto mi risulta i promotori dell'opera hanno da tempo smesso di sostenere che il problema alligni nella saturazione della linea storica, preferendo dichiarare la stessa assolutamente inadatta [...] In virtù di ciò possono permettersi di divulgare la sacrosanta verità in tutta tranquillità avendo già da tempo spostato il problema su un piano diverso [Cedolin 2006].

Ma questa ipotesi traspare efficacemente anche dalle analisi dei tecnici del Politecnico di Torino, i quali arrivando a sostenere che i dati presentati sarebbero falsati e strumentali alla soluzione desiderata, confermano anche in qualche modo, in parte, la tesi della Torino-Lione quale politica simbolica. Nel senso che a loro giudizio i finanziamenti sarebbero del tutto inadeguati a permettere la costruzione dell'intera infrastruttura, ma che questo poco importerebbe di fronte alla realizzazione della soluzione specifica, vale a dire il maxi-tunnel transfrontaliero. Ottenuto questo, secondo tale visione, i promotori potrebbero dirsi soddisfatti, pur non avendo risolto nessun problema avendo un'opera a metà, dal momento che il loro obiettivo sarebbe stato sin dall'inizio non la risoluzione di un problema, ma la realizzazione di una soluzione tutta politica. Si riporta quasi per intero un eloquente stralcio in questo senso:

Scopriamo che negli ultimi 14 anni il traffico totale si è ridotto di quasi il 30% e il traffico ferroviario del 61%. Se queste non sono le cifre di un crollo, allora di cosa si tratta? di una leggerissima flessione, come direbbe il rag. Fantozzi per non dispiacere al suo megadirettore galattico? Tuttavia, la scelta dell'Osservatorio di Virano è quella di tirare dritto con cieca determinazione, senza lasciarsi sviare dai fatti. I tecnici seri e competenti (gli ingegneri Tartaglia e Debernardi, ostinatamente indisponibili a ignorare i fatti) sono stati prima emarginati e poi cacciati; così tutto è rimasto nelle mani di Virano e di alcuni fidatissimi ing. Fantozzi, disposti anche a coprirsi di ridicolo pur di compiacere il loro megadirettore. Dopo avere clamorosamente sballato sia le previsioni del 1997 (che prevedevano un aumento esponenziale del traffico, smentito dai traffici reali che diminuivano drasticamente) che quelle del 2004 (che si limitavano a traslare di 7 anni la trionfale previsione del 1997, smentita anche questa dai traffici reali che crollavano completamente), oggi i vari ing. Fantozzi dell'Osservatorio arrivano al punto di ipotizzare per il 2053 un traffico di 110.6 MT/anno (circa 7-8 volte l'attuale!), di cui 58.1 su ferro: circa 15 volte l'attuale! Queste previsioni, basate sul nulla e grottescamente accurate fino alla prima cifra decimale, sono ovviamente prive di senso: eppure queste sono le previsioni "strategiche" dell'Osservatorio. Il primo a non prendere sul serio le previsioni "strategiche" dell'Osservatorio di Virano è lo stesso Virano, che non riuscendo a trovare gli enormi finanziamenti necessari per la grande opera ha deciso di ripiegare sul progetto "per fasi", impropriamente detto "low cost". Cioè di limitarsi alla realizzazione del solo tunnel transfrontaliero. L'ovvio problema del progetto low cost, a parte l'impatto ambientale, è che la portata della linea non dipende dalla tratta transfrontaliera (20 MT/anno nel tunnel storico, aumentabile fino a 32 con opportuni lavori di ampliamento) ma dal resto della linea, ovvero dalle zone di bassa valle a maggiore criticità (meno di 20 MT/anno), con particolare riguardo al nodo di Torino; quindi il Tav low cost non servirà a nulla per quanto riguarda le merci, e si limiterà a consentire a un numero irrisorio di passeggeri di risparmiare, a costi astronomici, non più di ¾ d'ora (fonte RFI-It al fer 2010), perché la velocità all'interno di un tunnel non può superare i 220 km/h e il resto del viaggio va sulla linea storica. Per avere il raddoppio della portata, che è lo scopo dichiarato dell'opera, occorrerebbe completare la linea; ma questo completamento, a detta dello stesso Virano, può essere differito di almeno 30 anni, durante i quali l'opera continuerebbe ad ospitare, con costi di gestione enormemente più elevati, un traffico identico a quello che potrebbe transitare sulla linea storica. Paradossalmente, 30 anni di esercizio a meno di 20 MT/anno concorda con la previsione dei tecnici epurati, e sembra ignorare la megaprevisione del suo stesso Osservatorio dopo l'epurazione. Allora qual è la logica di questa

scelta? Nel fatto compiuto: un tunnel costoso e sottoutilizzato sarebbe una forte motivazione a favore dell'opera, quali che siano i costi e i flussi di traffico [Rizzi 2012].

Crollato il primo argomento in favore dell'alta velocità passeggeri, i promotori avrebbero prima argomentato che il tunnel servirebbe comunque, non per i passeggeri ma per le merci perché la linea è saturata. Poi, di fronte ai nuovi dati forniti dai contestatori, ammettono che è vero, la linea non è saturata ed anzi la domanda è in diminuzione netta, ma non importa: sarà la stessa opera a creare i traffici, l'offerta infrastrutturale a creare la domanda. Infine, a fronte di ulteriori dati in questo senso forniti dai contestatori, basati sullo studio di altre tratte e altre infrastrutture che negano tale ipotesi, i promotori spostano definitivamente l'argomentazione verso una *black box* non più di tipo tecnico-scientifico, ma su argomenti strettamente legati alle preferenze di tipo politico scollegate da valutazioni di tipo tecnico: l'alta capacità si farà perché si deve fare, perché non si può dire di no al progresso, perché è strategica anzitutto in termini di prestigio. Questo è uno dei motivi per i quali, come si è osservato, si registra una così predominante percentuale di riferimenti di tipo politico in un'arena di per sé tecnica come l'Osservatorio, ma che arriva in un momento tanto avanzato della vicenda, quando tali slittamenti cognitivi hanno avuto luogo: da un lato i promotori non sono più interessati ad approfondire i dati tecnici, confermati peraltro dalle stesse analisi preliminari dell'Osservatorio, che paiono smentire le loro argomentazioni sull'aumento dei traffici e la saturazione della linea, impedendo di fatto all'arena di svolgere il suo mandato e indirizzando le risultanze verso una sola determinata opzione su basi sempre meno tecniche; dall'altro anche gli esperti degli enti locali utilizzano sempre più argomentazioni di tipo politico anziché scientifico proprio perché, a loro dire, sarebbe divenuto impossibile discutere realmente di dati tecnici, spendendo la quasi totalità dei loro *claims* nel denunciare tale funzionamento del processo decisionale. In questo modo, come ha notato Padovan [2011, 32], «l'Osservatorio depoliticizza la controversia ma politicizza l'expertise»⁴⁰.

Nel caso dei promotori dunque, se da un lato il cambio di prospettiva in termini processuali resta piuttosto limitato (sotto il punto di vista del master-frame di principale riferimento, della posizione rispetto all'obiettivo di *policy* e così via), dall'altro è tuttavia piuttosto radicale, coinvolgendo la stessa dimensione diagnostica di volta in volta rimessa in discussione. Le stesse affermazioni retoriche su sviluppo e saturazione dei corridoi merci internazionali tendono infatti di volta in volta ad eleggerne una privilegiata allorché le evidenze di tipo scientifico fornite dai contestatori si facciano davvero troppo potenti, spostando dunque il problema di volta in volta. In questo senso l'unica cosa davvero certa e mai rimessa in discussione non è tanto il problema identificato (diagnosi) quanto la prognosi quale che sia il problema: l'inevitabilità dell'opera come panacea di tutti i mali, indipendentemente quindi da quali siano i mali di volta in volta identificati e portati in evidenza a seconda di un processo di redistribuzione della rilevanza sulla base delle interazioni intrattenute con gli oppositori. In questo senso si può intendere cosa afferma Zeppetella [2009, 351] quando parla delle grandi opere come ideologia, che rappresenterebbero un vero master frame di per se stesse, al di là del paradigma tecnocratico. E in questo senso la costruzione di grandi opere può essere intesa come “soluzione in cerca di problema”, secondo la definizione data dalla *policy inquire*⁴¹, efficacemente adattata da Tartaglia [2006] al caso in questione: l'opera “per partito preso” [Berta e Manghi 2006], “l'opera prima di tutto” [Vittadini 2005a; 2005b]:

⁴⁰ Tale questione, analizzata rispetto agli ultimi avvenimenti successivi all'insediamento del governo Monti, è sviluppata in Lastrico [2012].

⁴¹ «Il cambiamento spesso è guidato non dalla domanda, ma dall'offerta, cioè dall'esistenza di un'alternativa che attira attenzione e sostegno, e che pertanto stimola la percezione di un problema, rispetto al quale rappresenta una possibile soluzione» [March e Olsen 1997, 119].

[...] ciò che si rimprovera ai proponenti il progetto è di aver deciso per prima cosa di realizzare l'opera, e di aver cercato solo successivamente argomentazioni che suffragassero il postulato di necessità/desiderabilità dell'opera stessa. Ma la critica non si è bloccata una volta dimostrate le inesattezze procedurali della controparte, bensì è proseguita fino alla delineazione di criteri generali finalizzati al raggiungimento degli obiettivi che, nominalmente, i proponenti avanzavano come irrinunciabili [Leonardi 2006, 224-225].

Se sul versante francese una critica dall'interno e così radicale da parte della società civile, o degli enti locali, pare inimmaginabile, anche sul fronte dei promotori è da rilevare come accada molto meno in termini di mutamento della cornice entro cui viene inquadrato il progetto. I promotori sembrano utilizzare anche qui un filo conduttore legittimante per le proprie affermazioni, che le metta al riparo da una reale ed accurata discussione, ma diversamente di quanto ci si spetterebbe in un paese universalmente descritto come tecnocratico, tale meta-cornice non è rappresentata da argomentazioni di tipo tecnico-scientifico o variamente specialistico, ma soprattutto attraverso continui riferimenti alle presunte motivazioni ambientali che starebbero dietro il progetto, e ai presunti benefici ambientali che ne deriverebbero. Ambientali inteso in larghissima parte non come attinenti ad un qualche discorso scientifico attorno all'ambiente, ma come ambientalisti, ecologisti [Lafaye e Thévenot 1993], vale a dire come discorsi relativi ad un sapere di tipo sociale⁴². In questa situazione i veri oppositori restano del tutto marginali nella vicenda, mentre gli altri soggetti negli enti locali e nella società civile paiono adottare di buon grado il frame ecologista sostenuto dai promotori, senza mai rimmetterlo seriamente in discussione. È chiaro come in una situazione di questo tipo i promotori non siano incentivati a mutare il proprio orizzonte cognitivo di riferimento, dal momento che questo viene percepito come patrimonio comune anche dalle altre categorie di attori coinvolti nella vicenda, e la cornice in cui si muove tutto il discorso attorno alla Torino-Lione pare mantenersi sostanzialmente inalterato durante tutto l'arco temporale considerato.

Se per il caso italiano il legame con lo svolgimento processuale della presa di decisioni sembra essere abbastanza chiaro, attraverso le continue interazioni a distanza fra le argomentazioni di promotori ed oppositori, in che modo tali considerazioni dal lato francese sarebbero legate a fattori attinenti al *policy-making*? Si è visto come a determinare la mancanza di mutamento cognitivo nel corso del processo da parte dei promotori sia la marginalità dei soggetti che utilizzano stili conflittuali e mettono in discussione il frame proposto dai promotori stessi, a fianco di una larga maggioranza di attori che adottano stili cooperativi accettando il frame proposto. Si è avuto modo di verificare tuttavia come nella gran parte dei casi coloro che adottano stili cooperativi si configurino come tali non sulla base della loro posizione nei confronti dell'esito della politica pubblica (esempio ne siano le favorevoli ma conflittuali associazioni della Maurienne), bensì sulla base della disposizione nei confronti del processo decisionale che vi sta dietro (esempio ne siano i contrari ma ossequiosi comitati di quartiere dell'Isère).

⁴² Per il processo di traduzione dei temi dell'ambientalismo in orientamenti pratici all'interno dei *policy-networks* si vedano Jamison [1999, cap. 3], Tebaldi [1999c].

12. Schematizzazione delle questioni ed osservazioni conclusive

12.1 Comparazione delle possibili configurazioni causali

12.1.1 Questioni metodologiche preliminari

La Qualitative Comparative Analysis (QCA) è una tecnica analitica che usa l'algebra booleana per formalizzare la logica delle analisi comparative di stampo qualitativo, permettendo di effettuare inferenze causali complesse, che solitamente richiedono l'uso dell'analisi multivariata di tipo probabilistico, anche sulla base di un numero limitato di casi. Tale tecnica si basa sulla logica binaria dell'algebra booleana, che opera con i soli valori di verità 0, che sta per "falso"/"no", ed 1, che sta per "vero"/"sì", detti variabili booleane o logiche. L'obiettivo è quello di massimizzare il numero di comparazioni che possono essere realizzate fra i casi d'indagine, in termini di presenza o assenza di determinate caratteristiche (variabili) di interesse analitico, allo scopo di ricostruire la complessità causale dei fenomeni, ossia di identificare le differenti combinazioni di condizioni (X_i) che producono uno specifico outcome (Y).

Per ottenere questo obiettivo i metodi booleani di comparazione logica rappresentano ogni caso come una combinazione di condizioni causali e di outcome, come si farebbe in una normale matrice Casi x Variabili. La logica è tuttavia differente, *case-oriented* piuttosto che *variable-oriented*, e tali combinazioni sono quindi comparate fra loro e semplificate logicamente attraverso un processo *bottom-up* di comparazione a coppie. La matrice dati è pertanto riformulata come tavola di verità e quindi minimizzata attraverso appositi algoritmi. Le tavole di verità sono usate nella logica per determinare se, attribuiti i valori di verità alle proposizioni che la compongono (combinazione di premesse, X_i), una determinata proposizione è vera o falsa (conclusione, Y). Nelle righe sono riportati non più i casi, come nella matrice dati, ma tutte le possibili combinazioni di X_i e Y. In particolare la tavola di verità presenta in colonna le supposte condizioni del fenomeno indagato, in riga tutte le possibili combinazioni teoriche di presenza-assenza delle condizioni (configurazioni), mentre nell'ultima colonna viene riportato il valore di presenza-assenza empiricamente osservata dell'effetto (outcome).

A questo punto urge inserire una precisazione sull'uso della QCA per lo studio dell'oggetto in esame, e sulle motivazioni che stanno dietro alla scelta di utilizzare tale tecnica, impiegata generalmente per comparare in maniera diretta i casi di studio, solitamente casi nazionali o regionali [Rihoux, Rzsö-hazy e Bol 2011, 20]. In questo frangente potrebbe pertanto apparire inappropriata la scelta di adoperare tale strumento, appositamente sviluppato per rispondere all'esigenza di comparazione anche per i fenomeni con un numero di casi intermedi, per i quali non sia possibile utilizzare né le tecniche narrative pensate per gli *small-N*, né l'inferenza statistica pensata per i grandi numeri [Ragin 2000]. Nel caso in questione, infatti, i casi da mettere a comparazione solo due, vale a dire lato francese e lato italiano della *policy* alta velocità Torino-Lione, numero quindi ottimale per una comparazione in profondità a livello narrativo, che peraltro è stata già almeno in parte effettuata nei paragrafi precedenti. Qui si è scelto tuttavia di trattare come casi non le dimensioni nazionali oggetto di studio, bensì i singoli attori collettivi dai due lati del confine (impostando dunque la comparazione logica sulla base della mappatura dei *ne-*

works di attori [Fischer 2011]), relegando invece la dimensione nazionale a possibile condizione causale, variabile indipendente associata ai casi, vale a dire appunto ai vari soggetti collettivi.

Si è scelto di operare in questo modo dal momento che, come già accennato in precedenza, il paese di riferimento è spesso utilizzato nelle indagini comparative quale spiegazione unica per lo scoppio dei conflitti ambientali, attraverso il maggiore o minore grado di apertura del processo decisionale ufficiale alle istanze locali ad esempio, oppure per motivazioni attinenti a caratteristiche meta-culturali quali il grado di fiducia nelle istituzioni e nella tecnologia. Si è pensato quindi di inserire la dimensione nazionale fra le possibili condizioni causali (ovvero tra le variabili indipendenti), rispetto ai casi individuati nei soggetti collettivi che entro le due dimensioni nazionali si muovono, allo scopo di verificare se è possibile sfatare almeno in parte la tesi dell'influenza diretta ed unica delle procedure (necessariamente una costante all'interno dei due casi nazionali) sulla risposta degli attori. Se questa ipotesi fosse vera, infatti, la condizione causale istituzionale, relativa al paese di riferimento, dovrebbe risultare determinante nella spiegazione di tutti i casi di conflitto, cioè di tutti i sottoinsiemi di attori collettivi che ricorrono a repertori d'azione di tipo conflittuale. Nel caso in cui, invece, la variabile nazionale non si dimostrasse determinante per discriminare fra gruppi di attori che ricorrono o non ricorrono alla protesta, tale ipotesi sarebbe da rigettare.

Nel modo qui utilizzato, quindi, i casi della matrice, ossia tutti i soggetti dai due lati del confine, sono solo funzionali alla comparazione rispetto ad una delle condizioni causali, vale a dire il paese. Si tenta in questo modo di mostrare l'influenza sulla scelta conflittuale non tanto delle procedure in sé, quanto della loro problematizzazione cognitiva da parte degli attori assunti come casi. Si spera così di aiutare a capire non perché "in Italia si protesta mentre in Francia no", come spesso enunciato non solo nella cronaca giornalistica ma anche in certa letteratura specialistica, ma semmai perché, anche all'interno delle due categorie nazionali omogenee (dal punto di vista istituzionale, cioè delle procedure, delle normative e delle prospettive culturali verso scienza ed istituzioni entro cui si trovano ad operare), alcuni attori scelgono di adottare strategie conflittuali, mentre altri no. Analizzare cioè quali caratteristiche hanno questi attori, quali configurazioni di condizioni causali li portano a optare per questa scelta, per verificare poi se tali configurazioni differiscano nei due casi d'indagine nazionali, e se le differenze *inter-groups* siano maggiori di quelle *infra-group* all'interno dei due casi. Cercando quindi non fermarsi al solo dato del maggiore o minore grado di conflittualità rispetto al progetto Torino-Lione nei due paesi, bensì tentando una spiegazione più in profondità che indagheri i concreti meccanismi causali che portano i singoli sottoinsiemi di attori dei due paesi ad agire in un certo modo [Barbera 2004], formalizzando le questioni sviscerate a livello narrativo nei capitoli precedenti e prendendo in considerazione la pur importante dimensione nazionale solo quale struttura di opportunità o contesto facilitatore e condizionante per i processi cognitivi messi in atto dagli attori stessi.

Un'altra precisazione riguarda il tipo di analisi comparativa adottato. Nonostante siano disponibili tecniche in grado di prendere in considerazione una sorta di misurazione per quanto riguarda tanto le condizioni causali che il risultato, attribuendo loro a seconda dei casi qualsiasi valore compreso fra 0 e 1, riconducibili alla *fuzzy-set* QCA (fsQCA), si è scelto qui di mantenere la tecnica binaria standard, detta *crisp-set* QCA (csQCA), che opera unicamente in termini di presenza e assenza. Nel senso che, in ogni caso, le condizioni causali e l'outcome possono essere solo o presenti o assenti, e contrassegnate rispettivamente con 1 o 0. Si è scelta questa strada per comodità, dal momento che l'uso della dicotomia presenza/assenza semplifica la rappresentazione dei casi quali configurazioni di cause [Stokke 2007], nonostante questo crei qualche problema di affidabilità. Non tanto per quanto riguarda le condizioni

causali, quanto per l'outcome. Si è infatti visto come le strategie d'azione varino anche notevolmente da soggetto a soggetto, specie nel caso francese, e come vari ugualmente il grado d'intensità nella scelta conflittuale, che avrebbe avuto quindi migliore rappresentazione con una logica *fuzzy* con valori liberi di variare per valori intermedi fra 0 e 1. Si è scelta tuttavia questa strada non solo per semplicità, ma anche nell'ottica non tanto di determinare il grado di conflittualità con un'analisi *variable-oriented*, ma di concentrarsi sui casi andando a verificare quale insieme di condizioni spingerebbe un soggetto collettivo a scegliere repertori d'azione di tipo conflittuale, indipendentemente dal fatto che lo faccia quale strategia principale o vi ricorra saltuariamente e come *second best solution*. La scelta di una logica binaria è anche una fra le motivazioni che stanno dietro la mancata presa in considerazione, fra le condizioni, dell'inclusione/esclusione dei soggetti dalle arene decisionali ufficiali. Questo avrebbe infatti comportato qualche problema a forzare in una dimensione dicotomica il differente grado di inclusione concesso ad enti locali e società civile nel caso francese, ma soprattutto avrebbe creato confusione, nel caso italiano, per quei soggetti come i sindaci che nel corso del processo sono passati dall'essere esclusi dal processo decisionale all'esservi inclusi, per poi esserne esclusi nuovamente.

12.1.2 La comparazione fra le possibili configurazioni causali

L'obiettivo dell'analisi comparativa è di determinare le combinazioni di condizioni causali che differenziano sottoinsiemi di casi sulla base della variabile che si intende indagare. Qui pertanto l'obiettivo è trovare le combinazioni di condizioni causali che distinguono i soggetti che ricorrono ad azioni conflittuali ($Y=1$) da quelli che non lo fanno ($Y=0$). Appurato che l'outcome (Y) è stato identificato nella scelta conflittuale da parte degli attori, le condizioni associate a questi ultimi sono quelle analizzate nei paragrafi precedenti, e cioè:

- Paese (in questo caso il valore 0 è associato all'Italia assunta quale modalità di riferimento, il valore 1 alla Francia);
- Posizione nei confronti dell'opera/scelta di policy (Favore: 1=favorevole; 0=contrario);
- Posizione nei confronti del processo decisionale (Vspd: 1=problematizzazione; 0=assenza di problematizzazione);
- Generalità dei riferimenti cognitivi (Gener: 1=generali; 0=ristretti);
- Utilizzo di argomentazioni di tipo specialistico (Scientif: 1:sì; 0:no).

Ad ogni soggetto collettivo, inserito come caso in riga nella matrice dati, è stato associato un valore per ciascuna condizione. Ad esempio la configurazione dei comitati No-Tav valsusini è la seguente:

	X_i					Y
	Paese	Favore	Vspd	Gener	Scientif	Conflitto
Comitati No-Tav	0	0	1	1	1	1

Il che significa che si tratta di un soggetto collettivo del caso italiano (Paese=0), contrario all'opera (Favore=0), che problematizza il processo decisionale (Vspd=1), adotta riferimenti di portata generale (Gener=1), argomentazioni di tipo specialistico (Scientif=1), e repertori d'azione di tipo conflittuale (Conflitto=1). Tale configurazione può essere rappresentata anche utilizzando le lettere maiuscole per indicare la presenza di una condizione, e le lettere minuscole per indicare la sua assenza, come segue:

paese*favore*VSPD*GENER*SCIENTIF → CONFLITTO

In tale notazione gli operatori (*) e (+) hanno un significato diverso da quelli dell'algebra classica: il (*) indica la congiunzione (\cup , l'operatore logico "e"), mentre il (+) la disgiunzione (\cap , l'operatore logico "o"). La congiunzione significa che le condizioni sono considerate contemporaneamente quale configurazione unitaria, come insieme di concause, e non prese nella loro individualità. La disgiunzione si trova quando si arrivano ad individuare più configurazioni che spiegano il fenomeno che si vuole indagare, il quale si verifica nel caso in cui si abbia una determinata configurazione di condizioni causali "o" (+) un'altra. La disgiunzione introduce quindi la possibilità dell'equifinalità: condizioni diverse conducono allo stesso outcome.

La congiunzione è importante poiché rende chiaro che le condizioni non sono esaminate separatamente, come avviene negli studi che si focalizzano sulla covariazione, ma in combinazione. Una volta che sono state selezionate le condizioni causali, i casi che si conformano ad ogni combinazione di condizioni causali sono esaminati per controllare se essi hanno lo stesso risultato anche in termini di outcome. Se ciò non avviene, se cioè casi con la stessa combinazione di condizioni sono associati ad outcome opposti, evidente le condizioni prese in considerazione non sono rilevanti ai fini del fenomeno che si vuole indagare, non avendo con esso alcuna relazione causale univoca. Nel caso in questione non si sono invece registrati casi disomogenei, ossia casi che condividono la stessa combinazione di condizioni causali ma diverso outcome, il che può essere letto come un segnale della correttezza e completezza delle condizioni causali considerate, e del fatto che probabilmente inserire quale condizione anche l'inclusione/esclusione dalle arene decisionali non avrebbe modificato il risultato.

Una volta effettuato tale controllo, il passaggio successivo è quello di trasformare la matrice dati in una tavola di verità, in cui tutti i casi con uguale configurazione di condizioni causali e uguale outcome sono aggregati ad identificare una possibile relazione causale che li accomuna. Ad esempio, comitati No-Tav, centri sociali italiani e associazione Montagna Nostra condividono la stessa configurazione riportata sopra, e sono per questo aggregati. Nella tavola di verità, pertanto, ogni riga non rappresenta un caso, bensì l'aggregazione di tutti i casi che condividono una certa combinazione di valori, e ad ogni combinazione di valori è associata una riga nella tavola di verità [Ragin 1987, 87]. Attraverso la comparazione a coppie fra le varie righe così ottenute, è possibile minimizzare la tavola di verità. Ad esempio, le due righe seguenti possono essere semplificate e ridotte ad una sola riga che contiene una condizione causale in meno.

PAESE*FAVORE*vspd*gener*scientific → conflitto
 PAESE*favore*vspd*gener*scientific → conflitto

La comparazione fra queste due righe mostra che, se un attore collettivo che opera nel caso francese ("PAESE"), non problematizza il processo decisionale ("vspd"), utilizza riferimenti particolaristici ("gener") e argomentazioni non specialistiche ("scientific"), allora non ha importanza che esso sia a favore o contro l'opera ("FAVORE" nella prima riga o "favore" nella seconda), perché in entrambi i casi non adotterà azioni di tipo conflittuale ("conflitto"). Il che è peraltro indicativo nell'ottica di indagare la maggiore influenza sulla protesta della posizione verso la scelta di *policy* piuttosto che verso il processo decisionale. Il favore nei confronti dell'infrastruttura non rappresenta infatti una condizione discriminante, e può dunque essere espunto. La tecnica che regola la semplificazione segue una logica quasi-sperimentale. Solo una condizione per volta può essere variata: la condizione "sperimentale". Se far variare questa condizione non provoca impatti percepibili sul risultato, questa stessa condizione può essere eliminata come fattore causale. La regola è pertanto questa: se due righe di una tavola di verità differi-

scono per una sola condizione causale, avendo in comune lo stesso outcome, allora la condizione causale che distingue le due righe può essere considerata irrilevante, e rimossa per creare una più semplice combinazione di condizioni causali. Le due configurazioni precedenti possono quindi essere semplificate tramite la loro combinazione, dando vita alla seguente configurazione:

PAESE* vspd*gener*scientific → conflitto

Passando ad un esempio che riguardi il risultato che più interessa, ossia che riguardi la presenza di un outcome conflittuale, lo stesso procedimento può essere adoperato per queste altre due righe della tavola di verità:

PAESE*favore*VSPD*GENER*SCIENTIF → CONFLITTO
paese*favore*VSPD*GENER*SCIENTIF → CONFLITTO

In questo caso è il paese di riferimento a non risultare determinante nella scelta conflittuale. Se un attore collettivo è contrario all'opera ("favore"), problematizza il processo decisionale ("VSPD"), utilizza riferimenti generali ("GENER") e argomentazioni specialistiche ("SCIENTIF"), allora non ha importanza che esso si trovi ad operare al di qua o al di là del confine, nel caso francese o in quello italiano, perché in entrambi i casi adotterà comunque repertori d'azione di tipo conflittuale ("CONFLITTO"). Il paese di riferimento può pertanto essere espunto dalla combinazione causale, e la nuova configurazione diventa:

favore*VSPD*GENER*SCIENTIF → CONFLITTO

Il processo di combinazione delle righe per creare termini più semplici può essere portato avanti fintantoché non sia possibile nessuna nuova combinazione. Al termine del processo, le combinazioni rimaste che diano come risultato l'esito conflittuale sono le seguenti:

PAESE*FAVORE*VSPD*GENER*scientific → CONFLITTO
paese*FAVORE*VSPD*gener*scientific → CONFLITTO
favore*VSPD*GENER*SCIENTIF → CONFLITTO

Dopo aver verificato che non sono possibili ulteriori semplificazioni, il passaggio successivo è verificare che tutti le configurazioni così trovate siano realmente sufficienti alla spiegazione dell'outcome. La distinzione fra cause necessarie e cause sufficienti è centrale nell'analisi. Una causa per essere necessaria deve essere presente, ma se essa non è anche sufficiente il risultato non è assicurato. Nell'analisi configurazionale, se configurazioni multiple possono generare lo stesso risultato, come potrebbe essere il caso in questione con le tre combinazioni precedenti, ciascuna di esse risulterebbe sufficiente a generare il risultato conflittuale, ma non necessaria, dal momento che lo stesso risultato può essere raggiunto da ciascuna configurazione in mancanza delle altre. L'utilità della tecnica non sta infatti nella ricerca di semplici condizioni sufficienti o necessarie, bensì nell'introduzione della "causalità congiunta", che prevede l'inserimento nelle tavole non solo delle singole condizioni e delle loro negazioni, ma anche di combinazioni di condizioni. Condizioni identificate pertanto quali condizioni INUS: Insufficient but Necessary part of an Unnecessary but Sufficient condition. Quanto alle combinazioni, per verificare che quelle scaturite dalla semplificazione siano tutte sufficienti, vale a dire che non ne esistano di ridondanti che coprano configurazioni causali già coperte da altre, vanno incrociate con le configurazioni originarie

della tavola di verità. In questo caso si ha che tutte e tre le configurazioni sono necessarie, dal momento che coprono almeno una delle configurazioni iniziali della tavola di verità in maniera univoca, senza cioè che la stessa riga della tavola sia coperta da un'altra delle tre configurazioni di cui sopra. Queste possono dunque essere rappresentate in un'unica asserzione che descrive le condizioni sufficienti affinché si manifestino reazioni di tipo conflittuale:

$$\text{CONFLITTO} = \text{PAESE*FAVORE*VSPD*GENER*scientif} + \\ + \text{paese*FAVORE*VSPD*gener*scientif} + \text{favore*VSPD*GENER*SCIENTIF}$$

Da ciò si può dedurre che la scelta conflittuale si ha per attori che:

- dal lato francese siano favorevoli alla scelta di policy ma in qualche modo contrari al processo decisionale, adottino riferimenti generali e argomentazioni non specialistiche;
- dal lato italiano siano favorevoli alla scelta di policy problematizzando però il processo decisionale, adottino riferimenti particolaristici ed argomentazioni non specialistiche;
- da entrambi i lati del confine siano contrari tanto alla scelta di policy quanto al processo decisionale, adottino riferimenti generali ed argomentazioni specialistiche.

Ciascuna di queste configurazioni sarebbe pertanto sufficiente a scatenare reazioni conflittuali, ma non necessaria. Da ciò si possono trarre una serie di considerazioni:

- Anzitutto si nota che il paese di riferimento non rappresenta una condizione discriminante, trovandosi conflitto da entrambi i lati del confine, ma soprattutto, mancando del tutto quale condizione in una delle configurazioni, non si configura neppure quale condizione necessaria all'outcome. Non risulta cioè determinante nella spiegazione di tutti i casi di conflitto;
- La generalità dei riferimenti cognitivi e l'utilizzo di argomentazioni specialistiche si dimostrano invece entrambe condizioni necessarie, comparando in tutte e tre le configurazioni causali, ma non discriminanti, comparando talvolta nella modalità negativa e talvolta in quella affermativa;
- Lo stesso dicasi per il favore nei confronti dell'opera (opzione di policy), che compare in tutte le configurazioni ma talvolta in forma affermativa e talvolta negativa. Per essere precisi compare nella forma della contrarietà all'opera nella configurazione indipendente dal contesto nazionale, e nella forma del favore nei confronti dell'infrastruttura in entrambi i casi legati a ciascuno dei due casi nazionali. Pur tenuto conto che non si tratta di un'analisi variable-oriented ma solo di un'indicazione logica, e che in termini reali conta incommensurabilmente di più il numero di attori che si celano dietro ad ogni configurazione (una di queste potrebbe raccogliere la gran parte degli attori inclini alla protesta e le altre due essere residuali) e il grado di conflittualità che essi mettono in atto, è comunque da rilevare come due delle tre configurazioni causali sufficienti si riferiscano a soggetti favorevoli alla scelta di policy, da un lato come dall'altro del confine. Il che pare comunque destituire di valore l'ipotesi che sia solo la posizione nei confronti della scelta a determinare le proteste;
- L'unica condizione a presentarsi come necessaria e discriminante nella determinazione dell'outcome conflittuale è pertanto quella della problematizzazione del processo decisionale, nella modalità affermativa dell'effettiva problematizzazione da parte degli attori che compare in tutte le configurazioni causali rimaste dopo la semplificazione logica. Il che pare avvalorare l'ipotesi di un'influenza diretta della problematizzazione cognitiva del processo sulla protesta, e solo di un'influenza indiretta

da parte delle procedure e pratiche decisionali, mediata dalle percezioni e definizioni di queste da parte degli stakeholders.

Il fatto stesso che esistano configurazioni, ossia combinazioni di condizioni, è tuttavia indice che anche la condizione della problematizzazione del processo decisionale, pur discriminante e necessaria, non si presenta come sufficiente, presa isolatamente, a determinare l'esito conflittuale. Le uniche configurazioni sufficienti sono le singole combinazioni di condizioni. Il fenomeno presenta dunque una complessità causale tale da non poter identificare una sola determinante per l'outcome conflittuale, ma tre configurazioni causali complesse, in cui l'unico punto fermo è rappresentato dalla problematizzazione del processo decisionale. Di queste, due sono specifiche rispettivamente a ciascuno dei due casi d'indagine che ci si proponeva di comparare, riferendosi una unicamente al caso francese ("PAESE"), l'altra unicamente al caso italiano ("paese"). Nella configurazione causale rimanente, viceversa, la dimensione nazionale non è discriminante, e lo specifico insieme di condizioni che portano alla scelta di un repertorio d'azione di tipo conflittuale accomuna attori collettivi italiani e francesi.

12.2 Ricostruzione di meccanismi causali e categorie di attori

Volendo schematizzare le risultanze dell'analisi comparativa configurazionale, ancorandole a quanto detto sino a qui nelle varie fasi della ricerca, si può dire che i soggetti collettivi, operanti dai due lati del confine attorno al tema del progetto di alta velocità/capacità ferroviaria Torino-Lione, siano classificabili in dieci diverse categorie: cinque per il caso italiano e cinque per quello francese. Tali categorie sono state costruite, per ognuno dei due casi nazionali, sulla base dell'incrocio di fattori che si ritengono qualificanti, quali, oltre alla messa in atto di azioni di protesta diretta (sia essa perturbativa o meramente dimostrativa), sono la posizione nei confronti dell'opzione di *policy* (sia essa rispetto all'opera in sé o piuttosto della sola scelta localizzativa), la posizione nei confronti del processo decisionale (sia essa non problematica, problematizzata rispetto alla mancata aderenza alle procedure formali o critica nei confronti delle stesse procedure), la generalità dei riferimenti cognitivi e la scelta di adoperare argomentazioni di tipo tecnico o meno.

La combinazione di queste condizioni dà vita alle dieci categorie individuate, ad ognuna delle quali fa capo un numero molto variabile di attori collettivi, i quali a loro volta hanno una centralità ben diversa nell'economia della vicenda. Alcune categorie risultano pertanto residuali, ma pur sempre riconducibili a soggetti reali e comunque significative per tentare di ricostruire i meccanismi causali che stanno dietro la reazione degli attori coinvolti verso la *policy* Torino-Lione. Concentrandosi sul solo risultato, vale a dire sui repertori d'azione messi in atto da soggetti che abbiano anche posizioni opposte riguardo ad alcune delle condizioni causali, ma uguale reazione (equifinalità), tali categorie possono essere ridotte a sette, di cui sei ascrivibili specificamente a ciascuno dei casi nazionali oggetto di comparazione (tre per il caso francese e tre per il caso italiano), mentre una risulta slegata dallo specifico contesto nazionale in cui gli attori si trovano ad operare, essendo più che altro individuata attraverso la combinazione della posizione nei confronti dell'infrastruttura e di quella verso il processo decisionale.

Le figure 12.1 e 12.2 offrono una schematizzazione dei meccanismi causali che porterebbero alla classificazione degli attori nelle varie categorie. In questo caso la generalità dei riferimenti e il sapere specialistico o profano adoperato nelle argomentazioni sono stati inquadrati non quali condizioni causali nella determinazione della scelta conflittuale, quanto piuttosto come caratteristiche distintive dei soggetti accanto appunto al repertorio d'azione utilizzato, allo scopo di mettere in maggiore risalto ciò che più interessa, vale a dire l'importanza relativa della contrarietà all'opera in sé piuttosto che della problema-

tizzazione del processo decisionale. E ciò allo scopo di riassumere le risultanze delle varie fasi della ricerca, da cui si evincere che le procedure e le regole delle arene decisionali, attraverso la mediazione operata dalla loro problematizzazione cognitiva da parte degli attori, potrebbero avere un'influenza significativa non solo sui repertori d'azione collettiva messi in atto, ma anche sulla generalità dei riferimenti cognitivi stessi (cfr. in particolare il § 11.1) e sul ricorso a grammatiche di tipo tecnico-scientifico (cfr. in particolare il § 11.4).

Partendo dal caso francese, la prima categoria partendo dall'alto corrisponde alla seguente configurazione individuata attraverso la tavola di verità.

PAESE*FAVORE*VSPD*GENER*scientific → CONFLITTO

A tale categoria si ascrivono le associazioni della Maurienne (Reagir! e Vivre en Maurienne), favorevoli alla scelta di costruzione della linea al punto da ricorrere ad azioni dirette, spesso di tipo perturbativo quali il blocco dell'autostrada del Frejus, ogniqualevolta ritengano che il processo decisionale, sordo alla volontà popolare che spingerebbe verso la realizzazione dell'opera quale strumento di riduzione del traffico merci su gomma, sembra andare nella direzione opposta bloccando i lavori relativi alla Torino-Lione e privilegiando il raddoppio del tunnel autostradale del Frejus. Al favore nei confronti della scelta di *policy* si accompagna dunque la problematizzazione del processo decisionale, mentre la decisione di appoggiare la costruzione dell'infrastruttura viene difesa attraverso giustificazioni che utilizzano in gran parte considerazioni relative al sapere sociale non specialistico, prima fra tutte il miglioramento della qualità della vita locale, inquadrate tuttavia in un'ottica di portata generale, quale può essere quella della salvaguardia dell'ambiente alpino.

La seconda categoria dall'alto corrisponde alla seguente configurazione:

PAESE*FAVORE*vspd*GENER*SCIENTIF → conflitto

Possono essere associate a tale categoria tutti i promotori pubblici e privati e quelle associazioni ambientaliste favorevoli all'intervento. Si tratta di soggetti che hanno ovviamente una posizione favorevole nei confronti dell'opera, non hanno nulla da recriminare contro il processo decisionale, ed essendo sostanzialmente soddisfatti per queste ragioni dall'andamento della vicenda, adottano un comportamento del tutto cooperativo, argomentando la propria posizione in termini generali e specialistici, rifacendosi rispettivamente ai presunti benefici ecologici dell'opera e a studi tecnici a supporto.

La terza categoria assume la seguente configurazione:

PAESE*FAVORE*vspd*gener*scientific → conflitto

Tale categoria si riferisce a tutte quelle associazioni, quali Acac, ARSMB e Collectif contre Doublement A7, che sono favorevoli alla linea in quanto ritengono che essa apporterebbe vantaggi al proprio territorio, e non hanno nulla da eccepire neppure per quanto riguarda il processo di scelta. La loro azione non è pertanto orientata alla protesta, ma solo alla difesa della propria posizione sulla base di argomentazioni localistiche e particolari, sostenute sulla base di un sapere non specialistico e riguardante sostanzialmente la difesa della qualità della vita locale.

Fig. 12.1 Meccanismi causali e categorie di attori nel caso francese

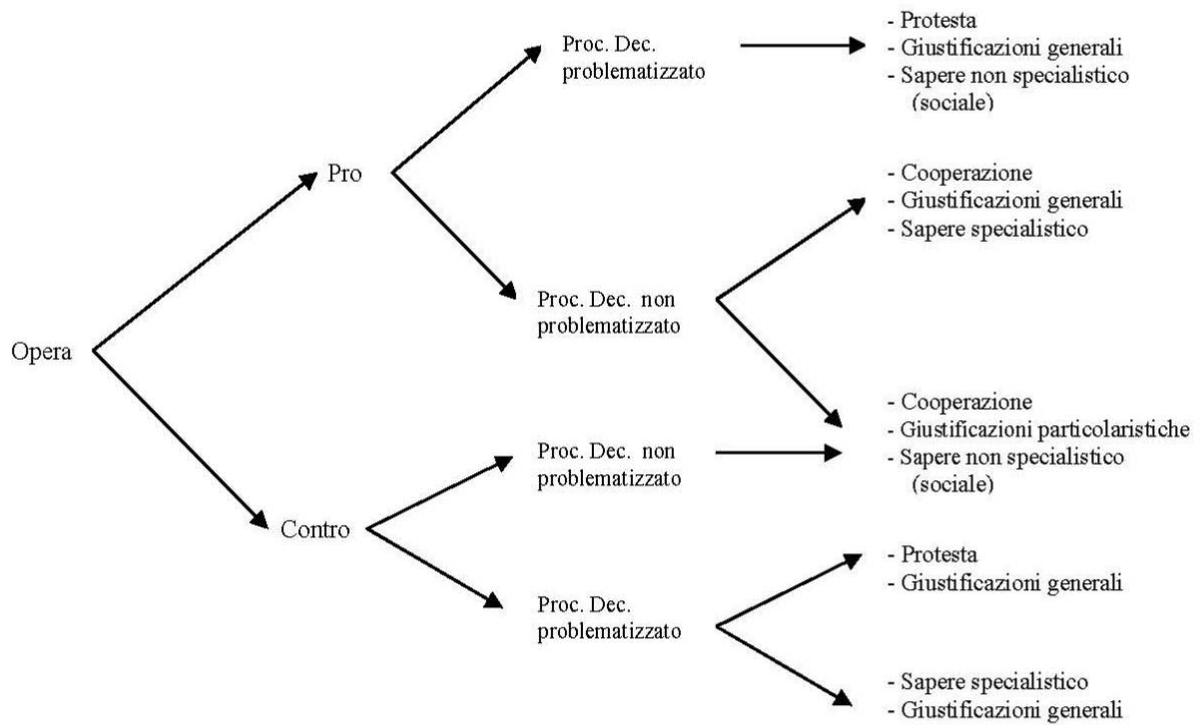
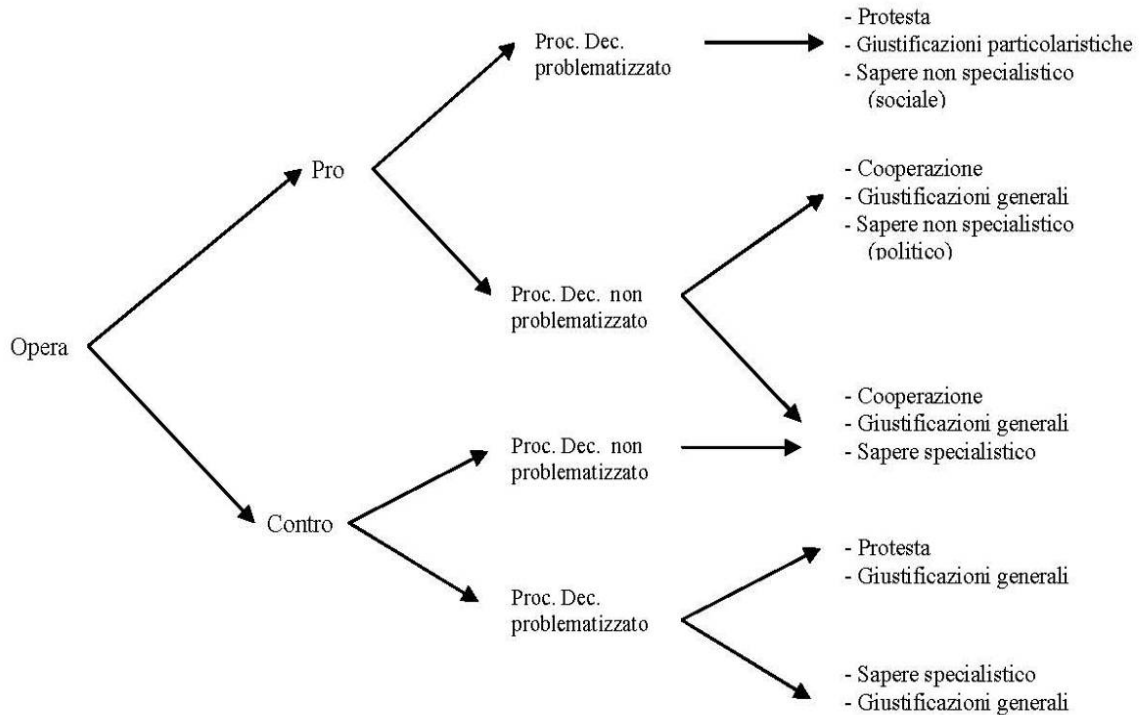


Fig. 12.2 Meccanismi causali e categorie di attori nel caso italiano



Si tratta delle stesse caratteristiche che contraddistinguono anche un altro insieme di soggetti, quali Apsab, Adrilac e, prima della delusione rispetto al processo di inchiesta pubblica e il cambio di strategia, da ASSMoulin. Se si volesse indicare un emblema di questa categoria, però, è ai comitati di quartiere della zona di Bourgoin-Jallieu che bisognerebbe guardare. Come quelli del gruppo precedente infatti, questi attori non discutono la bontà del processo decisionale, che anzi (almeno all'inizio, nel caso di ASSMoulin) ritengono l'unica garanzia contro una scelta che non condividono, e giungono al loro stesso risultato: non conflittuale, accompagnato da particolarismo cognitivo sulla micro-questione di loro più pressante interesse locale, e da riferimento privilegiato al sapere non specialistico. Lo fanno però da una posizione contraria in tutto o in parte all'infrastruttura, che si presenta come l'unica caratteristica che essi non condividono con il gruppo precedente:

PAESE*favore*vspd*gener*scientif → conflitto

L'ultima categoria dal lato francese è riferita alla seguente configurazione:

PAESE*favore*VSPD*GENER*SCIENTIF → CONFLITTO

In figura tale categoria risulta divisa ulteriormente in due sottocategorie, che si riferiscono a sottoinsiemi di attori oppure a periodi diversi nel corso della vicenda per gli stessi attori. Ciò che le due sottocategorie hanno in comune, in varie gradazioni, è la contrarietà tanto all'opera quanto al processo decisionale, e il riferimento a quadri cognitivi di ordine generale. La prima prevede tuttavia una preferenza, per quanto non esclusiva, per una reazione di tipo conflittuale, mentre la seconda presume una maggiore propensione, per quanto non esclusiva, per una reazione di tipo conoscitivo e informativo, che passa attraverso la scientificizzazione delle argomentazioni. La prima si configura come quella elettiva dei centri sociali, che pure non rinunciano a momenti di approfondimento specie sulla base dei dati forniti dal movimento valsusino, mentre la seconda caratterizza maggiormente attori quali il Collectif défenseurs du Mont-Cenis e ASSMoulin dopo la loro svolta successiva alla delusione ricevuta dal processo decisionale cui inizialmente si affidavano, per quanto anch'essi non rinuncino certo ad azioni dirette di tipo dimostrativo. Le due strategie si sommano invece in misura più bilanciata per i collettivi Non Tgv/Lgv, che tendono tuttavia ad utilizzarle in periodi diversi in risposta alle necessità del momento.

Lo stesso dicasi, passando al caso italiano, per quei soggetti che vengono identificati nell'ultima categoria dal basso, la cui configurazione si distingue da quella precedente per il solo riferimento nazionale, mentre rimane invariata la contrarietà tanto all'opera quanto al processo decisionale, la generalità dei riferimenti, l'utilizzo del sapere specialistico e il ricorso alla protesta. Questi attori, la cui generalità dei riferimenti si spinge fino alla rimessa in discussione del modello di sviluppo, sulla base però di critiche fondate in termini tecnico-scientifici, smentiscono tra l'altro la relazione riscontrata da Majone [1989, 143] fra attenzione al tipo di società in cui si desidera vivere e riferimenti non specialistici. Si tratta della categoria che raccoglie il numero maggiore di soggetti del movimento valsusino, quelli che dispongono del maggior numero di membri, che fanno più notizia e che presentano una centralità all'interno della vicenda fra le più importanti. Come per la categoria precedente, si possono distinguere due sottocategorie: per quella dove ad essere privilegiate sono le azioni dirette il riferimento è ancora una volta al mondo dei centri sociali, sebbene in questo caso molto più che in quello francese anch'essi siano impegnati nel processo di decostruzione della verità proposta dai promotori; quella in cui viene privilegiata la scientificizzazione degli argomenti fa capo invece ad associazioni quali Montagna Nostra e

(Leg)Ambiente Valsusa, sebbene queste si dimostrino assai più propense delle loro omologhe dal lato francese, come ASSMoulin, a ricorrere all'azione diretta anche perturbativa.

Discorso a parte va invece fatto per i comitati No-Tav, che diversamente dai loro omologhi francesi non adopererebbero le due strategie dell'informazione e della protesta con scansioni temporali differite, aumentando, nei picchi di mobilitazione, contemporaneamente le azioni informative e quelle contestative (vedi § 10.2.5). E questo nonostante la loro stessa comparsa sulla scena sia avvenuta solo in un momento successivo della vicenda, quando la strategia di ricercare maggiore legittimazione unicamente attraverso la risalita in generalità e la scientificizzazione degli argomenti, portata avanti dal movimento sotto la guida delle associazioni ambientaliste di Habitat, ha rivelato i suoi limiti in termini di efficacia, infrangendosi contro quello che lo stesso movimento ha definito "muro di gomma" del processo decisionale.

La ricerca di legittimazione all'interno dei nodi decisionali, attuata attraverso la scientificizzazione, non prendeva in considerazione il fatto che, come notano Benford e Snow [2000, 619-621], la credibilità di ogni processo di *framing* è funzione di tre fattori: la coerenza del frame, la sua credibilità empirica, ma anche la credibilità di chi lo propone. Si registrerebbero sempre associazioni significative fra lo status e la persuasività del frame offerto: tanto maggiore è lo status e/o l'*expertise* percepita di chi propone l'interpretazione, o dell'organizzazione che rappresenta, tanto più plausibile sarà considerato il frame [*ibidem*]. L'utilizzo di argomentazioni scientifiche potrebbe pertanto non bastare a costringere i *decision-makers* a riconoscere un soggetto quale interlocutore legittimo, se questi possono continuare a fare affidamento sulla credibilità delle istituzioni e degli esperti [Majone 1989, 4]. L'attesa fiduciosa di un riconoscimento delle istanze locali da parte del processo decisionale, portata avanti attraverso il ricorso all'*expertise*, non prendeva in considerazione il fatto che le arene decisionali in questione non sono di tipo prettamente scientifico, ma semmai trans-scientifico [*ivi*, 3-4] o socio-tecnico [Callon, Lascoumes e Barthe 2009], coinvolgendo in misura nettamente maggiore la dimensione del potere, a partire da quello simbolico. È di fronte alla sordità del processo decisionale ufficiale verso le istanze locali, per quanto documentate, che si sviluppa l'idea che queste potranno essere prese in considerazione solo attraverso il ricorso alla protesta. Ed è in concomitanza con questa svolta che compaiono sulla scena i comitati civici, che pure, invece di svoltare unicamente verso il conflitto, assorbono le competenze specialistiche maturate dal movimento utilizzandole quale strategia complementare e contemporanea rispetto a quella delle azioni dirette.

Se a tale categoria possono essere ascritti per lungo tempo anche i sindaci e gli enti locali, così come le associazioni ambientaliste di portata nazionale, con l'attivazione delle arene allargate e l'inclusione dei sindaci e dei loro rappresentanti esperti al loro interno si assiste ad un loro spostamento tanto di prospettiva quanto di atteggiamento, che li vede meglio rappresentati dalla categoria riportata subito sopra in figura, che si concreta nella seguente combinazione¹:

paese*favore*vspd*GENER*SCIENTIF → conflitto

Tale configurazione prevede all'incirca la stessa concomitanza di condizioni, salvo un particolare sostanziale: il processo decisionale, a cui dopo così lungo tempo gli enti locali sono stati ammessi, non viene più problematizzato in maniera significativa. Nonostante le critiche in questo senso piovute dal movimento, è come se i sindaci, una volta entrati a far parte del processo decisione, optassero una (pur

¹ Alla quale possono essere accostate anche le organizzazioni di categoria solo parzialmente favorevoli all'infrastruttura, come CNA e Aduc.

vigilante) sospensione del giudizio, il che significativamente ha un effetto diretto sul risultato, che è l'unica altra condizione che varia rispetto alla categoria precedente: per tutto il tempo in cui i sindaci, dall'interno delle arene, hanno sospeso la problematizzazione delle arene decisionali, essi hanno sospeso anche le azioni di tipo conflittuale, supportati in questa strategia anche dalle associazioni ambientaliste nazionali. Ancor più significativamente, i sindaci sarebbero passati dalla categoria precedente in cui si situavano per tutto il periodo in cui sono stati esclusi anche formalmente dalle scelte, caratterizzata da problematizzazione del processo di scelta e da ricorso alla protesta, alla categoria in questione non appena ammessi al processo stesso, smettendo di problematizzarlo e contemporaneamente di avvalersi della protesta. Salvo poi, una volta appurato che il loro coinvolgimento era più formale che reale e abbandonati i tavoli di discussione, ritornare alla categoria precedente, con tutte le sue caratteristiche e tutto ciò che questo comporta.

Per il periodo in cui sono stati coinvolti, peraltro, i sindaci si sarebbero caratterizzati in maniera molto simile a quella delle ferrovie (in particolare LTF) e dei tecnici ed esperti in rappresentanza dei promotori, i quali costituiscono la categoria superiore nella figura, che risponde alla seguente configurazione:

paese*FAVORE*vspd*GENER*SCIENTIF → conflitto

Come si può notare, tale combinazione porta allo stesso effetto, cioè a cooperazione, utilizzo di argomentazioni tecniche e riferimenti generici, a fronte di un'uguale assenza di problematizzazione del processo decisionale. L'unica differenza, sostanziale, sta nel fatto che in questo caso trattasi di soggetti favorevoli alla scelta di *policy*.

Facendo variare un'altra condizione si passa invece alla categoria superiore in figura:

paese*FAVORE*vspd*GENER*scientif → conflitto

In questo caso, a variare, è la condizione relativa al tipo di conoscenza coinvolta, che in questo caso non è più tecnica. Non è neppure sociale tuttavia, rispondendo piuttosto a riferimenti di tipo politico. In questa categoria trovano infatti rappresentazione tutti i promotori pubblici e privati dell'infrastruttura, che come si è visto, e contrariamente ai loro omologhi francesi che pure fanno largo uso di considerazioni non specialistiche ed in particolare ecologiste, sembrano non curarsi dell'attendibilità tecnica delle proprie affermazioni, perseguendo più che altro obiettivi politici connessi alla soluzione proposta, e cioè la costruzione del tunnel transfrontaliero. Anche la generalità dei loro riferimenti pare adeguarsi a questa regola, considerando ad esempio il prestigio nazionale, l'integrazione europea, il progresso, e così via. Il che funge da prova ulteriore dell'impossibilità di slegare i fattori prettamente scientifici da quelli prettamente politici [Majone 1989, 4].

L'ultima categoria per la classificazione degli attori italiani è del tutto residuale, essendovi associati soggetti tutto sommato marginali nella vicenda, primo fra tutti la delegazione locale della Lega Nord, che pur favorevoli alla scelta non condividono la modalità decisionale che esclude le istanze del territorio dalle scelte che lo riguardano, e con questa motivazione hanno almeno per un periodo preso parte attiva nelle proteste, utilizzando argomentazioni di ordine sociale e di portata particolaristica, secondo la seguente configurazione:

paese*FAVORE*VSPD*gener*scientif → CONFLITTO

Anche questa categoria è comunque importante ai fini dell'analisi, dal momento che anche per il caso italiano si registra l'esistenza di soggetti che, pur marginali e pur per un periodo di tempo limitato, hanno adottato il repertorio della protesta anche se non contrari all'opera in quanto tale. Riassumendo, si può verificare come, sia nel caso francese che in quello italiano, l'unico percorso causale che porta a categorie di attori che mettono in atto azioni collettive di carattere conflittuale è quello che passa attraverso la problematizzazione del processo decisionale, indipendentemente dalla posizione nei confronti dell'opera. Seguendo le biforcazioni nelle figure 12.1 e 12.2, infatti, è facile verificare come il favore o la contrarietà nei confronti dell'infrastruttura non rappresenti un fattore discriminante, trovandosi azioni di protesta sia tra i favorevoli sia tra i contrari. Se nel caso italiano la contrarietà alla scelta e la problematizzazione del *policy-making*, quest'ultima con il suo esito in termini di protesta, coincidono in larghissima parte, trovandosi solo casi residuali e temporanei di non convergenza delle due condizioni (la Lega Nord locale nel solo periodo iniziale per i soggetti favorevoli ma conflittuali, i sindaci nel solo periodo di inclusione nelle arene ufficiali per i soggetti contrari ma cooperativi), è comunque significativo ed analiticamente importante che questi casi esistano.

È soprattutto nella comparazione con il versante francese che la questione trova la sua più completa espressione. Oltreconfine si trova infatti, al fianco di soggetti come i collettivi Non-Tgv con caratteristiche simili a quelle del movimento italiano, una congerie di attori collettivi in vario grado contrari alla Torino-Lione o a qualche suo aspetto, e che nondimeno, alla luce di una fiducia decisamente maggiore tanto nelle istituzioni quanto nella tecnica, e di una propensione spiccata a delegare sia alle prime che alla seconda nel loro rispettivo ambito, non pongono il processo decisionale sotto la lente d'ingrandimento critica che contraddistingue altri soggetti. A partire da quelle associazioni della Maurienne che, per quanto convinte sostenitrici della costruzione dell'opera, si trovano ad essere fra le responsabili più attive e perturbative all'interno della scarsa conflittualità generale intorno al progetto che si registra dal lato francese. Soprattutto, però, è la radicalità del percorso di problematizzazione *in itinere*, nel corso del processo stesso e proprio a causa dell'andamento e delle caratteristiche del processo stesso, che caratterizza alcuni dei protagonisti della vicenda quali ASSMoulin e comitati e municipio del comune di Lanslebourg Mont-Cenis a risultare interessante. Non che in Italia siano mancati gli aggiustamenti cognitivi, come si è visto, e soprattutto nei confronti del processo decisionale, di cui il movimento ha aspettato fiduciosamente l'inclusione per lunghissimi anni e nonostante svariate evidenze contrarie avrebbero potuto far vacillare tale fiducia molto prima, ma niente di così radicale si è registrato al di qua del confine. In Francia si trovano infatti soggetti contrari all'infrastruttura, ma che si sentono pienamente garantiti dal processo di scelta fino a che questo stesso non fa loro cambiare idea, e addirittura soggetti favorevoli all'opera e con una fiducia pressoché illimitata nei confronti delle istituzioni, che a fronte di quelle che hanno processualmente vissuto come delusioni cocenti hanno profondamente rivisto la propria posizione nei confronti del *policy-making*. Il tutto a fianco di una grande maggioranza di soggetti che continuano a riporre nell'universalità delle norme pubbliche e della tecnica le più grandi aspettative, e il tutto a normativa e procedure omogenee per tutti gli attori, e pressoché invariate nel corso della vicenda a parte l'entrata in vigore della riforma urbanistica. Il che non è male per un paese dove, stando alle cronache giornalistiche, intorno alla Torino-Lione non accadrebbe nulla di significativo.

12.3 Conclusioni: adesione, profanazione, eresia

Scopo della ricerca era indagare le possibili relazioni fra le procedure decisionali, adottate dai due lati del confine per il progetto Torino-Lione, e le reazioni locali, in termini sia di repertori d'azione (oppositivi o meno), sia di scelta del tipo di conoscenza da utilizzare nell'argomentazione (specialistica o non specialistica), attraverso la mediazione operata dalle cornici cognitive degli attori coinvolti. Alla luce delle varie fasi dell'analisi, sembra di poter dare una risposta positiva rispetto a quelle che erano le aspettative del quesito di ricerca. Nel senso che, nei *claims* dei vari soggetti da entrambi i lati del confine, è sembrato di poter leggere una relazione di qualche tipo, spesso esclusiva, fra la problematizzazione cognitiva del processo decisionale e l'utilizzo di argomentazioni scientifiche da un lato, di repertori d'azione variamente conflittuali dall'altro. Si è inoltre indagata la natura e la causa di tale problematizzazione, che sembra poter esser trovata non in posizioni pregresse e pregiudizialmente oppostive, bensì nell'andamento del processo così come dipendente dalla strutturazione stessa delle arene e dalle pratiche di interazione che in esse si sono venute a creare. Nello specifico si sono individuate quali possibili dimensioni della problematizzazione da parte degli attori:

- l'accettazione delle procedure esistenti alla luce di una fiducia diffusa nelle istituzioni;
- il grado di inclusività delle arene;
- la percezione che sia possibile influire sulle scelte;
- la percezione che il tipo di conoscenza di cui si è portatori sia ritenuta legittima e pertinente;
- la presenza di una cornice cognitiva privilegiata entro cui i promotori strutturano il processo.

Di queste, solo la prima fa riferimento a condizioni precedenti ed esogene rispetto allo specifico processo decisionale, mentre le altre si rifanno direttamente all'andamento di quest'ultimo. Sarebbero pertanto in larga parte questioni processuali ad aver portato una parte più o meno consistente dei soggetti interessati a diagnosticare *in itinere* quale problema non solo la scelta di *policy*, vale a dire la costruzione dell'opera, ma anche le modalità attraverso cui si giunge a tale scelta. Non ci sarebbe nulla di oggettivamente individuabile nelle procedure in sé tale da determinare una specifica reazione in tutti gli attori, ma solo un contesto di riferimento che, sulla base delle dimensioni sopra ricordate, spingerebbe ciascun soggetto verso la interpretazione o meno dello stesso processo decisionale quale problema.

Così in Italia un modello che si è definito² come neocorporativo ed esclusivo, al di là dell'altalenante enfasi su pianificazione tecnica o coinvolgimento democratico, avrebbe portato ad una problematizzazione diffusa del processo di scelta che ricalca tuttavia in larga parte la distinzione fra soggetti favorevoli e contrari, spingendo questi ultimi ad adottare argomenti tecnici ed azioni di protesta, attraverso i meccanismi che si sono visti, nel tentativo di avere voce in capitolo. In Francia, viceversa, un grado formalmente alto di coinvolgimento avrebbe spinto la gran parte dei soggetti locali ad adoperare uno stile cooperativo e forme di conoscenza di tipo non specialistico, ma sulla base di meccanismi più complessi rispetto alla semplice influenza diretta delle procedure di consultazione. Si è vista in particolare la spiccata dispersione delle potenziali coalizioni concorrenti rispetto a quella egemonica dei promotori, distanti tra loro non tanto in termini geografici, quanto sulla base dei loro riferimenti strettamente locali e concentrati attorno a *secondary beliefs* relativi a singole ricadute locali del progetto. Si è inoltre tentata una spiegazione di tale fenomeno attraverso, ancora una volta, considerazioni attinenti alla strutturazione delle arene decisionali, che sulla base della dispersione del coinvolgimento su micro-interventi sepa-

² Nel capitolo relativo alle arene decisionali.

rati, piuttosto che sul progetto nel suo complesso, spingerebbe le comunità locali ad adottare riferimenti particolaristici depoliticizzandone il potenziale critico. Il quale sarebbe già alquanto basso se raffrontato al caso italiano, per via di una diffusa condivisione del sistema di credenze fra promotori e abitanti delle zone impattate (fiducia nelle istituzioni e nella delega rappresentativa, fiducia nella “tecnocrazia” come esclusivo appannaggio dei rappresentanti legittimi dell’interesse generale, esteso riferimento ad argomentazioni ecologiche).

Tali considerazioni hanno trovato in qualche modo una conferma nella fase dedicata specificamente all’analisi dei quadri cognitivi adoperati dagli attori. In questo caso di è riscontrato per il caso italiano uno scarso riferimento a cornici di ordine sociale, e al contrario un ampio ricorso a cornici di tipo tecnico-scientifico e di tipo politico. La scelta di non inquadrare il problema da un punto di vista sociale risiederebbe nel fatto che un punto di vista di questo tipo non viene accettato come pertinente, ed anzi continuamente delegittimato, dai *policy-makers*. La preferenza si sposterebbe dunque su cornici prospettive degli altri due tipi: quelle tecnico-scientifiche per rispondere alle argomentazioni dei promotori riguardo alla scelta di *policy*; quelle politiche per rispondere a quelle che gli oppositori considerano irregolarità nel processo decisionale. In Francia accade quasi il contrario, con i riferimenti di tipo sociale a superare di gran lunga quelli di tipo politico, ma anche quelli di tipo tecnico. E ciò da una parte per l’attenzione rivolta a questioni attinenti la vita quotidiana sia da parte dei soggetti locali che dei decisori, e sia nelle arene informali che in quelle ufficiali, dall’altra per il peso decisamente maggiore che assumono i riferimenti legati alla località e all’identità ristretta, e infine per l’ampio riferimento legittimante di tipo di tipo ecologico, che tende a mettere in buona luce il progetto e che supera percentualmente le stesse giustificazioni di ordine scientifico. Il diverso peso delle argomentazioni politiche dai due lati del confine dipenderebbe inoltre dal diverso numero di soggetti che problematizzano il processo decisionale, mentre guardando unicamente al modo in cui i frames si combinano all’interno dei claims è davvero rilevante notare come le cornici relative ad “autoritarismo decisionale” e “protesta” vadano costantemente appaiate, lasciando intendere una stretta relazione fra i due fenomeni nelle percezioni e nelle giustificazioni degli attori. Nel senso che, in linea di massima, il richiamo alla protesta viene usato non in riferimento all’opposizione nei confronti della scelta pubblica, della costruzione della linea. Così peraltro non potrebbe essere, dal momento che in Francia la cornice della protesta è utilizzata anche, ed anzi prevalentemente, proprio da attori favorevoli alla scelta. Il frame del conflitto viene viceversa adoperato in riferimento, costante, a supposte caratteristiche autoritarie del processo decisionale. E questo da entrambi i lati del confine.

Tale questione è stata infine sviscerata nella fase dell’analisi relativa allo studio dei repertori d’azione collettiva, in cui si è riscontrata una tendenza alla sovrapposizione temporale fra cicli di protesta e cicli di *policy*, con le azioni contestative, così come pure quelle informative quale strategia complementare, che tendono a concentrarsi nei momenti topici della scelta. Si è trovata inoltre una predisposizione ad attivarsi in maniera oppositiva (dimostrativa o perturbativa) che accomuna tutti i soggetti che problematizzano il processo decisionale e li distingue da coloro che non lo fanno, mentre la posizione favorevole o contraria nei confronti dell’infrastruttura non pare essere una condizione dirimente in questo senso, quantomeno sul versante francese. Qui infatti, diversamente da quanto accade in Piemonte dove l’opposizione all’opera e la problematizzazione del processo di scelta sembrano in larga parte sovrapporsi, si trova una situazione molto più articolata, il cui punto nodale si trova nel fatto che sussistono un gran numero di soggetti collettivi che hanno qualcosa da recriminare a proposito della costruzione della Torino-Lione, ma che non ricorrono alla protesta, e un piccolo numero di attori fortemente favore-

voli (il riferimento d'obbligo è alle associazioni della Maurienne) ma che attuano proteste anche di tipo perturbativo. La spiegazione della scelta conflittuale sembra risiedere invece proprio nella problematizzazione del processo decisionale: gli attori che attuano tale processo cognitivo, indipendentemente dalla loro posizione nei confronti dell'opzione di *policy*, sembrano maggiormente propensi ad utilizzare schemi d'azione oppositivi ed argomentazioni scientifiche; quelli che non lo fanno invece, di nuovo indipendentemente dalla loro posizione nei confronti dell'infrastruttura, adottano in maggior misura azioni di tipo cooperativo ed argomentazioni di tipo sociale e legate alla quotidianità.

Tale relazione è particolarmente interessante, anche nel caso italiano del primo periodo, facendo riferimento a quei soggetti che, sulla base dell'andamento effettivo del processo decisionale e alla frustrazione delle loro aspettative positive nei suoi confronti, compiono un passo importante nella direzione della problematizzazione a processo in corso. In questi casi si assiste generalmente ad un loro cambio di atteggiamento, passando dal primo schema (cooperativo e sociale) al secondo (oppositivo e tecnico). L'azione di protesta, tra l'altro, pare essere in molti casi subordinata proprio ad un precedente tentativo di legittimazione all'interno del processo di scelta attraverso la strada dell'approfondimento conoscitivo. Così in Italia, dove la problematizzazione del processo è più diffusa e coinvolge un numero maggiore di soggetti, i repertori d'azione più frequenti sono proprio quelli di carattere conoscitivo e informativo (e non quelle conflittuali), mentre in Francia, dove prevalgono nettamente i soggetti che non attuano problematizzazione del processo, le strategie di tipo conoscitivo sono ampiamente superate sia dai contatti con politici ed istituzioni, sia dalle azioni legali. Repertori questi che sono in linea con una visione positiva non solo dello specifico processo di scelta, ma anche delle istituzioni in generale, giuridiche e soprattutto rappresentative, cui fare affidamento affinché le proprie istanze esposte in termini non specialistici siano prese in considerazione, e da cui ci si sente generalmente garantiti.

Il tema della fiducia nelle istituzioni rimanda alla spiegazione solitamente più utilizzata nel descrivere il differente atteggiamento italiano e francese nei confronti della localizzazione infrastrutturale. Sicuramente in Francia si registra un assenso davvero incomparabile rispetto a quanto accade al di qua del confine per quanto riguarda sia la tecnica, sia le istituzioni. Se questa può in effetti essere letta sul versante francese come una dotazione pregressa, che affonda le radici in un substrato istituzionale/culturale, resta da vedere quanto ciò si adatti a descrivere la situazione anche dal lato italiano. Ciò è particolarmente visibile per quanto riguarda le premesse istituzionali del processo decisionale, vale a dire le condizioni ritenute legittime che strutturano e filtrano domande e bisogni sociali in vista del loro accoglimento nelle situazioni di scelta pubblica. Nel caso francese, come si è visto, esistono consolidati meccanismi di intermediazione fra le popolazioni locali e i *decision-makers* alla scala nazionale, che passano attraverso tutta la catena gerarchica del sistema di rappresentanza politica che va dal sindaco, agli organismi sovra-comunali, ai dipartimenti, e così via arrivando sino ai parlamentari eletti sul territorio, passando per il ruolo sempre più importante delle istituzioni regionali.

A questo proposito si registra una forte legittimazione sociale dell'intermediazione rappresentativa in capo agli eletti (in quanto esponenti istituzionali assai più che come esponenti partitici, come dimostrano appelli e contatti indipendenti dal colore politico), basata su una fiducia davvero di rilievo nei confronti delle istituzioni democratiche classiche. Quel che più appare distante se comparato con quanto avviene dal lato italiano, tuttavia, è che si registri anche una forte legittimazione inversa, dei rappresentanti eletti nei confronti delle istanze provenienti dalla società civile locale. Non che questo voglia deporre a favore di un'apologia del sistema rappresentativo francese come composto di disinteressati e impegnati eletti incarnazione della volontà generale, dal momento che sulla questione pare infatti influire

re maggiormente l'ampia sovrapposizione fra élites locali e nazionali che caratterizza la Francia. E tuttavia ciò non cambia la sostanza: esponenti politici eletti, deputati compresi, rispondono alle preoccupazioni dei cittadini (anzitutto rispondendo puntualmente alle – davvero numerose – lettere inviate loro), presenziano alle riunioni indette dalle loro associazioni, si fanno carico di riportare le istanze territoriali ai livelli gerarchicamente superiori di decisione, quasi concepissero uno stretto vincolo di mandato. Quanto poi tutto questo si traduca in una effettiva implementazione di tali promesse resta da dimostrare, ma può quasi passare in secondo piano rispetto alla rassicurazione cognitiva che tale modalità di interazione fra istituzioni e cittadini sembra avere su elettori che, come si è potuto verificare dalle giustificazioni addotte nei *claims*, in molti casi accettano di buon grado il loro ruolo di meri elettori. Nel senso che, pur essendo attivisti per il fatto stesso di sviluppare pubblici *claims* all'interno di organismi collettivi, essi intendono la propria partecipazione più come vigilanza sulle questioni che li riguardano, pressione sugli eletti affinché agiscano nella direzione auspicata, e attivazione diretta solo in concomitanza con i momenti di consultazione formalmente previsti, ma non ambiscono a ottenere un potere decisionale in proprio, scegliendo di riporre fiducia nella delega rappresentativa e di non problematizzarla. In questo senso può leggersi il riferimento privilegiato a cornici cognitive di ordine sociale, liberamente utilizzabili dal momento che si suppone che sia compito dei rappresentanti (e che questi lo faranno al meglio e nell'interesse dei rappresentati) filtrare, mediare, reinterpretare e infine tradurre tali istanze vicine alla quotidianità in istanze politicamente spendibili e tecnicamente fondate. Solo se fortemente smentite dall'andamento reale del processo decisionale, come nei rari casi che si sono visti, tali aspettative vengono, ma sempre senza spingere la cosa sino alle estreme conseguenze, rimesse in discussione, con la tecnicizzazione delle rivendicazioni e/o con il ricorso alla protesta, indipendentemente dalla posizione nei confronti dell'opera.

Ora, se tutto questo certamente non può dirsi né per l'Italia in generale, né per la Val Susa in particolare, non sembra tuttavia neppure di poter fare affidamento unicamente a considerazioni di questo tipo nella spiegazione del fenomeno. Il fulcro della vicenda italiana sta nella Bassa Val Susa, zona caratterizzata storicamente da una forte connotazione politica, una “zona rossa” la si potrebbe definire, in cui si registrava ben prima della vicenda Tav un alto grado di associazionismo diffuso e un fiorire di spontanee iniziative sociali collaterali alle strutture, o quantomeno vicine agli ideali, dei partiti che hanno portato alla transizione dal PCI al PD. Ciò porta a due tipi di considerazioni: se da un lato si registra un più alto tasso di attivazione dal basso e di autorganizzazione sociale di quanto sicuramente non accada nelle corrispondenti zone francesi, dall'altro pare non potersi adoperare così facilmente un'interpretazione legata al venir meno del ruolo di intermediazione politica operato dai partiti.

Al di là dell'enfasi continuamente riprodotta da almeno una parte dei comitati civici circa la necessità di mettere semplicemente da parte la delega rappresentativa in favore della partecipazione dal basso e dell'autorganizzazione territoriale, tali spinte sembrerebbero più espressione di una disillusione rispetto a come concretamente si è svolto il processo decisionale, e a come concretamente ha funzionato (male, a loro giudizio) la delega rappresentativa nel periodo concertativo degli amministratori locali. Non sono spinte unicamente reattive e in negativo, come si è visto, ma produttive di mutamenti cognitivi ed istituzionali duraturi. I quali, però, sembrano essere in parte rientrati dalla loro dirompenza con il riavvicinamento tra il fronte amministrativo e quello movimentista, in vista di una rappresentanza locale temperata dalla partecipazione spontanea piuttosto che nel superamento *tout court* della rappresentanza come sembravano indicare le idee circolanti nel periodo in cui il solco tra i fronti del no era più netto. In questo senso il conflitto si sarebbe realmente tramutato in un'opportunità di *institution building* di carat-

tere più partecipativo, in cui la rappresentanza locale avrebbe accolto al suo interno le esperienze di scelta condivisa maturate nel corso della lotta piuttosto che piegarle, come spesso avviene, alla sua logica [Blatrix 2009]. Insomma la partecipazione, che si era caratterizzata *contro* l'amministrazione, riprenderebbe in larga parte ad essere partecipazione *con* l'amministrazione [Hendriks 2006b], recuperando, sia pur ridimensionato, il carattere tipicamente rappresentativo della democrazia [Urbinati 2010].

E con esso anche l'assenso di fondo verso un partito che, comunque, si è caratterizzato lungo tutto l'arco della vicenda e senza alcun cedimento come uno dei più strenui sostenitori non solo della Torino-Lione, ma anche della visione secondo la quale le reazioni valsusine altro non sarebbero che espressioni di violento egoismo conservatore. Il PD resta infatti, a tutt'oggi, partito di riferimento nelle zone interessate dalle proteste. Lo spostamento di voti verso i partiti della sinistra, il successo ottenuto del movimento di Beppe Grillo fra i contestatori valsusini, e la stessa creazione di liste civiche No-Tav alternative alla sinistra tradizionale, sembrano essere fenomeni importanti, ma allo stesso tempo contingenti e legati più alla momentanea accettazione da parte dei sindaci di centrosinistra del processo decisionale proposto dai promotori e considerato manipolativo dal movimento, e non a caso in larga parte prontamente rientrate non appena il PD locale (in diretto contrasto con le segreterie nazionale e regionale) si è riportato su posizioni più vicine a quelle del movimento e alleato proprio con le liste No-Tav alle ultime elezioni amministrative. Il fatto che lo scontento nei confronti dei partiti sia stato in larga parte guidato dallo scontento verso il processo decisionale e dalla gestione di quest'ultimo da parte dei sindaci, più che da questioni strettamente partitiche, risulta evidente se si guarda al concreto e largo sostegno di cui gode il nuovo presidente No-Tav della Comunità Montana Plano, in forza al PD (forza politica accanitamente pro-Tav), e al ben minore supporto goduto dall'ex presidente della Comunità Montana Ferrentino, identificato come si è visto quale artefice del tradimento rappresentativo, vale a dire della svolta concertativa e Come-Tav dei sindaci nel periodo precedente, nel frattempo passato a SEL (forza politica sostanzialmente No-Tav).

Attualmente tutti i comuni della bassa Val Susa tornati su posizioni No-Tav sono quindi amministrati, anche il forza dell'alleanza con le liste civiche No-Tav, da coalizioni di centrosinistra egemonizzate, come del resto era prima, dal PD, lasciando intravedere semmai una spinta verso un nuovo tipo di amministrazione condivisa e partecipata, ma non verso un reale superamento dell'amministrazione rappresentativa basata sulla competizione fra partiti. Partiti che semmai rivivono nella contrapposizione fra sezione locale e strutture partitiche sovra-locali, per quanto questi non presentino più una funzione identitaria, funzione che non si ritrova però neppure più nella località in quanto tale, ma nella "comunità di pratiche No-Tav".

Quindi il problema non sembra tanto risiedere nella sfiducia nel partito in sé, quanto nel particolare partito nazionale. E non tanto per quanto riguarda la posizione nei confronti dell'opera, dal momento che il PD non ha certo cambiato idea nei confronti del Tav, quanto del processo decisionale come declinato dagli esponenti locali. In sostanza sembra di rintracciare sfiducia in quel partito soprattutto in quanto ha appoggiato o attuato in prima persona un'idea di processo decisionale in cui, all'esatto contrario di quanto accade in Francia, i continui incontri e conferenze scientifiche organizzate da enti locali, movimento ed esperti su posizioni critiche nei confronti dell'opera sono stati costantemente disertati dai vertici delle istituzioni, dei partiti, delle ferrovie, dei sindacati confederali. L'accusa rivolta questi ultimi non solo dal movimento, ma anche dalle istituzioni e dai rappresentanti partitici e sindacali a livello locale, è quella di essere rimasti chiusi nei loro palazzi e nel loro elitismo snob e sprezzante verso la società, e, ancora una volta al contrario di quanto avviene in Francia, di non premurarsi neppure di celare per

motivi di consenso la totale delegittimazione nei confronti delle istanze che osino mettere in discussione lo *status quo* e l'interesse nazionale. Di avere insomma rifiutato il confronto con idee diverse da quelle *mainstream* che secondo l'opinione prevalente in valle permeano i rappresentanti sovra-locali a tutti i livelli e indipendentemente dal colore politico, rinnegando in questo modo, sempre a detta del movimento, non solo i requisiti deliberativi, ma persino quelli rappresentativi e, cosa da un certo momento in avanti ritenuta forse³ la più grave, quelli che dovrebbero sottostare al libero dibattito scientifico.

Infondo ciò che si rimprovera ai partiti di riferimento non è neanche tanto il fatto appoggiare la scelta, quanto il modo in cui si è scelto di appoggiarla. Vale a dire rifiutando non solo il confronto politico, ma soprattutto il confronto scientifico con posizioni diverse da quella ufficiale e quindi ottima, non entrando nel merito delle questioni, e continuando a ribadire gli stessi concetti retorici su sviluppo e progresso senza rispondere alle precise e tecnicamente fondate domande dal basso. L'accusa principale contro il principale partito di riferimento è pertanto quella di essersi allineato all'imposizione dall'alto, magari mascherata da coinvolgimento specie da parte di un "governo amico" di centrosinistra, e di aver continuamente minacciato di scomunica chiunque, a partire dai sindaci e dagli esponenti locali di quello stesso partito, non si fosse allineato all'indiscutibile fede rivelata pro-Tav.

Attraverso la scientificizzazione seguita alla totale chiusura nei loro confronti, i No-Tav italiani, più ancora che profanare il circolo chiuso della tecnica contaminandolo con saperi altri, come sostengono Chicchi e Leonardi [2008], rinuncerebbero in gran parte alla loro diversità conoscitiva tentando di entrare nella *black box* non da profani, ma da contro-esperti. Si comporterebbero, in questo modo, più da eretici che da profani. Un profano è chi non fa parte di una fede e non ne conosce i precetti, mentre un eretico è chi, dall'interno della fede, ne promuove una revisione dei dogmi. Chi, essendo perfettamente a conoscenza della dottrina, smette di accettarla acriticamente, la problematizza, e si incarica di rigettarla oppure di ricostruirla su basi differenti. La valle attraverso l'appropriazione dell'*expertise* sembra infatti rinunciare al suo (pur importante, ma non riconosciuto e anzi delegittimato) ruolo di profano portatore di forme conoscitive differenti, e adotta i sofisticati strumenti della controparte per ribattere alle sue posizioni e decostruirle dall'interno. Una scelta che va in significativa controtendenza rispetto alle premesse epistemologiche che guidano sempre più di frequente l'azione dei nuovi movimenti sociali, con la loro rimessa in discussione dei criteri di oggettività basati su dati tecnici depoliticizzati. Ma anche una scelta che distingue il caso italiano da quello francese, in cui l'adesione al frame proposto dai promotori non viene in realtà mai messa seriamente in dubbio, né attraverso il sapere scientifico, né attraverso quello non specialistico, neppure dagli attori più critici.

È qui che starebbe infatti la principale differenza tra il caso italiano e quello francese, la cui fiducia di fondo nei confronti delle istituzioni impedisce anche ai soggetti più critici di rimettere seriamente in discussione, con armi tecnico-scientifiche oppure non specialistiche, il quadro di riferimento proposto dai promotori e all'interno del quale si muove tutto sommato la quasi totalità degli attori, costituito da un mix ben ponderato di fiducia tecnocratica e di retorica dell'ecologismo. Per il resto, la scelta del repertorio d'azione sembra in gran parte slegata persino dal contesto istituzionale italiano o francese, e legata invece unicamente alla condizione di problematizzazione del processo decisionale. È questa infatti l'unica condizione necessaria e sufficiente a spiegare la scelta conflittuale e a distinguere coloro che la adottano da coloro che non lo fanno. Ogni altra condizione non sembra dirimente nella spiegazione del fenomeno: riferimenti cognitivi generali o particolari e argomentazioni specialistiche o non specialisti-

³ E paradossalmente, in base alle spinte registrate altrove verso un'ibridazione dei saperi e la rimessa in discussione dell'autorità tecnica.

che sono adottati a seconda dei casi da soggetti che scelgono strategia di protesta e che non lo fanno. Cosa più importante, la stessa cosa si può dire di favorevoli e contrari all'opera, che si attivano in forma contestativa solo in caso di problematizzazione del processo di scelta e non in base alla loro posizione nei confronti della scelta. Cosa che si presenta come tutt'altro che banale dal punto di vista euristico, rispetto ad analisi che considerino come spiegazione la sola componente istituzionale-nazionale con il suo bagaglio di fiducia verso la democrazia, o le sole procedure inclusive o esclusive (uguali per tutti) senza passare attraverso la loro percezione cognitiva da parte dei singoli attori, incapaci entrambe di chiarire fino in fondo la variabilità di posizioni riscontrate all'interno dei due casi.

Bibliografia

- AA.VV. [2006], *NO TAV, la valle che resiste*, Torino, Velleità Alternative
- ADOLFONATTO B. [2010], *L'alta velocità in valle di Susa. Dalle prime ipotesi, ai progetti, agli scontri del Seghino e di Venaus, all'Osservatorio*, in <http://www.lavalsusa.it/item-asp?i=1328>
- AGAMBEN G. [2005], *Profanazioni*, Roma, Nottetempo
- ALGOSTINO A. [2008], *L'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione come case study sulla democrazia e sul dissenso*, in *Democrazia e Diritto*, n. 2, 231-253
- ALLASINO E. [2004], *Tra il cortile di casa e il network: la struttura organizzativa interna*, in della Porta D. (a cura di) [2004a], pp. 43-69
- ALLEGRETTI G. [2005], *Dagli assessorati alla partecipazione e al bilancio partecipativo, alla partecipazione strutturata nelle politiche ordinarie degli enti locali*, Intervento di apertura al Gruppo di Lavoro *Federalismo Municipale Solidale*, Bari, 2005
- ALLEGRETTI U. [2006], *Basi giuridiche della democrazia partecipativa: alcuni orientamenti*, relazione al Seminario *Democrazia partecipata e governo locale*, Firenze, 26 settembre 2006
- AMBIENTE ITALIA [2007], *La gestione dei conflitti ambientali*, Edizioni Ambiente, Milano
- AMBROSINI M. [2005], *Scelte solidali. L'impegno per gli altri in tempi di soggettivismo*, Bologna, Il Mulino
- AMIN A., THRIFT N. [2005], *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Bologna, Il Mulino
- AMORÒS M. [2008], *El TAV es más que un tren: es el moderno emblema de las clases dominantes*, Donostia, AHT Gelditu!
- ANANIADOU S. et al. [2009], *Supporting Frame Analysis using Text Mining*, su www.ncss.ac.uk/resources-content/papers/Ananiadou.pdf
- ANDRETTA M. [2004], *L'identità dei comitati: tra egoismo e bene pubblico*, in della Porta D. (a cura di) [2004a], pp. 70-96
- ANTONIOLLI A., MERCIER F., ROUSTAN G. [2006], *Des différences nationales persistantes dans une politique publique a l'échelle européenne: le cas du projet ferroviaire Lyon-Torino*, Cours de Politiques Publiques Teillet Philippe
- APOSTOLI CAPPELLO E. [2011], *Movimenti antagonisti e stili di partecipazione democratica nell'Italia contemporanea: cosmopolitismo e spaesamento*, paper al XXV Convegno Sisip
- ARMONDI S., MILANESI E., PASQUI G., SAVOLDI P. [2004], *Le Agenzie di sviluppo locale in una fase di transizione. Quadri di riferimento, proposte teoriche, questioni critiche*, Roma, Formez
- ARNSTEIN S.R. [1969], *A Ladder of Citizen Participation*, in *JAIP*, Vol. 35, n. 4, 216-224
- ATKINSON M., COLEMAN W. [1989], *Strong States and Weak States: sectoral policy networks in advanced capitalist economies*, in *British Journal of Political Science*, n. 1, 47-67
- AURORA F. [2011], *Il rischio zero. Un diritto per la popolazione della Val di Susa*, intervento al convegno TAV e salute. *Quali rischi per l'ambiente, i lavoratori dei cantieri, i cittadini della Valle di Susa e dell'area torinese?*, Politecnico di Torino, 6/10/2011
- BACCARO L. [2004], *Stato e società civile: verso un modello di democrazia associativa?*, in *Stato e Mercato*, n. 72, pp. 383-411
- BAGNASCO A., LE GALÈS P. [2001], *Le città europee come società e come attori*, in Bagnasco e Le Galès (a cura di), *Le città nell'Europa contemporanea*, Napoli, Liguori, 2001, 1-45
- BALDUCCI A. [2000], *Le nuove politiche della governance urbana*, in *Territorio*, n. 13, 7-15
- BALDUCCI A., TESSITORE P. [1999], *Irreversibilité et processus de décision*, in Klein O. (a cura di) [1999]
- BALLETTI F. (a cura di) [2007a], *Saperetecnico - Sapere locale. Conoscenza, identificazione, scenari per il progetto*, Firenze, Alinea
- BALLETTI F. [2007b], *Introduzione. Riflessione sull'interazione fra sapere tecnico e sapere locale*, in Balletti F. (a cura di) [2007a], 11-28
- BANG H.P., DYRBERG T.B. [2000], *Governance, self-representation and democratic imagination*, in Saward M. (a cura di) [2000], pp. 146-159
- BARBACETTO G. [2005a], *La nuova Tangentopoli? Nasce in Val di Susa*, in *Diario*, 16 dicembre
- BARBACETTO G. [2005b], *Tangenti ad alta velocità*, in *Diario*, 16 dicembre

- BARBERA F. [2001], *Le politiche della fiducia. Incentivi e risorse sociali nei patti territoriali*, in *Stato e Mercato*, n. 63, pp. 413-450
- BARBERA F. [2004], *Meccanismi sociali. Elementi di sociologia analitica*, Bologna, Il Mulino
- BARBERA F. [2005], *Deliberare lo sviluppo: i patti territoriali come processi*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], 249-264
- BARBERA F., DI MONACO R., ROCCATI D. [2002], *I dilemmi delle politiche locali per il lavoro. Una ricerca comparata in aree urbano/industriali*, Paper al Convegno AIS – Sezione Economia Lavoro Organizzazione: *La regolazione concertata dell'economia globale/locale*, Trento, 25-26 gennaio 2002
- BARISONE M. [2009], *Comunicazione e società. Teorie, processi, pratiche del framing*, Bologna, Il Mulino
- BARISONE M. [2010a], *Framing Deliberations. Introductory Notes to Deliberative Frame Analysis*, Working Papers Dipartimento di Studi Sociali e Politici
- BARISONE M. [2010b], *Forme contemporanee dell'opinione pubblica: fra contro-potere, legittimazione e consenso*, paper al Convegno AIS 2010
- BARNES S., KAASE M. et al. (a cura di) [1979], *Political Action: Mass Participation in Five Western Democracy*, Los Angeles, Sage
- BARONE S. [2008], *Régionalisation des transports collectifs: la fabrication d'une réforme «consensuelle»*, in *Sociologie du travail*, vol. 50, 471-488
- BARTOLOMEO M., PACCHI C. [2004], *Conflittualità locale nei processi di localizzazione: un caso emblematico di (non) coinvolgimento degli stakeholder*, in *Politeia*, n. 74
- BASILICA F. [2006], *Presentazione. Pubblico e privato nel nuovo modello di amministrazione*, in Vetrillo (a cura di) [2006], IX-XIX
- BASSAND M., CROZET Y., ETCHÉLECOU A., SOUBEYRAN O. [1998], *L'exceptionnelle culture décisionnelle française: archaïsme ou spécificités?*, in *Métropolis*, n. 106-107
- BAUM M.A., JAMISON A. [2006], *The Oprah Effect: How Soft News Helps Inattentive Citizens Vote Consistently*, in *The Journal of Politics*, n. 68, 946-959
- BECATTINI G. [2002], *Le condizioni dello sviluppo locale*, Firenze, La Nuova Città
- BECATTINI G., RULLANI E. [1993], *Sistema locale e mercato globale*, in *Economia e politica industriale*, n. 80
- BECK U. [1994], *Dalla società industriale alla società del rischio. Questioni di sopravvivenza, struttura sociale e illuminismo ecologico*, in *Teoria sociologica*, n. 4, 50-73
- BECK U. [1996], *Risk society and the provident State*, in Lash S., Szerszynsky B., Wynne B. (a cura di) [1996], 27-43
- BECK U. [2000], *La società del rischio: verso una seconda modernità*, Roma, Carocci
- BELLIGNI S., RAVAZZI S. [2011], *Regimi urbani e modello Torino*, paper al XXV Convegno Sisp
- BEHROUZI M. [2005], *Democracy as the political empowerment of the citizens: Direct-Deliberative e-Democracy*, Lanham, Rowman & Littlefield
- BENFORD R.D. [1993], *Frame Disputes Within the Nuclear Disarmament Movement*, in *Social Forces*, n. 3, 677-701
- BENFORD R.D., SNOW D.A. [2000], *Framing Processes and Social Movements: An Overview and Assessment*, in *Annual Review of Sociology*, n. 26, 611-639
- BERGER S. (a cura di) [1983], *L'organizzazione degli interessi nell'Europa Occidentale*, Bologna, Il Mulino
- BERNO M. [2004], *Società, rischio e scienza: spiragli per una democrazia migliore? Il caso di Montecchio Maggiore*, Università di Padova
- BERTA G., MANGHI B. [2006], *Una TAV per partito preso*, in *Il Mulino*, n. 1, 92-101
- BERTOK E., PICCIONE M. [2008], *Le stagioni dei NOTAV*, su <http://www.notavtorino.org/documenti/le-stagioni-dei-notav-20-3-08.htm>
- BETTINI V. [2006], *TAV. I perché del no*, Torino, UTET
- BIFULCO L. (a cura di) [2003], *Il genius loci del welfare. Strutture e processi della qualità sociale*, Roma, Officina
- BIFULCO L. [2004], *Amministrazioni pubbliche e policy-making partecipato*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2004]
- BIFULCO L. (a cura di) [2005a], *Le politiche sociali. Temi e prospettive emergenti*, Roma, Carocci
- BIFULCO L. [2005b], *Deliberazione, arene pubbliche e institution building*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], pp. 137-155
- BIFULCO L. [2009], *Strumenti in bilico: il welfare locale in Italia tra frammentazione e innovazione*, in Lascoumes P., Le Galès P. (a cura di) [2009a], 283-305
- BIFULCO L., BORGHI V., DE LEONARDIS O., VITALE T. [2006], *Che cosa è pubblico?*, Presentazione del numero monografico de *La Rivista delle Politiche Sociali*, n. 3/2006
- BIFULCO L., DE LEONARDIS O. [2002], *Pratiche e retoriche dell'intermediazione amministrativa*, in Battistelli

- F. (a cura di), *La cultura delle amministrazioni, fra retorica e innovazione*, Milano, Franco Angeli, c. 5
- BIFULCO L., DE LEONARDIS O. [2003], *Partecipazione/ Partnership*, <http://www.sociologiadip.unimib.it/mastersqs/dida1/testidue/partpart.pdf>
- BIFULCO L., DE LEONARDIS O. [2005], *Sulle tracce dell'azione pubblica*, in Bifulco (a cura di) [2005a], cap. 10
- BIFULCO L., DE LEONARDIS O. [2006], *Integrazione tra le politiche come opportunità politica*, in Donolo C. (a cura di) [2006a], cap. 2
- BIFULCO L., DE LEONARDIS O., DONOLO C. [2001], *Per un'arte locale del buon governo*, in *Animazione sociale*, n. 1, 35-64
- BIFULCO L., VITALE T. [2003], *Da strutture a processi: servizi, spazi e territori del welfare locale*, in *Sociologia Urbana e Rurale*, vol. XXV, n. 72, pp. 95-108
- BIFULCO L., VITALE T. [2005], *La contrattualizzazione delle politiche sociali e il welfare locale: vecchi problemi alla ricerca di nuove soluzioni*, in Bifulco (a cura di) [2005a], cap. 4
- BILLIET A. [2010], *Les citoyens et l'action publique: les contestations riveraines d'un grand projet d'infrastructure*, SciencesPo Rennes
- BIORCIO R. [1999], *I Verdi in Europa: una nuova era?*, in *Il Mulino*, n. 5, 929-937
- BLASUTIG G. [2005], *Le dimensioni del capitale sociale interveniente nei processi deliberativi*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], pp. 115-136
- BLATRIX C. [2000], *La "démocratie participative", de mai '68 aux mobilisations anti-TGV, processus de consolidation d'institutions sociales émergentes*, Université de Paris I
- BLATRIX C. [2009], *La démocratie participative en représentation*, in *Sociétés contemporaines*, n. 2, 97-119
- BLONDIAUX L., SINTOMER Y. [2002], *L'impératif délibératif*, in *Politix*, n. 57, 17-35
- BOBBIO L. (a cura di) [1994], *Di questo accordo lieto. Sulla risoluzione negoziale dei conflitti ambientali*, Torino, Rosenberg & Sellier
- BOBBIO L. [1995], *I progetti territoriali come processi di montaggio*, in IRES Piemonte, *Cento progetti cinque anni dopo: l'attuazione dei principali progetti di trasformazione urbana e territoriale in Piemonte*, Torino, Rosenberg & Sellier
- BOBBIO L. [1996], *La democrazia non abita a Gordio. Studio sui processi decisionali politico-amministrativi*, Milano, Franco Angeli
- BOBBIO L. [1999], *Un processo equo per una localizzazione equa*, in Bobbio L., Zeppetella A. (a cura di) [1999], 185-237
- BOBBIO L. [2000], *Produzione di politiche a mezzo di contratti nella pubblica amministrazione italiana*, in *Stato e Mercato*, n. 58, pp. 111-141
- BOBBIO L. [2001], *Non rifiutarti di scegliere: un'esperienza di democrazia deliberativa*, relazione al Convegno SISP, Siena, 13-15 settembre 2001
- BOBBIO L. [2002a], *I governi locali nelle democrazie contemporanee*, Roma-Bari, Laterza
- BOBBIO L. [2002b], *Smaltimento dei rifiuti e democrazia deliberativa*, Working Papers Anno 2002, n. 1, Dipartimento Di Studi Politici, Università degli Studi di Torino
- BOBBIO L. [2002c], *Le arene deliberative*, Paper al Convegno annuale SISP, Genova, 18-20 settembre 2002
- BOBBIO L. (a cura di) [2004a], *A più voci. Amministrazioni pubbliche, imprese, associazioni e cittadini nei processi decisionali inducivi*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane
- BOBBIO L. [2004c], *Grandi opere e costruzione del consenso*, Milano, Franco Angeli
- BOBBIO L. [2005a], *La democrazia deliberativa nella pratica*, in *Stato e Mercato*, n. 73, pp. 67-88
- BOBBIO L. [2005b], *Quando la deliberazione ha bisogno di un aiuto: metodi e tecniche per favorire i processi deliberativi*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], pp. 177-202
- BOBBIO L. [2006a], *Le politiche contrattualizzate*, in Donolo C. (a cura di) [2006a], cap. 3
- BOBBIO L. [2006b], *Discutibile e indiscussa. L'alta velocità alla prova della democrazia*, in *Il Mulino*, n. 1, 124-132
- BOBBIO L. [2006c], *Tipi di preferenze, tipi di deliberazione*, Relazione al Convegno annuale SISP 2006
- BOBBIO L. [2007], *L'alta velocità in valle di Susa. Troppo decisionismo o troppo poco?*, in Briquet L., Mastropaolo A. (a cura di), *Politica in Italia. Edizione 2007*, Bologna, Il Mulino, 209-228
- BOBBIO L. [2011], *Conflitti territoriali: sei interpretazioni*, in *TeMA, Journal of Land Use, Mobility and Environment*, n. 4, 79-88
- BOBBIO L., DANSERO E. [2008], *La TAV in Valle di Susa. Geografie in competizione*
- BOBBIO L., LAZZERONI C. [2002], *Torino 2006. Una mappa dei conflitti territoriali*, in *Bollettino della Società Geografica Italiana*, n. 4/2002

- BOBBIO L., POMATTO G. [2007], *Modelli di coinvolgimento dei cittadini nelle scelte pubbliche*, Provincia di Trento
- BOBBIO, L., ZEPPETELLA A. [1999], *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, Milano, Franco Angeli
- BOHMAN J.F., REHG W. (a cura di) [1997], *Deliberative Democracy: Essays on Reason and Politics*, Cambridge, MIT Press
- BOITANI A., PONTI M. [2006], *Infrastrutture e politica dei trasporti*, in *Il Mulino*, n. 1, 102-112
- BOITANI A., PONTI M., RAMELLA F. [2007], *TAV: le ragioni liberali del no*, IBL Briefing Paper, n. 41
- BOLOCAN GOLDSTEIN M., PASQUI G., PERULLI P. [2000], *La programmazione negoziata e la concertazione territoriale dello sviluppo in Lombardia: l'indagine empirica*, Milano, IRES Lombardia
- BOLTANSKI L. [2009], *Institutions et critique sociale. Une approche pragmatique de la domination*, in *Revue de sciences humaines*, dicembre, 17-43
- BOLTANSKI L., THÉVENOT L. [2006], *On Justification. The Economies of Worth*, Princeton, Princeton University Press
- BONANNI M., PENCO M. [2005], *Modelli deliberativi: una ricognizione critica*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], pp. 157-176
- BONJEAN M. [1994], *L'elettrodotto della Val di Susa*, in Bobbio L. (a cura di) [1994], 49-68
- BONJEAN M. [1999], *Sbagliando s'impara? L'elettrodotto della Val di Susa*, in Bobbio L., Zeppetella A. (a cura di) [1999], 109-127
- BONVIN J.M., ROSENSTEIN E. [2009], *Accountability procedures and their impact on participation and empowerment at local level*, Paper presentato al 7th ESPAnet conference 2009, Sessione *Participation and accountability in social and employment policies*
- BORDOGNA L., PROVASI G. [1981], *I rapporti tra politica e mercato nei paesi capitalistici avanzati: varianti nello sviluppo, differenze nella crisi*, in *Stato e Mercato*, n. 1, 47-86
- BORELLI G. [1999], *Davide contro Golia. L'inceneritore Fenice a Verrone*, in Bobbio L., Zeppetella A. (a cura di) [1999], 15-52
- BORGHI V. (a cura di) [2006a], *La sperimentazione del bilancio partecipativo nel Comune di Modena. Report di monitoraggio: l'avvio della sperimentazione e la fase di ascolto strutturato, 2005*, Modena, viapervia la città che partecipa
- BORGHI V. [2006b], *Tra cittadini e istituzioni. Riflessioni sull'introduzione di dispositivi partecipativi nelle pratiche istituzionali locali*, in *Rivista delle politiche sociali*, n. 2, 147-181
- BORGHI V., SEBASTIANI C. [2012], *Proposte per la democratizzazione urbana*, Bologna, Laboratorio Urbano
- BORGHI V., VITALE T. [2007], *Le convenzioni del lavoro, il lavoro delle convenzioni*, Milano, Franco Angeli
- BORLINI B. [2004], *Governance e governance urbana: analisi e definizione del concetto*, Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale, Università di Milano Bicocca <http://www.sociologia.unical.it/ais2004/papers/borlini%20paper.pdf>
- BORRAZ O. [2009], *Le norme: strumenti depoliticizzati dell'azione pubblica*, in Lascombes P., Le Galès P. (a cura di) [2009a], 37-72
- BÓRZEL T.A. [1998], *Le reti di attori pubblici e privati nella regolazione europea*, in *Stato e Mercato*, n. 54, pp. 389-432
- BOUDON R. [1982], *Effetti «perversi» dell'azione sociale*, Milano, Feltrinelli
- BOURDIEU P. [1983], *La distinzione. Critica sociale del gusto*, Bologna, Il Mulino
- BOWLES S. [1998], *Endogenous Preferences: The Cultural Consequences of Market and Other Economic Institutions*, in *Journal of Economic Literature*, n. 36, 75-111
- BOWLES S. [2004], *Microeconomics – Behaviour, institutions and evolutions*, Princeton, Princeton University Press
- BRAVO G. [2004], *Processi deliberativi e di contrattazione per la gestione di risorse comuni*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2004], pp. 4-5
- BRAVO G. [2005], *Istituzioni e partecipazione nella gestione di risorse comuni*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], pp. 265-280
- BRICOCOLI M. [2002], *Uno sporco lavoro di quartiere*, in *Animazione Sociale*, n. 3, marzo 2002
- BRICOCOLI M. [2003], *Spazi dei servizi e spazi della città*, in Bifulco L. (a cura di) [2003], cap. 4
- BRICOCOLI M., CENTEMERI L. [2005], *Abitare: tra l'alloggio e la città. Quando le politiche entrano in casa*, in Bifulco L. (a cura di) [2005a], pp. 135-154
- BRIDGMAN T., BARRY D. [2002], *Regulation is Evil: An Application of Narrative Policy Analysis to Regulatory Debate in New Zealand*, in *Policy Sciences*, n. 2, 141-161
- BRUBAKER R., COOPER F. [2000], *Beyond "identity"*, in *Theory and Society*, n. 1, 1-47

- BRUSATIN G. [2011], *Opere pubbliche e principio democratico*, Università degli Studi di Padova
- BUCCHI M. [2002], *Scienza e società*, Bologna, Il Mulino
- BUCCHI M. [2008], *Dal deficit al dialogo, dal dialogo alla partecipazione – e poi? Modelli di interazione tra scienza e pubblico*, in *Rassegna Italiana di Sociologia*, n. 3, 377-402
- BUSO G. [1996], *Resistenze e proteste contro le decisioni del governo locale: i comitati spontanei di cittadini*, in Bobbio L., Ferraresi F. (a cura di), *Decidere in Comune. Analisi e riflessioni su cento decisioni comunali*, Torino, Fondazione Rosselli, 126-141
- BUTZBACH O., GROSSMAN E. [2009], *Una strumentazione ambigua. La riforma della politica bancaria in Francia e in Italia*, in Lascoumes P. e Le Galès P. (a cura di) [2009a], 213-240
- CACCIA B. [2006], *Velocità di decisione. La democrazia tumultuaria della Val di Susa*, in *Posse*, aprile, 178-185
- CAILLE A.M. [2002], *L'intégration économique et territoriale des infrastructures de transport: étude à travers les représentations du tissu économique, de l'autoroute et du TGV en Maurienne*, Université de Droit, d'Économie et des Sciences d'Aix-Marseille
- CALLON M. [1998], *An essay on framing and overflowing: economic externalities revisited by sociology*, in Callon M. (a cura di), *The Laws of the Markets*, Oxford, Blackwell
- CALLON M, LASCOUMES P., BARTHE Y. [2009], *Acting in an Uncertain World. An Essay on Technical Democracy*, Boston, MIT Press
- CALAFATI A. [2006], *Dove sono le ragioni del sì? La «TAV in Val di Susa» nella società della conoscenza*, Torino, Seb27
- CAMERA DEI DEPUTATI [2007], *L'attuazione della "legge obiettivo". Interventi deliberati dal CIPE (al 30 novembre 2006)*, Servizio Studi - Dipartimento ambiente
- CAMPI A., DAMONTE A., DI GREGORIO L. [2009], *Processi decisionali sul territorio: interazione dei gruppi sociali e degli attori istituzionali*, Roma, Italiadecide-Associazione per la qualità delle politiche pubbliche
- CANCELLI C., SERGI G., ZUCCHETTI M. (a cura di) [2006], *Travolti dall'Alta Velocità*, Roma, Odradek
- CAPUTO A. [2009], *La costruzione dell'inceneritore di Acerra: tra pratiche conflittuali e generazione di frames*, in Crosta P.L. [2009], 26-51
- CARANGELO F. [2005], *Le politiche della fiducia tra logiche di utilità e logiche di identità. Una sfida per le politiche territoriali contrattualizzate*, Dipartimento di Urbanistica, Università Federico II di Napoli
- CARUSO F. [2010], *I rifiuti tra marginalità rurale e topofagia metropolitana*, Conferenza nazionale della Sezione Sociologia dell'Ambiente
- CARUSO L. [2006a], *Nuove forme dell'azione collettiva: il caso della Val di Susa in una prospettiva comparata con la Francia*, in *Sociologia e Ricerca Sociale*, n. 1
- CARUSO L. [2006b], *La poca democrazia nel mondo dei trasporti*, in *Manifesto*, 22 settembre 2006
- CARUSO L. [2008a], *Sinistra, movimenti, antipolitica*, in *Nuove*, n. 33, pp. 1-5
- CARUSO L. [2008b], *Il Patto Nazionale di Solidarietà e Mutuo Soccorso*, Convegno annuale SISP 2008
- CARUSO L. [2010], *Il territorio della politica. La nuova partecipazione di massa nei movimenti. No Tav e No-Dal Molin*, Milano, Franco Angeli
- CASTELFRANCHI Y., STURLONI G. [2006], *Blind track*, in *Journal of Science Communication*, n. 1
- CASTELLS M. [2002], *L'età dell'informazione: economia, società, cultura. Volume I: La nascita della società in rete*, Milano, EGEA, Università Bocconi Editore
- CAVARGNA M. [2006], *100 ragioni contro la TAV in Valle di Susa. Brevi considerazioni sul progetto di Alta Capacità Ferroviaria Torino-Lione*, Guggiasco, Print Editor
- CEDOLIN M. [2006], *TAV in Val di Susa. Un buio tunnel nella Democrazia*, Bologna, Arianna
- CEFAÏ D. [1996], *La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques*, in *Réseaux*, n. 75, 43-66
- CEFAÏ D. [2007], *Il quartiere come contesto, risorsa, posta in gioco e prodotto dell'azione collettiva*, in Vitale T. [2007], 135-161
- CEFAÏ D., TROM D. (a cura di) [2001], *Les formes de l'action collective. Mobilisations dans des arènes publiques*, in *Raisons pratiques*, n. 12, 195-228
- CELLA G.P. [2002], *La rappresentanza attraverso soggetti collettivi: rispecchiare o interpretare*, Working Papers del Dipartimento di Studi Sociali e Politici, 4/12/2002, Università degli Studi di Milano
- CELLA G.P. [2003], *Governance europea, rappresentanza democratica, relazioni pluralistiche*, Working Papers del Dipartimento di Studi Sociali e Politici, n. 16/2003, Università degli Studi di Milano
- CELLA P., DI TERMINI D. [1998], *Politica e comunicazione. Schemi lessicali e analisi del linguaggio*, Napoli, Name

- CENSIS, IRES [2008a], *Un territorio sostenibile ad alta relazionalità. Schema di Piano Strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino-Lione*, Provincia di Torino
- CENSIS, IRES [2008b], *Un territorio sostenibile ad alta relazionalità. Schema di Piano Strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino-Lione. Fase 2: Piano d'Azione*, Provincia di Torino
- CENTEMERI L. [2008], *Environmental damage as negative externalities: a pragmatic sociological perspective*, paper al Forum ISA, Barcellona, 5-8 settembre 2008
- CERI P., BLONDIAUX L., COURTAY G. [1990], *Les Verdi en Italie: qui représente qui?*, in *Politix*, n. 3, 64-69
- CERRUTI G.C. [2002], *Networks concertativi e relazioni negoziali nelle politiche di sviluppo locale*, Paper al Convengo AIS, Trento, 25-26 gennaio 2002
- CERSOSIMO D. [2000], *Il territorio come risorsa*, Roma, Donzelli
- CERSOSIMO D., WOLLEB G. [2001], *Politiche pubbliche e contesti istituzionali. Una ricerca sui patti territoriali*, in *Stato e Mercato*, n. 63, pp. 369-412
- CHICCHI F., LEONARDI E. [2008], *Profanazioni Notav, riappropriazioni del comune e processi di soggettivazione*, in www.posseweb.net
- CHIESI A.M. [1999], *L'analisi dei reticoli*, Bologna, Il Mulino
- CICCONI I. [1998], *La storia del futuro di Tangentopoli*, Roma, Tipografia del Genio Civile
- CICCONI I. [2004], *Le grandi opere del Cavaliere*, Roma, Koiné
- CICCONI I. [2006], *Architettura contrattuale e finanziaria dell'Alta Velocità*, in Cancelli C., Sergi G., Zucchetti M. (a cura di) [2006], cap. 10
- CLOÛTRE M., SHINN T. [1985]. *Expository Practice? social, cognitive and epistemological linkages*, in T. Shinn, R. Whitley (a cura di): *Expository Science*, Dordrecht, Reidel PC, 31-60
- CNEL [2004], *I patti sociali e le esperienze della concertazione locale per lo sviluppo e l'occupazione nelle regioni italiane. Osservazioni e proposte*, Assemblea, 29 aprile 2004
- COGNETTI F. [2009], *L'evento Critical Mass. Pratiche effimere di attivazione del pubblico nella città*, in Crosta P.L. (a cura di) [2009], 77-96
- COHEN J. [1989], *Deliberation and Democratic Legitimacy*, <http://philosophyfaculty.ucsd.edu/faculty/rarneson/JcohenDeliberative%20DEM.pdf>
- COHEN J. [1998], *Democracy and Liberty*, in Elster J. (a cura di) [1998a], pp. 185-231
- COLOMBO A. (a cura di), [2010], *Conoscenza e democrazia: il Consiglio regionale della Lombardia e le innovazioni della democrazia rappresentativa*, Milano, IRER
- COMASTRI P. [2006], *TAV: la linea Torino-Lione*, in *Progetto & Pubblico*, n. 25, 18-23
- COMITATO NO-TAV TORINO [2003], *Breve storia del progetto di alta velocità ferroviaria in Val di Susa e della opposizione degli abitanti*, su www.notavtorino.org/documenti/storia%20TAV.pdf
- COMITATO SPINTA DAL BASS [2010], *La storia del movimento d'opposizione al TAV*, su <http://www.spintadalbass.org/storia5.htm>
- COMMISSIONE EUROPEA [2003], *L'Europa al bivio. Trasporti sostenibili: una necessità*, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni delle Comunità Europee
- COMMISSIONE EUROPEA [2006], *Un ambiente di qualità. Il contributo dell'UE*, Lussemburgo, Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità Europee
- COMMISSIONE EUROPEA [2007], *The Multi-annual Programme for the Trans-European Transport Network 2007 – 2013*, TEN-T Commission
- COMUNE DI ROMA [2005], *Pratiche partecipative a Roma. Le osservazioni al Piano regolatore e il Bilancio Partecipativo*, Università La Sapienza
- CORVINO C. [2005], *Deliberazione pubblica e cognizione sociale: spunti da uno studio di caso*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], 229-248
- COX K R, MAIR A. [1991], *From localised social structures to localities as agents*, in *Environment and Planning*, n. 2, 197-213
- CROSTA P.L. [2000], *Società e territorio, al plurale. Lo "spazio pubblico" - quale bene pubblico - come esito eventuale dell'interazione sociale*, in *Foedus*, n. 1, 40-53
- CROSTA P.L. (a cura di) [2009a], *Casi di politiche urbane. La pratica delle pratiche d'uso del territorio*, Milano, Franco Angeli
- CROSTA P.L. [2009b], *Introduzione* a Crosta P.L. (a cura di) [2009a], 9-24
- CROUCH C. [1977], *Relazioni industriali ed evoluzione del ruolo dello stato nell'Europa occidentale*, in Crouch C., Pizzorno A. (a cura di) [1977], 345-375
- CROUCH C. [1981], *Strategie di dominio: alcuni tipi ideali*, in Maraffi M. (a cura di) [1981a], 115-130
- CROUCH C. [2003], *Postdemocrazia*, Roma-Bari, Laterza
- CROUCH C., PIZZORNO A. (a cura di) [1977], *Conflitti in Europa. Lotta di classe, sindacati e stato dopo il '68*, Milano, Etas Libri

- CROZET Y. [2004], *Calcul économique et démocratie: des certitudes technocratiques au tâtonnement politique*, in *Cahiers d'économie politique*, n. 47, 155-171
- CURINI L. [2004], *Note sulla democrazia deliberativa: giochi, preferenze, consenso*, in *Quaderni di scienza politica*, n. 3, 521-552
- DAL LAGO A. [2005], *La guerra-mondo*, in *Conflitti Globali*, n. 1, 11-31
- DALTON R. [1999], *Political Support in Advanced Industrial Democracies*, in Norris P. (a cura di) [1999], 57-77
- DALTON R. [2000], *Value Change and Democracy*, in Pharr S.J., Putnam R.D. (a cura di) [2000]
- DALTON R. [2004], *Democratic Challenges, Democratic Choices. The erosion of political support in advanced industrial democracy*, Oxford, Oxford University Press
- DALTON R., SCARROW S., CAIN B. [2006], *New forms of democracy? Reform and transformation of democratic institutions*, in Cain B., Dalton R., Scarrow S. (a cura di), *Democracy Transformed? Expanding Political Opportunities in Advanced Industrial Democracies*, cap. 1
- DAMONTE A. [2004], *Come differenti procedure deliberative influiscono sul framing del problema*, in *Partecipazione pubblica e governance dell'innovazione*, Milano, IReR
- DAMONTE A. [2005], *Le politiche ambientali tra coinvolgimento e distacco: problemi di governance*, Ipsos
- DAMONTE A. [2009a], *Questioni di governance: la "legge obiettivo" e la condanna all'ambiguità*, intervento al XXIII Convegno SISP
- DAMONTE A. [2009b], *Sapere e politiche pubbliche: come è cambiato il discorso sulla "buona conoscenza per le politiche", e cosa implica*, in *Rivista delle politiche sociali*, n. 3
- DAMONTE A. [2010a], *Procedura o sostanza? Perché le politiche infrastrutturali sono così difficili in Italia*, in *Rivista Italiana di Politiche Pubbliche*, n. 2, 87-114
- DAMONTE A. [2010b], *I fabbisogni informativi dei consiglieri regionali lombardi nel processo di law making*, in Colombo A. (a cura di), [2010], 95-132
- D'AURIA G. [1998], *Autorità e contratto nell'amministrazione italiana oggi*, in *Politica del diritto*, n. 2
- DAVISON A., BARNS I., SCHIBECI R.A. [1997], *Problematic publics: A critical review of surveys of public attitudes to biotechnology*, in *Science, Technology & Human Values*, n. 22 (3), 317-348
- DEBERNARDI A. [2007], *Le prospettive di saturazione dei valichi alpini*, su <http://www.lavoce.info/articoli/pagina2650.html>
- DE CARLO G. [2002], *La progettazione partecipata*, Postfazione a Scavi M. et al., *Avventure Urbane, progettare la città con gli abitanti*, Milano, Elèuthera
- DEHOUSSE R. [2009], *Il metodo aperto di coordinamento: quando lo strumento prende il posto della politica*, in Lascombes P. e Le Galès P. (a cura di) [2009a], 241-264
- DE LEONARDIS F. [2005], *Il principio di precauzione nell'amministrazione di rischio*, Milano, Giuffrè
- DE LEONARDIS O. [1997], *Declino della sfera pubblica e privatismo*, in *Rassegna Italiana di Sociologia*, n. 2, 169-194
- DE LEONARDIS O. [2005], *Welfare locale e democrazia*, Contributo al Convegno *Democrazia e istituzioni locali*, Modena, 2-3 dicembre 2005
- DE LEONARDIS O. [2007], *Quesiti attorno al potere di nominare (o di non nominare)*, in *Discussione su "Il velo della diversità"* di A. Pizzomo, *Rassegna Italiana di Sociologia*, n. 4, 729-738
- DE LEONARDIS O. [2008], *Nuovi conflitti a Flatlandia*, in Grossi G. (a cura di), *I conflitti contemporanei. Contrasti, scontri e confronti nelle società del III millennio*, Torino, UTET, 5-21
- DE LEONARDIS O. [2009], *Conoscenza e democrazia nelle scelte di giustizia: un'introduzione*, in "Conoscenza, informazione e politica", *La Rivista delle Politiche Sociali*, n. 3, 73-84
- DE LEONARDIS O. [2010], *Sulle tracce di innovazioni istituzionali*, in *Rivista dell' AIS*, n. 1, 69-78
- DEL FANTI A. [2006], *C'è una scienza contro la TAV*, in <http://jekyl.sissa.it/index.php?document=496>
- DELLA PORTA D. (a cura di) [2004a], *Comitati di cittadini e democrazia urbana*, Soveria Mannelli, Rubbettino
- DELLA PORTA D. [2004b], *Comitati di cittadini e democrazia urbana: una introduzione*, in della Porta D. (a cura di) [2004a], pp. 7-41
- DELLA PORTA D. [2004c], *Tra democrazia partecipativa e domanda di rappresentanza: la protesta e la proposta*, in della Porta D. (a cura di) [2004a], 97-136.
- DELLA PORTA D. [2005], *Democrazia in movimento: Partecipazione e deliberazione nel movimento "per la globalizzazione dal basso"*, in *Rassegna Italiana di Sociologia*, n. 2, 307-343
- DELLA PORTA D. [2006], *From corporatist union to protest unions? On the (difficult) relations between organized labour and new social movements*, in Crouch C., Streek W. (a cura di), *The diversity of demo-*

- cracy. *Corporatism, social order and political conflict*, Cheltenham, Elgar, 71-97
- DELLA PORTA D. [2008], *La partecipazione nelle istituzioni: concettualizzare gli esperimenti di democrazia deliberativa e partecipativa*, in *Partecipazione e conflitto*, n. 0, 15-22
- DELLA PORTA D., ANDRETTA M. [2002], *Changing forms of environmentalism in Italy: the protest campaign on the High Speed Railway System*, in *Mobilization*, n. 7, 59-77
- DELLA PORTA D., CAIANI M. [2006], *Quale Europa? Europeanizzazione, identità e conflitti*, Bologna, Il Mulino
- DELLA PORTA D., DIANI M. [1997], *I movimenti sociali*, Roma, NIS
- DELLA PORTA D., DIANI M. [2004], *Movimenti senza protesta? L'ambientalismo in Italia*, Bologna, il Mulino
- DELLA PORTA D., FABBRI M. [2009], *"Per fare la guerra ci rubano la terra": come la protesta produce identità. Il caso No Dal Molin*, intervento al XXIII Convegno SISP
- DELLA PORTA D., MOSCA L. [2006], *Ricercando la rete. Uso di internet e movimento globale*, in *Rassegna Italiana di Sociologia*, n. 4, 529-556
- DELLA PORTA D., PIAZZA G. [2007], *Local contention, global framing: The protest campaigns against the TAV in Val di Susa and the bridge on the Messina Straits*, in *Environmental Politics*, n. 5, 864-882
- DELLA PORTA D., PIAZZA G. [2008], *Le ragioni del no. Le campagne contro la Tav in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto*, Milano, Feltrinelli
- DELLA PORTA D., RUCHT D. [2002], *The Dynamics of Environmental Campaigns*, in D. della Porta, D. Rucht (a cura di), *Comparative Environmental Campaigns, Mobilization* (special issue), n. 7, 1-14
- DELLA PORTA D., TARROW S. (a cura di) [2006], *Transnational protest and global activism*, New York, Rowman and Littlefield
- DEMATTEIS G. [2007], *Paesaggio come "codice genetico"*, in Balletti F. (a cura di) [2007a], pp. 33-37
- DEMATTEIS G., GOVERNA F. (a cura di) [2001], *Contesti locali e grandi infrastrutture*, Milano, Franco Angeli
- DELLI ZOTTI G. [2006], *Tabelle di mobilità e cambiamenti di opinione. Il caso delle giurie dei cittadini a Torino e Bologna*, Quaderni del Dipartimento di Scienze dell'Uomo, n. 01/2006
- DE MARCHI, PELLIZZONI L., UNGARO D. [2001], *Il rischio ambientale*, Bologna, Il Mulino
- DE MICHELI C., LASTRICO V., TEBALDI M. [2010], *Partecipazione, capitale sociale e qualità democratica. Uno studio nell'area genovese*, Genova, Frilli Editori
- DE NARDIS F. [2004], *I new global al forum sociale europeo: politica, democrazia e partecipazione negli atteggiamenti dei giovani antiglobalisti*, in *Quaderni di scienza politica*, n. 1, 85-106
- DENTE B. [2008], *Introduzione alla sessione "Assetti istituzionali e modelli organizzativi"*, convegno *Governare con i cittadini. Democrazia locale, partecipazione e neo-civismo*, Reggio Emilia, 16/10/2008
- DE RITA G. [1998], *Istituzioni e azione sociale: un campo in dialettica*, in De Rita G., Bonomi A., *Manifesto per lo sviluppo locale. Dall'azione di comunità ai Patti territoriali*, Torino, Bollati Boringhieri
- DESROSIERES A. [2002], *The politics of large numbers. A history of statistical reasoning*, Cambridge, Harvard University Press
- DEWEY J. [1949], *Logica: teoria dell'indagine*, Torino, Einaudi
- DEWEY J., BENTLEY A.F. [1974], *Conoscenza e transazione*, Firenze, La Nuova Italia
- DIANI M. [1996], *Linking Mobilization Frames and Political Opportunities: Insights from Italian Regional Populism*, in *American Sociological Review*, n. 61, 1053-1069
- DIANI M. [2008], *Modelli di azione collettiva: quale specificità per i movimenti sociali?*, in *Partecipazione e Conflitto*, n. 0, 43-66
- DIANI M., EYERMAN R. [1992a], *Studying Collective Action*, Londra, Sage
- DIANI M., EYERMAN R. [1992b], *The Study of Collective Action: Introductory Remarks*, in Diani M., Eyerman R. [1992a], 1-21
- DI BELLA A. [2011], *Le pratiche della cittadinanza attiva come strumenti di innovazione sociale della governance urbana*, paper al XXV convegno SISP
- DONATI P. [1992], *Political Discourse Analysis*, in Diani M., Eyerman R. (a cura di) [1992a], 136-167
- DONOLO C. [1992], *Il sogno del buon governo. Apologia del regime democratico*, Milano, Anabasi
- DONOLO C. [2003a], *La varietà dei territori*, in Martinelli N. (a cura di) [2003], *Politiche territoriali, innovazione degli strumenti e prospettive di sviluppo per il Mezzogiorno*, Raccolta dei contributi al Seminario Nazionale SIU, 52-67
- DONOLO C. [2003b], *Politiche integrate come contesto dell'apprendimento istituzionale*, su w3.uniroma1.it/DCNAPS/donolo/pubbl03.pdf
- DONOLO C. [2004a], *Notizie sul governo di Babilonia. Sui territori urbanizzati e sulla loro governabilità*, Relazione al Convegno *Governare la città contemporanea*

- ranea: per un rilancio del progetto della modernità, Roma, 14-15 maggio 2004
- DONOLO C. (a cura di) [2004b], *Manuale operativo per l'integrazione delle politiche sociali locali*, Roma, Università La Sapienza
- DONOLO C. [2005a], *Innovazioni nel governo locale tramite nuove politiche di governo del territorio*, Roma, DICOTER
- DONOLO C. [2005b], *Dalle politiche pubbliche alle pratiche sociali nella produzione di beni pubblici? Osservazioni su una nuova generazione di policies*, in *Stato e Mercato*, n. 73, pp. 33-66
- DONOLO C. (a cura di) [2006a], *Il futuro delle politiche pubbliche*, Milano, Bruno Mondadori
- DONOLO C. [2006b], *Politiche sostenibili*, in Donolo C. (a cura di) [2006a], cap. 7
- DOUGLAS M. [1990], *Come pensano le istituzioni*, Bologna, Il Mulino
- DOUGLAS M. [1998], *Purezza e pericolo*, Bologna, Il Mulino
- DOUGLAS M., WILDAVSKY A. [1983], *Risk and culture*, California University Press
- DRYZEK J.S. [2000a], *Deliberative Economy and Discursive Legitimacy*, Paper per la conferenza *Deliberating about Deliberative Democracy*, Austin, University of Texas, 4-6 febbraio 2000
- DRYZEK J.S. [2000b], *Deliberative Democracy and Beyond: Liberal, Critics, Contestations*, New York, Oxford University Press
- ECOSFERA [2001], *Le ragioni della partecipazione nei processi di trasformazione urbana: i costi dell'esclusione di alcuni attori locali*, Roma, USPEL
- EDELMAN M. [2001], *Social Movements: Changing Paradigms and Forms of Politics*, in *Annual Review of Anthropology*, n. 30, 285-317
- EDWARDS B., FOLEY M.W., DIANI M. [2001], *Beyond Toqueville: Civil Society and the Social Capital Debate in Comparative Perspective*, Hanover and London, University Press of New England
- ELSTER, J. [1979], *Risk, uncertainty, and nuclear power*, in *Social Science Information*, n. 3, 371-400
- ELSTER, J. [1986], *The Market and the Forum*, in Elster J., Hylland, A. (a cura di), *Foundations of Social Choice Theory*, Cambridge, Cambridge University Press
- ELSTER J. [1993a], *Come si studia la società. «Una cassetta degli attrezzi» per le scienze sociali*, Bologna, Il Mulino
- ELSTER J. [1993b], *Argomentare e negoziare*, Milano, Anabasi
- ELSTER J. [1995], *Il cemento della società. Uno studio sull'ordine sociale*, Bologna, Il Mulino
- ELSTER J. [1997], *The Market and the Forum: Three Varieties of Political Theory*, in Bohman J.F., Rehg W. (a cura di) [1997], pp. 3-34
- ELSTER J. (a cura di) [1998a], *Deliberative Democracy*, Cambridge, Cambridge University Press
- ELSTER J. [1998b], *Introduction*, in Elster, J. [1998a], 1-18
- ELSTER J. [1998c], *Deliberation and Constitution Making*, in Elster, J. [1998a], pp. 97-122
- ENTMAN R.M. [1993], *Framing: Toward clarification of a fractured paradigm*, in *Journal of Communication*, n. 43, 51-58
- ETZIONI A. [1967], *Mixed Scanning: a third approach to decision-making*, in *Public Administration Review*, n. 27
- EVARD A. [2008], *Il progetto del temovalizzatore di Isséane a Parigi: strategie di anticipazione dei conflitti e comunicazione ambientale*, in M. Morisi e A. Paci (a cura di) [2008], 237-268
- EYERMAN R., JAMISON A. [1991], *Social movements, a cognitive approach*, Edimburgh, Edimburgh University Press
- EYMARD-DUVERNAY F., FAVEREAU O., ORLÉAN A., SALAIS R., THÉVENOT L. [2005], *Pluralist Integration in the Economic and Social Sciences: The Economy of Conventions*, in *Post-Autistic Economics Review*, n. 34, 22-40
- FACELLO C. [2010], *Democrazia di insoddisfatti? Il caso italiano in prospettiva comparata*, Università di Bologna
- FAGGI P., TURCO A. (a cura di) [2002], *Conflitti ambientali. Genesi, sviluppo, gestione*, Milano, Unicopli
- FANLO CORTÉS I. [2006], *Partecipazione, pianificazione strategica e governo del territorio. Elementi teorici ed esperienze concrete*, Comune di Genova
- FEDELI V. [2006], *Pianificazione strategica: le città e la trappola dell'attore collettivo?*, in Donolo C. (a cura di) [2006a], cap. 6
- FEDI A., MANNARINI T. (a cura di) [2008], *Oltre il Nimby. La dimensione psico-sociale della protesta contro le opere sgradite*, Milano, Franco Angeli
- FEDI A., ROVERE A., LANA M. [2008], *I partecipanti della protesta*, in Fedi A., Mannarini T. (a cura di) [2008], cap. 5
- FELSTINER W., ABEL R., SARAT A. [1981], *The Emergence and Transformation of Disputes: Naming, Blaming,*

- Claiming*, in *Law and Society Review*, n. 15, 631-654
- FERLAINO F., LEVI SACERDOTTI S. [2005], *Processi decisionali dell'alta velocità in Italia. Il ruolo del Piemonte nel Corridoio Sud dello Spazio alpino*, Milano, Franco Angeli
- FERRARESI G. [1998], *Costruzione sociale del piano e produzione autosostenibile del territorio*, in Magnaghi A. (a cura di) [1998], 154-168
- FILLIEULE O. [2003], *Local Environmental Politics in France: Case of the Louron Valley, 1984-1996*, in *French Politics*, n. 1, 305-330
- FINOCCHIARO E. [2005], *Nuove strategie di governance urbana*, in *Sociologia urbana e rurale*, n. 76, 29-67
- FISCHER F. [1990], *Technocracy and the Politics of Expertise*, London, Sage
- FISCHER F. [2003], *Beyond empiricism: policy analysis as deliberative practice*, in Hajer M.A., Wagenaar H. (a cura di) [2003], 209-227
- FISCHER F., FORESTER J. (a cura di) [1987], *Confronting values in policy analysis. The politics of criteria*, Newbury Park, Sage
- FISCHER F., FORESTER J. [1993], *The argumentative turn in policy analysis and planning*, Durham, Duke University Press
- FISCHER M. [2011], *Social Network Analysis and Qualitative Comparative Analysis: Their mutual benefit for the explanation of policy network structures*, in *Methodological Innovations*, n. 2, 27-51
- FISHKIN J.S., LASLETT P. (a cura di) [2003], *Debating Deliberative Democracy*, Oxford, Blackwell
- FLORIDIA A [2006], *Le buone ragioni per una legge regionale sulla partecipazione: alcune riflessioni su teoria, modelli e pratiche della democrazia deliberativa*, su http://servizi.regione.toscana.it/partecipazione/img/getfile_img1.php?id=7535
- FLYVBJERG B. [1998], *Habermas and Foucault: Thinkers for Civil Society?*, in *The British Journal of Sociology*, n. 2, 210-233
- FLYVBJERG B., BRUZELIUS N., ROTHENGATTER W. [2003], *Megaprojects and Risk. An Anatomy of Ambition*, Cambridge, Cambridge University Press
- FORNO F. [2004], *L'analisi degli eventi di protesta per lo studio dei movimenti sociali*, paper al Convegno SISP
- FOUCAULT M. [1981], *Colloqui con Foucault*, Salemo, Cooperativa 10/17
- FOUCAULT M. [1993], *Sorvegliare e punire*, Torino, Einaudi
- FOUCAULT M. [2002], *Gli anormali*, Milano, Feltrinelli
- FOUCAULT M. [2005a], *La volontà di sapere*, Milano, Feltrinelli
- FOUCAULT M. [2005b], *Nascita della biopolitica*, Milano, Feltrinelli
- FOURNIAU J.M. [1988], *La genèse des grandes vitesses à la SNCF (de l'innovation à la décision du TGV Sud-Est)*, rapporto INRETS, n. 60
- FOURNIAU J.M. [1996], *Transparence des décisions et participation des citoyens*, in *Techniques, Territoires et Sociétés*, n. 31, 9-47.
- FOURNIAU J.M. [1997], *Figures de la concertation à la française*, in *Ces réseaux qui nous gouvernent?*, vol. Villes et entreprises, Parigi, l'Harmattan, 371-401
- FOURNIAU J.M. [1998], *Les décisions d'infrastructure soumises au débat public*, in *Métropolis*, n. 106-107, 71-79
- FOURNIAU J.M. [1999], *La politique des grandes vitesses en France: un grand projet à l'épreuve des territoires*, in Klein O. (a cura di) [1999]
- FOURNIAU J.M. [2007], *Dispositif de l'atelier citoyen dans le cadre du débat public*, INRETS-DEST
- FRANZOSI R. [1989], *From Words to Numbers: a Generalized and Linguistics-Based Coding Procedure for Collective Event-Data from Newspapers*, in *Sociological Methodology*, n. 19, 263-298
- FRANZOSI R. [2010], *Quantitative Narrative Analysis*, Londra, Sage
- FRESCHI A.C. [2001], *Capitale sociale, politica e sviluppo locale. L'esperienza dei patti in Toscana*, in *Stato e Mercato*, n. 63, pp. 451-486
- FRESCHI A.C. [2004a], *Dall'e-Government all'e-Governance. C'è bisogno di e-Democracy*, in *Rivista italiana di comunicazione pubblica*, n. 21, pp. 60-73
- FRESCHI A.C. [2004b], *E-democracy e politiche per la partecipazione dei cittadini*, http://servizi.regione.toscana.it/partecipazione/img/getfile_img1.php?id=7667
- FRESCHI A.C. [2004c], *Società dell'informazione e società dei saperi. Comunità virtuali, l'agorà dei nuovi saperi. Le implicazioni politiche di una grande trasformazione sociale*, <http://www.assodemos.it/modules/wfdownloads/visit.php?cid=4&lid=68>
- FRISONE L. [2000], *La partecipazione dei cittadini alla gestione del territorio*, in Gazzola A. [2000], 199-207
- FUBINI A., RAVAZZI S., SUTTO L. [2007], *Redéfinir la frontière privé/public, un enjeu de transformation de l'action publique? L'exemple de la mutation d'une voiture d'objet privé en problème public à Paris et Turin*, XVI colloque international de la revue PMP «Public: nouvelles figures? nouvelles frontières?»

- FUNG A. [2003], *Recipes for public spheres: Eight institutional design choices and their consequences*, in *The Journal of Political Philosophy*, n. 11, 338-367
- FUNG A., WRIGHT E. [1999], *Experiments in empowered deliberative democracy*, Working Paper, Wisconsin University
- FUNG A., WRIGHT E. [2001], *Deepening democracy. Institutional Innovations*, in *Empowered Participation*, su www.scs.wisc.edu/~wright/DeepDem.pdf
- GALLIMBENI R., PIANI L., ZEPPETELLA A. [1999], *La concertazione dimezzata. Il terminale di rigassificazione del metano liquido di Monfalcone*, in Bobbio L., Zeppetella A. (a cura di) [1999]
- GALLINO L. [2006], *Domande senza risposta e interesse nazionale*, in Cancelli C., Sergi G., Zucchetti M. (a cura di) [2006], cap. 5
- GAMSON W.A., MODIGLIANI A. [1989], *Media discourse and public opinion on nuclear power: a constructionist approach*, in *American Journal of Sociology*, n. 95, 1-37
- GAUS G.F. [1997], *Reason, Justification, and Consensus: Why Democracy Can't Have It All*, in Bohman J.F., Rehg W. (a cura di) [1997], pp. 205-242
- GAZZOLA A. (a cura di) [2000], *Sociologie della città presente*, Genova, COEDITAL
- GEDDES M. [2000], *Tackling Social Exclusion in the European Union? The Limits to the New Orthodoxy of Local Partnership*, in *International Journal of Urban and Regional Research*, n. 4, 782-800
- GEERTZ C. [1983], *Local Knowledge*, New York, Basic Books
- GELLI F. [2001], *Condizioni della partecipazione nelle politiche del locale. Aspetti teorici e pratici*, Relazione al Convegno annuale SISP 2001, Siena 13-15/09/2001
- GELLI F. [2005], *La democrazia e i suoi problemi: dalla prospettiva dell'azione locale*, in Gelli F. (a cura di), *La democrazia locale tra rappresentanza e partecipazione*, Milano, Franco Angeli, 13-50
- GELLI F. [2006], *Esplorando il nesso tra efficacia delle politiche e qualità della democrazia*, Relazione al Convegno annuale SISP 2006
- GERHARDS J., RUCHT D. [1992], *Mesomobilization: organizing and framing in two protest campaigns in West Germany*, in *American Journal of Sociology*, n. 98, 555-95
- GHIRALDINI D. [2009], *Non un solo caso di conflitto urbano: riti, eventi, intrattabilità*, in Crosta P.L. (a cura di) [2009a], 141-179
- GIANNETTI D., LEWANSKI R. [2006], *Inclusione, qualità ed efficacia della deliberazione nelle Giurie di cittadini: il caso di Bologna*, Relazione al Convegno SISP
- GIANUSSO R. [2010], *Linea ferroviaria Torino-Lione. La storia di un ambizioso progetto*, su <http://www.heavymotorsmagazine.com/?p=273.pdf>
- GIBELLI M.C. [1997], *Tre famiglie di piani strategici: verso un modello reticolare e visionario*, in Cutti F. e Gibelli M.C. (a cura di), *Pianificazione strategica e gestione urbana*, Firenze, Alinea, 45-74
- GIBELLI M.C. [2005], *Francia: la legge Solidarité et Renouveau Urbain alla prova*, su <http://eddyburg.it/article/articleview/3127/0/134/>
- GIBELLI M.C. [2007], *Pianificazione strategica e cooperazione intercomunale: esempi internazionali*, VII Conferenza programmatica dell'economia provinciale, Macerata, 26/10/2007
- GIDDENS A. [1994], *Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Bologna, Il Mulino
- GINO E. [2010a], *Storia del Tav Torino Lione. Vol. I. Libro bianco*, Torino, Osservatorio Piemonte, Periodico di informazione su trasporti, mobilità, ambiente, marzo 2010
- GINO E. [2010b], *Storia del Tav Torino Lione. Vol. II. I primi progetti del Tav, ovvero: Due progetti da buttare? Dalla presentazione della Gronda nord di Torino (12 aprile 2002) alle elezioni regionali del 4-5 aprile 2005*, Torino, Osservatorio Piemonte, Periodico di informazione su trasporti, mobilità, ambiente, marzo 2010
- GINO E. [2010c], *Storia del Tav Torino Lione. Vol. III. La guerra dei sondaggi, ovvero: Il fallimento della concertazione. Dalle elezioni regionali del 4-5 aprile 2005 alla istituzione della Commissione Virano 1 marzo 2006*, Torino, Osservatorio Piemonte, Periodico di informazione su trasporti, mobilità, ambiente, marzo 2010
- GIOIOSO G. [2007], *La pianificazione strategica partecipata*, Roma, Formez
- GIOVENALE F. [2006], *Dall' "urbanistica contrattata" all' "urbanistica partecipata", una sfida per il terzo millennio*, Commento alla riedizione di *La città e il suolo urbano* di Hans Bemoulli
- GIUSTI M. [2003], *La terza via*, in *Dossier Democrazia in movimento, Volontari per lo sviluppo*, su www.volontariperlosviluppo.it/2003-3/03-3-1-1.htm
- GOFFMAN E. [1974], *Frame Analysis: An Essay on the Organization of the Experience*, New York, Harper Colophon
- GOODIN R.E. [2003], *Democratic Deliberation Within*, in Fishkin J.S., Laslett P. (a cura di) [2003], pp. 54-79

- GORDON C., JASPER J.M. [1996], *Overcoming the "Nimby" label: rhetorical and organizational links for local protestors*, in *Research in Social Movements, Conflict and Change*, n. 19, 159-181
- GOTTWEIS H. [2003], *Theoretical strategies of post-structuralist policy analysis: towards an analytics of government*, in Hajer M., Wagenaar H. (a cura di) [2003a], 247-265
- GOURGUES G. [2010], *Le consensus participatif. Les politiques de la démocratie dans quatre régions françaises*, Université de Grenoble
- GRAZIANO P. [2004], *Quali effetti dei comitati: intensità delle preferenze e processo decisionale*, in della Porta D. (a cura di) [2004a], cap. 8
- GRIMMER J., KING G. [2009], *Quantitative Discovery from Qualitative Information: a General-Purpose Document Clustering Methodology*, Cambridge, Harvard University
- GROVE-WHITE R. [1996], *Environmental knowledge and public policy needs: on humanasing the research agenda*, in Lash S., Szerszynsky B., Wynne B. (a cura di) [1996], 269-286
- GUSTAFSSON G. [1983], *Symbolic and Pseudo Policies as responses to diffusion of power*, in *Policy Sciences*, n. 3, 269-287
- GUTMANN A., THOMSON D. [2000], *Why Deliberative Democracy is Different*, in *Social Philosophy and Policy*, n. 1, 161-180
- GUTMANN A., THOMSON D. [2004], *Why Deliberative Democracy?*, Princeton, Princeton University Press
- HABERMAS J. [1970], *Conoscenza e interesse*, Roma-Bari, Laterza
- HABERMAS J. [1973], *La technique et la science comme idéologie*, Paris, Gallimard
- HABERMAS J. [1975], *La crisi di razionalità del capitalismo maturo*, Roma-Bari, Laterza
- HABERMAS J. [1977], *Storia e critica dell'opinione pubblica*, Roma-Bari, Laterza
- HABERMAS J. [1986], *Teoria dell'agire comunicativo*, Bologna, Il Mulino
- HABERMAS J. [1996], *Fatti e norme. Contributi a una teoria discorsiva del diritto e della democrazia*, Milano, Guenini e Associati
- HABERMAS J. [1997], *Popular Sovereignty as Procedure*, in Bohman J.F., Rehg W. (a cura di) [1997], pp. 35-66
- HADJIMICHALIS C., HUDSON R. [2004], *Reti, sviluppo regionale e controllo democratico*, in *Meridiana. Rivista di Storia e Scienze Sociali*, n. 49, 75-98
- HAJER M.A. [1995], *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernisation and the Policy Process*, Oxford, Clarendon Press
- HAJER M.A. [1996], *Ecological modernisation as cultural politics*, in Lash S., Szerszynsky B., Wynne B. (a cura di) [1996], 246-268
- HAJER M.A. [2003], *A frame in the fields: policymaking and the reinvention of politics*, in Hajer M.A., Wagenaar H. (a cura di) [2003], 88-110
- HAJER M.A. [2005], *Coalitions, practices and meanings in environmental politics: from acid rain to BSE*, in D. Howarth, J. Torfing (a cura di), *Discourse analysis and European politics. Identity, policy and governance*, Londra, Palgrave
- HAJER M.A., WAGENAAR H. (a cura di) [2003a], *Deliberative Policy Analysis: Understanding Governance in the Network Society*, Cambridge University Press
- HAJER M.A., WAGENAAR H. [2003b], *Introduction*, in Hajer M.A., Wagenaar H. (a cura di) [2003a], 1-25
- HAM C., HILL M. [1995], *The Policy Process in the Modern Capitalist State*, Bologna, Il Mulino
- HARDIN R. [2003], *Street-level Epistemology and Democratic Participation*, in Fishkin J., Laslett P. (a cura di) [2003], 163-181
- HAVEMAN E. [2009], *Using Innovation indicators in influencing politics and society: the case of the Knowledge Investment Agenda Photo 2009*, www.enid-europe.org/winter/summer-school/Edo-Haveman-Paper.pdf
- HEALEY P. [2004], *Complessità reticolare e potere immaginativo della pianificazione strategica dello spazio*, in *Meridiana. Rivista di Storia e Scienze Sociali*, n. 49, 99-120
- HEALEY P., DE MAGALHAES C., MADANIPOUR A., PENDLEBURY J. [2003], *Place, identity and local politics: analysing initiatives in deliberative governance*, in Hajer, M.A., Wagenaar H. (a cura di) [2003], 60-87
- HECLO H. [1978], *Issue Networks and the Executive Branch*, in King A., *The New American Political System*, Washington, AEI, 87-124
- HENDRIKS C.M. [2002], *Institutions of Deliberative Democratic Processes and Interest Groups: Roles, Tensions and Incentives*, in *Australian Journal of Public Administration*, n. 1, pp. 64-75
- HENDRIKS C.M. [2005], *Participatory storylines and their influence on deliberative forums*, in *Policy Sciences*, n. 38, pp. 1-20
- HENDRIKS C.M. [2006a], *When the forum meets interest politics: strategic uses of public deliberation*, in *Politics & Society*, Vol. 34, n. 4, pp. 571-602

- HENDRIKS C.M. [2006b], *Integrated Deliberation: Reconciling Civil Society's Dual Role in Deliberative Democracy*, in *Political Studies*, n. 3, 486-508
- HESS C., OSTROM E. (a cura di) [2009a], *La conoscenza come bene comune. Dalla teoria alla pratica*, Milano, Bruno Mondadori
- HESS C., OSTROM E. [2009b], *Panoramica sui beni comuni della conoscenza*, in Hess C., Ostrom E. (a cura di), 3-27
- HIBBING J.R., THEISS-MORSE E. [2002], *Stealth Democracy. Americans' Beliefs about How Government Should Work*, Cambridge, Cambridge University Press
- HILL M., HUPE P. [2009], *Implementing Public Policy. An introduction to the study of operational governance*, Los Angeles, Sage
- HIRSCHMAN A. O. [1982], *Lealtà, defezione, protesta*, Bompiani, Milano
- HIRSCHMAN A. O. [1983], *Felicità privata, felicità pubblica*, Il Mulino, Bologna
- HIRSCHMAN A. O. [1994], *I conflitti come pilastri della società democratica a economia di mercato*, in *Stato e Mercato*, n. 41, 133-152
- HOOD C. [2007], *The Tools of Government*, Chatham, ChathamHouse
- HUDON R., POIRIER C., YATES S. [2009], *Public Infrastructure Projects: Democracy, Legitimacy, and Processes*, Quebec, Laval University
- HUNT S., BENFORD R.D., SNOW D.A. [1994], *Identity fields: framing processes and the social construction of movement identities*, in Laraša E., Johnston H., Gussfield J. (a cura di), *New Social Movements*, Philadelphia, Temple University Press
- IACCARINO L. [2007], *Policy Network. Coalizioni e reti nella riqualificazione urbana di Bagnoli*, Relazione al Convegno annuale SISP 2007
- IMPOSIMATO F., PISAURO G., PROVVISORATO E. [1999], *Corruzione ad alta velocità*, Roma, Koiné
- INDOVINA F. [2006], *Pianificazione di area vasta e conflitti locali*, in *Area vasta*, n. 12-13/2006
- INGLEHART R. [1999], *Postmodernization Erodes Respect for Authority, But Increases Support for Democracy*, in Norris P. [1999], pp. 237-77
- INNES J., BOOHER D. [2003], *Collaborative policymaking: governance through dialogue*, in Hajer M.A., Wagenaar H. (a cura di) [2003], 33-59
- ISERNIA P., BOBBIO L., MANCA A., FIKET I., PODESTÀ N. [2008] *La democrazia in un ambiente ostile: un quasi esperimento deliberativo sul caso della TAV e del diritto di voto a Torino*, in *Stato e Mercato*, n. 3, 443-474
- JAMISON A. [1996], *The shaping of the global environmental agenda: the role of non-governmental organisation*, in Lash S., Szerszynsky B., Wynne B. (a cura di) [1996], 224-245
- JAMISON A. (a cura di) [1999], *Public Engagement and Science and Technology Policy Options (PESTO). Final Report*, Aalborg, Aalborg University Press
- JASANOFF S. [1987], *Contested boundaries in policy relevant science*, in *Social Studies of Science*, n. 17, 195-230
- JASANOFF S. [2005], *Design on Nature: Science and Democracy in Europe and the United States*, Princeton, Princeton University Press
- JENNINGS B. [1987], *Interpretation and practice of policy analysis*, in Fischer F., Forester J. (a cura di) [1987], 128-152
- JESSOP B. [1995], *The Regulation Approach, Governance, and Post-Fordism: Alternative Perspectives on Economic and Political Change?*, <http://eprints.lancs.ac.uk/203/02/E-1995b-goverreg.doc>
- JOBERT A. [1998], *L'aménagement en politique – ou ce que la syndrome Nimby nous dite de l'intérêt général*, in *Politix*, n. 42, 67-92
- JOHNSTON H. [2005], *Comparative Frame Analysis*, in Johnston H., Noakes J.A. (a cura di), *Frames of protest. Social movements and the framing perspective*, Lanham, Boulder, 217-236
- KLANDERMANS B. [1992], *The case of longitudinal research on movement participation*, in Diani M., Eyerman R. (a cura di) [1992a], 55-75
- KLEIN O. [1998], *Les modifications de l'offre de transport: des effets automatiques à l'innovation socio-technique - l'exemple de la grande vitesse*, in *Espaces et Sociétés*, n. 95, 95-126
- KLEIN O. (a cura di) [1999], *Temps, irréversibilités et grandes projets d'infrastructures*, Lyon, Etudes et Recherches, n. 11
- KLEIN O. [2001], *La genèse du TGV, une innovation contenue de l'épuisement du fordisme*, su *Innovations*, n. 13, pp. 111-132
- KOOIMAN J. [2003], *Governance. A Social-Political Perspective*, su www.ifs.tu-darmstadt.de/pg/
- KOOPMANS R. [2002], *Codebook for the analysis of political mobilisation and communication in European public spheres*, <http://europub.wzberlin.de/Data/Codebooks-20questionnaires/D2-1-claims-codebook.pdf>
- KOOPMANS R., STATHAM P. [1999], *Political Claims Analysis: Integrating Protest Event and Political Discourse Approaches*, in *Mobilization*, n. 4, 203-222

- KOPPENJAN J., KLIJN E. [2004], *Managing Uncertainties in Networks: A Network Approach to Problem Solving and Decision Making*, London, Routledge
- KOUSIN M. [1998], *Protest-Case Analysis: A Methodological Approach for the Study of Grassroots Environmental Mobilizations*, Center for Research on Social Organization, Working Paper Series, n. 570
- KRANICH N. [2009], *Contrastare la "recinzione": rivendicare i beni comuni della conoscenza*, in Hess C., Ostrom E. (a cura di) [2009a], 83-125
- KRIESI H. [1992], *Support and mobilization potential for new social movements*, in Diani M, Eyerman R. (a cura di) [1992a], 22-54
- KRIESI H., KOOPMANS R., DUUVENDAK J., GIUGNI M. [1995], *The Politics of New Social Movements in Western Europe*, Minneapolis, University of Minnesota Press
- KUHN T.S. [1969], *La struttura delle rivoluzioni scientifiche*, Torino, Einaudi
- LAFAYE C. [2000], *Lolive J., Les contestation du TGV-Méditerranée*, in *Politix*, n. 51, 215-221
- LAFAYE C. [2006], *Partecipazione e contestazione nell'azione pubblica*, http://www.sociologiadip.unimib.it/mastersqs/dida2/testidue/8_lafaye.pdf
- LAFAYE C., THÉVENOT L. [1993], *Une justification écologique? Conflits dans l'aménagement de la nature*, in *Revue de sociologie française*, n. 4, 495-524
- LAMONT M., THÉVENOT L. (a cura di) [2000], *Rethinking comparative cultural sociology: repertoires of evaluation in France and the United States*, New York, Cambridge University Press
- LANA M., MANNARINI T. [2008], *L'analisi testuale dei quotidiani come fonte di informazione non strutturata. Il caso del movimento no-TAV in Valsusa*, paper per *JADT 2008: Journées internationales d'Analyse statistique des Données Textuelles*
- LANZARA G.F. [2005], *La deliberazione come indagine pubblica*, in Pellizzoni (a cura di) [2005a], 51-74
- LASCOUMES P. [1994], *L'éco-pouvoir. Environnements et politiques*, Parigi, La Découverte
- LASCOUMES P. [1999], *Productivité des controverses et renouveau de l'expertise*, in *Cahiers de la sécurité intérieure*, n. 38, 75-95
- LASCOUMES P. [2001], *L'obligation d'informer et de débattre, une mise en public des données de l'action publique*, in Gerstlé J. (a cura di), *Les effets d'information en politique*, Parigi, L'Harmattan
- LASCOUMES P. [2009], *Gli strumenti dell'azione pubblica, indicatori di cambiamento. L'esempio delle trasformazioni della politica francese di lotta contro l'inquinamento atmosferico (1961-2006)*, in Lascoumes P., Le Galès P. (a cura di) [2009a], 265-282
- LASCOUMES P., LE GALÈS P. (a cura di) [2009a], *Gli strumenti per governare*, Milano, Bruno Mondadori
- LASCOUMES P., LE GALÈS P. [2009b], *Introduzione. L'azione pubblica attraverso i suoi strumenti*, in Lascoumes P. e Le Galès P. (a cura di) [2009a], 1-36
- LASH S., SZERSZYNSKY B., WYNNE B. (a cura di) [1996], *Risk, Environment and Modernity. Towards a New Ecology*, London, Sage
- LASTRICO V. [2011a], *Fra partecipazione associativa e mediazione amministrativa. Analisi relazionale di una riqualificazione partecipata*, paper al XXV Convegno SISP
- LASTRICO V. [2011b], *Movimenti di successo: fuori da ogni delega, fuori dalla logica egemonica*, paper al XXV Convegno SISP
- LASTRICO V. [2011c], *L'azione sovra-comunale fra istituzionalizzazione ed informalità. Una comparazione tra Italia e Francia nell'ambito di politiche infrastrutturali contestate*, paper al XXV Convegno SISP
- LASTRICO V. [2012], *Tav Torino-Lione: politicizzazione dell'expertise e depolitizzazione della controversia*, intervento al Convegno Scientifico *Tav Torino-Lione: quali opportunità e criticità?*, Politecnico di Torino, 26/04/2012
- LASTRICO V. [in uscita], *Rappresentazioni della rappresentanza: entro e contro il sindacato. Quadri cognitivi e schemi d'azione dei precari della ricerca*, in Armano E., Murgia A. (a cura di), *Mosaico e laboratorio di studi in corso sulle grammatiche della precarietà*, Bologna, Odoja
- LATOUCHE S. [2008], *Breve trattato sulla decrescita serena*, Torino, Bollati Boringhieri
- LATOUR B. [1989], *Science in action. How to follow scientist and engineers through society*, Cambridge, Harvard University Press
- LATOUR B. [1999], *Grands projets et collectifs de consultation*, in Klein O. (a cura di) [1999], 77-84
- LATOUR B. [2004], *Politics of Nature: How to Bring the Sciences Into Democracy*, Harvard University Press
- LATOUR B., WOOLGAR S. [1979], *Laboratory Life: the Construction of Scientific Facts*, London, Sage
- LAWS D., REIN, M. [2003], *Reframing Practice*, in M.A. Hayer, H. Wagenaar (a cura di) [2003], 172-208
- LE GALÈS P. [1998], *La nuova political economy delle città e delle regioni*, in *Stato e Mercato*, n. 52, 53-91
- LE GALÈS P. [2001], *Urban Governance and Policy Networks, on the Political Boundedness of Policy Ne-*

- works: a French Case Study?, in *Public Administration*, n. 1, 167-184
- LE GALÈS P. [2002], *Government e governance urbana nelle città Europee: argomenti per la discussione*, in *Foedus*, n. 4, 8-31
- LE GALÈS P. [2003], *European Cities, social conflicts and governance*, Oxford, Oxford University Press
- LE GALÈS P. [2006], *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Bologna, Il Mulino
- LE GALÈS P. [2009], *Controllare e sorvegliare. La ristrutturazione dello Stato in Gran Bretagna*, in Lascoumes P. e Le Galès P. (a cura di) [2009a], 149-180
- LEHMBRUCH G. [1981], *Corporativismo liberale e governo dei partiti*, in Maraffi M. (a cura di) [1981a], 163-198
- LENZI S. [2004], *Scienza, Pubblico e Democrazia*, in *Observa Science in Society*, 07/12/2004
- LEONARDI E. [2006], *Foucault in Valle di Susa*, su http://www.infoaut.org/public/media/875_foucault%20in%20valle%20di%20susa.pdf
- LEVASSEUR D.G. [2001], *Egocentric Argument and the Public Sphere: Citizen Deliberations on Public Policy and Policymakers*, in *Rhetoric & Public Affairs*, n. 3, pp. 407-431
- LEWANSKI R. [2004], *Il discorso della protesta*, in della Porta D. (a cura di) [2004a], cap. 7
- LEWANSKI R. [2007], *Democrazia delle infrastrutture, infrastrutture per la democrazia*, in *Ambiente Italia* [2007], 61-92
- LEWIS R.B, MAAS S.M. [2007], *QDA Miner 2.0: Mixed-Model Qualitative Data Analysis Software*, in *Field Methods*, n. 1, 87-108
- LINDBLOM C.E. [1990], *Inquiry and change: The Troubled Attempt to Understand and Shape Society*, New Haven, Yale University Press
- LIPPI A. [2008], *Il termovalorizzatore del Gerbido nell'area sud di Torino: tre processi decisionali tra partecipazione ed esclusione*, in Morisi M., Paci A. (a cura di) [2008], 207-236
- LIPPMANN W. [2000], *L'opinione pubblica*, Roma, Donzelli
- LIPSET S.M. [1963], *Political Man: The Social Bases of Politics*, Milano, Comunità
- LIPSKY M. [1968], *Protest as a Political Resource*, in *American Political Science Review*, n. 62, 1144-1158
- LIPSKY M. [1980], *Street-level bureaucracy: dilemmas of the individual in public services*, New York, Sage
- LOGAN J.R., MOLOTCH H.L. [1987], *Urban Fortunes. The Political Economy of Place*, Berkeley, University of California
- LOLIVE J. [1997], *La montée en généralité pour sortir du Nimby. La mobilisation associative contre le TGV Méditerranée*, in *Politix*, n. 39, 109-130
- LOLIVE J. [1999], *Les contestations du TGV Méditerranée*, Paris, L'Harmattan
- LOLIVE J. [2005], *La critique associative peut-elle se fonder sur l'expertise?*, in Billé R., Mermet L. et al. (a cura di), *Concertation, décision et environnement: regards croisés*, 129-147
- LOLIVE J., TRICOT A. [2002], *La constitution d'un réseau d'expertise environnementale*, in *Métropolis*, n. 108-109, 62-69
- LORENZINI S. [1995], *L'attraversamento di Firenze dell'alta velocità ferroviaria: un'analisi multi criterio*, in *Economia pubblica*, n. 5, 77-112
- LOWI T. [1999], *La scienza delle politiche*, Bologna, Il Mulino
- LUKENSMEYER C.J., HASSELBLAD TORRES L. [2006], *Public Deliberation: a Manager's Guide to Citizen Engagement*, Washington DC, IBM Centre for The Business of Government
- LUKES S. [2007], *Il potere. Una visione radicale*, Milano, Vita e Pensiero
- MACKIE G. [1998], *All Man Are Liars: Is Democracy Meaningless?*, in Elster J. [1998a], pp. 69-96
- MAFFII S., PAROLIN R. [2011], *Infrastrutture di trasporto e accettabilità: il ruolo della valutazione economica nella riduzione dei conflitti*, in *TeMA, Journal of Land Use, Mobility and Environment*, n. 4, 89-98
- MAGGIO G., SELICATO F. [2006], *The role of collaborative planning practices in building new institutional powers and achieving community empowerment*, Paper per *Conference on the Interpretive Practitioner: from Critique to Practice in Public Policy Analysis*, Birmingham, 8-10 giugno 2006
- MAGNAGHI A. (a cura di) [1998], *Il territorio degli abitanti: società locali e autosostenibilità*, Zanichelli, Bologna
- MAGNAGHI A. [2000], *Il progetto locale*, Torino, Bollati Boringhieri
- MAGNAGHI A. [2005], *La rappresentazione identitaria del territorio. Atlanti, codici, figure, paradigmi per il problema locale*, Firenze, Alinea
- MAGNAGHI A. [2006], *Il territorio come bene comune, relazione al convegno Comuni, comunità e usi civici per lo sviluppo dei territori rurali*, Grosseto, 15 settembre 2006
- MAGNAGHI A., MARSON A. [2005], *Un territorio da lupi*, in Gibelli M. (a cura di), *La controriforma urbanisti-*

- ca,<http://www.nuovomunicipio.org/documenti/urbanistica>
- MAGNATTI P., RAMELLA F., TRIGILIA C., VIESTI G. [2005], *Patti territoriali. Lezioni per lo sviluppo*, Bologna, Il Mulino
- MAGNIER A., RUSSO P. [2002], *Sociologia dei sistemi urbani*, Bologna, Il Mulino
- MAJONE G. [1989], *Evidence, Argument and Persuasion in the Policy Process*, New Haven, Yale University Press
- MANNARINI T., CARUSO L. LANA M. [2008], *La dimensione conflittuale. Noi e Loro*, in Fedi A., Mannarini T. (a cura di) [2008], cap. 3
- MANNARINI T., BONOMELLI R., CARUSO L. [2008], *Il rapporto con la natura e il territorio*, in Fedi A., Mannarini T. (a cura di) [2008], cap. 4
- MANSBRIDGE J. [2005], *Conflict and Self-Interest in Deliberation*, Paper presentato al *Granada IVR workshop on deliberative democracy and its discontents*, Granada, 25-27 maggio 2005
- MARAFFI M. (a cura di) [1981a], *La società neo-corporativa*, Bologna, Il Mulino
- MARAFFI M. [1981b], *Introduzione* a Maraffi M. (a cura di) [1981a], 7-41
- MARAZZI A. [2000], *Progettazione e società: cronaca di un rapporto complesso*, in Gazzola A. (a cura di) [2000], 181-197
- MARCH J.G. [1998], *Prendere decisioni*, Bologna, Il Mulino
- MARCH J.G. [1996], *Continuity and change in theories of organizational action*, in *Administrative Science Quarterly*, n. 1, 278-287
- MARCH J.G., OLSEN P. [1988], *Scelta organizzativa in condizioni di ambiguità*, in Zan S. (a cura di), *Logiche di azione organizzativa*, Bologna, Il Mulino, 303-318
- MARCH J.G., OLSEN P. [1989], *Riscoprire le istituzioni: le basi organizzative della politica*, Bologna, Il Mulino
- MARCH J.G., OLSEN P. [1997], *Governare la democrazia*, Bologna, Il Mulino
- MARCHIONI E. [2010], *Corpus linguistics: analisi di un anno di informazione giornalistica sul Tav*, Università di Torino
- MARCHIS V. [2006], *Paura della tecnologia? Nient'affatto: solo scarsa comunicazione*, in *Dossier Alta Velocità*, su <http://jekyll.sissa.it/index.php?document=500>
- MARCOU G. [2006], *La cooperazione intercomunale nell'esperienza francese*, Roma, Formez
- MARLETTO G. [2008], *Perché essere ragionevoli se si ha ragione?*, in *Carta*, n. 27, 10-11
- MARLETTO G. [2011], *The New Railway Tunnels of Frejus and Gothard: a Political and Institutional Comparative Analysis*, in *TeMA, Journal of Land Use, Mobility and Environment*, n. 3
- MARSON A. [2006], *Territorio. Federalismo e Partecipazione dal Municipio all'Europa*, paper alla *Quarta Assemblea Nazionale degli Enti Locali che sperimentano Pratiche Partecipative*, Milano, 21/10/2006
- MARTINELLI A., LANZALACO L. [1994], *L'organizzazione degli interessi imprenditoriali e il sistema politico, la logica dell'influenza*, in Martinelli A. (a cura di), *L'azione collettiva degli imprenditori italiani. Le organizzazioni di rappresentanza degli interessi industriali in prospettiva comparata*, Milano, Edizioni di Comunità, 317-363
- MARTINOTTI G. [2002], *Prefazione* a Castells M. [2002], XI-XXIX
- MATLAND R. [1995], *Synthesizing the implementation literature: the ambiguity-conflict model of policy implementation*, in *Journal of Public Administration Research and Theory*, n. 2, 145-174
- MAZZOLENI G., SFARDINI A. [2007], *Infotainment e interesse per la politica*, in P. Mancini (a cura di), *La maratona di Prodi e lo sprint di Berlusconi*, Roma, Carocci
- MELUCCI A. [1992], *Frontier Land: Collective Action between Actors and Systems*, in Diani M., Eyerman R. (a cura di) [1992a], 238-258
- MELUCCI, A. [1996], *Challenging Codes*, Cambridge, Cambridge University Press
- MELUCCI A., DIANI M. [1993], *Nazioni senza stato. I movimenti etnico-nazionali in Occidente*, Milano, Feltrinelli
- MILBRATH L., GOEL L. [1977], *Political Participation: How and Why Do People Get Involved in Politics?*, Chicago, Mc Nally
- MORI L. [2006a], *La sfida della partecipazione, ovvero: immaginare comici per conflitti*, su http://servizi.regione.toscana.it/partecipazione/img/getfile_img1.php?id=8124
- MORICONI T. [2006], *I rischi nel tunnel delle opinioni*, in *Dossier Alta Velocità*, <http://jekyll.sissa.it/index.php?document=505>
- MORISI M. [2008], *Partecipazione e governo del territorio. Alcune premesse teoriche*, in *Opere*, n. 16
- MORISI M., PACI A. (a cura di) [2008], *Il bisogno di decidere. Termovalorizzatori, dalla politica dei rifiuti al rifiuto della politica*, Bologna, Il Mulino
- MORISI M., TEBALDI M. [2001], *Tra interessi e istituzioni locali. La tratta appenninica dell'alta velocità in To-*

- scana. *Una analisi 'politologica'*, Torino, Giappichelli
- MORLINO L. [2005], *Spiegare la qualità democratica: quanto sono rilevanti le tradizioni autoritarie?*, in *Rivista italiana di scienza politica*, n. 2, 191-212
- MORO G. [1998], *Manuale di cittadinanza attiva*, Roma, Carocci
- MOSCA L. [2007], *Fra leadership e decisione: il dilemma della rappresentanza nelle aree di movimento*, in Vitale T. [2007a], 185-208
- MOUFFE C. [2007], *Sul politico. Democrazia e rappresentazione dei conflitti*, Milano, Bruno Mondadori
- MUTZ D.C. [2006], *Hearing the Other Side: Deliberative versus Participatory Democracy*, New York, Cambridge University Press
- NEGRI A. [2012], *A proposito delle lotte in Val di Susa – un invito alla discussione*, in *Uninomade*, 07/03/2012
- NICOLETTI M. [2012], *"Auctoritas non veritas facit legem". Verità e politica nel pensiero di Carl Schmitt*, seminario *Verità e politica. Opzioni, metodi, stili*, Milano, 29/03/2012
- NORRIS P. (a cura di) [1999], *Critical Citizens*, Oxford, Oxford University Press
- NOWOTNY H., SCOTT P., GIBBONS M. [2001], *Re-Thinking Science: Knowledge and the Public in an Age of Uncertainty*, Cambridge, Polity Press
- NYE J., ZELIKOW P., KING D. [1997], *Why people don't trust Government*, Cambridge, Harvard University Press
- OCSE [2001], *Coinvolgere i cittadini nella presa di decisione: informazione, consultazione e partecipazione del pubblico*, Nota di sintesi dell'OCSE sulla gestione pubblica, n. 10, luglio 2001
- OFFE C. [1983], *L'attribuzione di status pubblico ai gruppi di interesse: osservazioni sul caso della Germania occidentale*, in Berger S. (a cura di) [1983], 165-216
- OLLIVER-TRIGALO M., RUI S. [2002], *L'expertise comme outil d'évaluation et de communication*, in *Métropolis*, n. 108-109, 84-87
- PADOVAN D. [2011], *Democrazia o espertocrazia? Il ruolo dell'expertise nelle controversie ambientali. Il caso dell'AV in Val di Susa*, su www.agorascienza.it/media/520/origin
- PADOVAN D., ALIETTI A., ARROBBIO O. [2011], *Le opportunità discorsive dell'expertise nel conflitto sul Tav in Val di Susa*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2011a], 235-259
- PADOVAN D., MAGNANO M. [2011], *Genesi e ruolo dell'expertise nelle controversie ambientali. Il caso del Tav in Val di Susa*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2011a], 201-234
- PAGE E. [2010], *Bureaucrats and expertise: Elucidating a problematic relationship*, in *Sociologie du travail*, n.52, 255-273
- PAHL R. [1975], *Whose City?*, Harmondsworth, Penguin
- PALIER B. [2009], *Seguire le evoluzioni di uno strumento per mettere in luce profondi cambiamenti: il caso dei fondi pensione in Francia*, in Lascoumes P. e Le Galès P. (a cura di) [2009a], 181-212
- PANITCH L. [1981], *Lo sviluppo del corporativismo nelle democrazie liberali*, in Maraffi M. (a cura di) [1981a], 133-162
- PANTALEO G. [2005], *Gestire il molteplice: una prospettiva psicologica sulla deliberazione pubblica*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], pp. 75-90
- PARENTI L. [2006], *Concezioni e pratiche deliberative nel mondo dell'immigrazione: considerazioni teoriche e riferimenti empirici*, paper al Convegno annuale SISP 2006
- PARKINSON J. [2004], *Why Deliberate? The Encounter Between Deliberation and New Public Managers*, in *Public Administration, an international quarterly*, n. 82, 377-395
- PASCUCCI S. [2005], *L'amministrazione dipartimentale francese e la riforma costituzionale del 2003*, in *Amministrazione in cammino*, n. 05/12/2005
- PAWSON R. [2006], *Evidence-Based Policy: a Realist Perspective*, London, Sage
- PELLIZZONI L. [1998], *Conoscenza, deliberazione e cooperazione*, in *Rassegna Italiana di Sociologia*, n. 4, 377-419
- PELLIZZONI L. [2003], *Trust, Responsibility and environmental policy*, Atti del IV Convegno nazionale dei sociologi dell'ambiente, Torino, 2003
- PELLIZZONI L. (a cura di) [2004], *Incertezza e democrazia partecipativa: aspetti teorici ed empirici*, Università degli Studi di Trieste, Quaderni del Dipartimento di Scienze dell'Uomo, n. 01/2004
- PELLIZZONI L. (a cura di) [2005a], *La deliberazione pubblica*, Roma, Meltemi
- PELLIZZONI L. [2005b], *Che cosa significa deliberare? Promesse e problemi della democrazia deliberativa*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], pp. 7-48
- PELLIZZONI L. [2005c], *Discutere l'incerto*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], pp. 91-114
- PELLIZZONI L. [2006], *La deliberazione pubblica tra modello e processo. Riflessioni su due giurie di cittadini*, Relazione al Convegno annuale SISP 2006
- PELLIZZONI L. [2008], *Politiche pubbliche e nuove forme di partecipazione*, in *Partecipazione e conflitto*, n. 0, 93-116

- PELLIZZONI L. (a cura di) [2011a], *Conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, Bologna, Il Mulino
- PELLIZZONI L. [2011b], *La politica dei fatti*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2011a], 7-39
- PELLIZZONI L. [2011c], *Expertise e politica*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2011a], 313-332
- PELLIZZONI L. [2011d], *Dalla retta alla spezzata. Il ruolo dell'expertise nei conflitti ambientali*, in Podestà N., Vitale T. (a cura di) [2011], 105-134
- PERULLI P. [2006], *Politiche strategiche*, in Donolo C. (a cura di) [2006a], cap. 5
- PETTIT PH. [2003], *Deliberative Democracy, the Discursive Dilemma, and Republican Theory*, in Fishkin J.S., Laslett P. (a cura di) [2003]
- PHARR S., PUTNAM R. (a cura di) [2000], *Disaffected Democracies*, Princeton, Princeton University Press
- PIAZZA G. [2004], *Le risorse dei comitati nei processi decisionali*, in della Porta D. (a cura di) [2004a], cap. 5
- PIAZZA G. [2008], *Le sinistre istituzionali e antagoniste nei conflitti locali "transterritoriali" in Italia*, paper al XXII Congresso SISP
- PIAZZA G., MOSCA L., LEWANSKI R., ANDRETTA M. [2003], *Protestare e argomentare: le campagne dei comitati di cittadini contro il traffico in quattro città italiane*, in *Rivista Italiana di Politiche Pubbliche*, n. 1, 65-99
- PIECHACZYK X. [1998], *Les enquêtes publiques et leurs commissaires en quête de légitimité*, in *Métropolis*, n. 106-107, 80-83
- PIERONI O. [2005], *Sperimentazione ed innovazione sociale: democrazia oltre l'economia. La rete dell'Economia Solidale e la Rete del Nuovo Municipio*, Relazione al Forum dei Saperi *L'economia sociale: la sperimentazione nella società civile*, Arcavacata di Rende, 7- 11 settembre 2005
- PIERONI O. [2011], *Una storia infinita? Il progetto del ponte sullo stretto di Messina*, in Pellizzoni L. (a cura di), [2011a], 261-292
- PIETROSI D., RUMINATI R. [2001], *La negoziazione. Psicologia della trattativa: come trasformare un conflitto in opportunità di sviluppo personale, organizzativo e sociale*, Milano, Raffaello Cortina Editore
- PIMBERT M., WAKEFORD T. [2001], *Overview: Deliberative Democracy and Citizen Empowerment*, in *PLA Notes*, http://www.iied.org/docs/pla/pla_fs_5.pdf
- PINSON G. [2009], *Il progetto come strumento d'azione pubblica urbana*, in Lascoumes e Le Galès (a cura di) [2009a], 107-148
- PIZZANELLI G. [2010], *La partecipazione dei privati alle decisioni pubbliche. Politiche ambientali e realizzazione delle grandi opere infrastrutturali*, Milano, Giuffrè
- PIZZORNO A. [1977], *Scambio politico e identità collettiva nel conflitto di classe*, in Crouch C., Pizzorno A. (a cura di) [1977], 407-433
- PODESTÀ N. [2009], *Strumenti di mediazione per la risoluzione di conflitti. L'esperienza dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione*, Working Papers Polis, n. 137
- PODESTÀ N., VITALE T. (a cura di) [2011], *Dalla proposta alla protesta, e ritorno. Conflitti locali e innovazione politica*, Milano, Bruno Mondadori
- POLANYI K. [2000], *La grande trasformazione*, Torino, Einaudi
- POMATTO G., RAVAZZI S. [2011], *La deliberazione alla prova del conflitto: riflessioni a partire da tre casi di studio*, paper al XXV Convegno SISP
- PONTI M. [2006], *L'economia della Torino-Lione*, in Cancelli C., Sergi G., Zucchetti M. (a cura di) [2006], c. 11
- PONTI M., BOITANI A. [2007], *A volte ritornano: la reincarnazione della Legge Obiettivo*, 27/07/2007 su <http://www.lavoce.info/articoli/pagina2851.html>,
- PRELL C., HUBACEK K., REED M. [2008], *Stakeholder analysis and social network analysis in natural resource management*, in *Society & Natural Resources*, n. 6, 501-518
- PROVALIS RESEARCH [2006], *QDA Miner Qualitative Data Analysis Software*
- PRZEWORSKI A. [1998], *Deliberation and Ideological Domination*, in Elster J. (a cura di) [1998a], pp. 140-160
- QUAINI M. [2007], *Senso comune e/o sapere locale versus sapere scientifico e tecnico*, in Balletti F. (a cura di) [2007a], 38-54
- QUARANTA M. [2011], *Does Decentralization Influence Political Protest? Evidences from Western Europe*, paper al XXV Convegno Sisp
- RAGIN, C.C. [1987], *The Comparative Method. Moving beyond qualitative and quantitative strategies*, Berkeley, University of California Press.
- RAGIN, C. C. [2000], *Fuzzy-Set Social Science*, Chicago, University of Chicago Press
- RAGIN, C.C. [2008], *Qualitative Comparative Analysis Using Fuzzy Sets (fsQCA)*, in Rihoux B., Ragin C.C. (a cura di), *Configurational Comparative Analysis*, Londra, Sage, 87-121
- RALLO B., VENTI D. [2002], *Presentazione a INU (a cura di), Cultura e prassi della partecipazione nella pianifi-*

- cazione delle città e del territorio, in *Urbanistica Dossier*, n. 45
- RANCIÈRE J. [2007], *L'odio per la democrazia*, Napoli, Cronopio,
- RAVAZZI S. [2006], *La deliberazione in un processo decisionale. Alcune riflessioni a partire da un caso di studio*, paper al Convegno annuale SISP
- RAVAZZI S., PODESTÀ N., CHIARI A. [2006], *Una giuria di cittadini*, Dipartimento di Studi Politici, Università degli Studi di Torino, Working paper n. 7
- RAWLS J. [1997], *The Idea of Public Reason*, in Bohman J.F., Rehg W. (a cura di) [1997], pp. 93-143
- REGINI M. [2000a], *Dallo scambio politico ai nuovi patti sociali*, in della Porta D., Greco M., Szokolczai A. (a cura di), *Identità, riconoscimento, scambio. Saggi in onore di Alessandro Pizzorno*, Roma-Bari, Laterza, 2000
- REGINI M. [2000b], *Modelli di capitalismo. Le risposte europee alla sfida della globalizzazione*, Roma-Bari, Laterza
- REGIONE PIEMONTE [2004], *Gronda Nord di Torino. Storia e procedure amministrative*, su http://www.regione.piemonte.it/trasporti/progetti/dwd/gronda_nord/gronda1.ppt
- REGONINI G. [2001], *Capire le politiche pubbliche*, Bologna, Il Mulino
- REGONINI G. [2005], *Paradossi della democrazia deliberativa*, Working Papers del Dipartimento di Studi Sociali e Politici, 23/03/2005, Università degli Studi di Milano
- REGONINI G. [2010], *Le assemblee legislative e la sfida della conoscenza*, in Colombo A. (a cura di), [2010], 9-70
- REMER G. [2000], *Two Models of Deliberation: Oratory and Conversation in Ratifying the Convention*, in *Journal of Political Philosophy*, n. 8, pp. 39-64
- REVELLI M. [2006], *Sviluppo e democrazia, parole non neutrali*, in Cancelli C., Sergi G., Zucchetti M. (a cura di) [2006], cap. 2
- RIHOUX B., RZSÖHAZY I., BOL D. [2011], *Qualitative Comparative Analysis (QCA) in Public Policy Analysis: an Extensive Review*, in *German Policy Studies*, n. 3, 9-82
- RINZAFRI C. [2003], *La pianificazione partecipativa: teorie e tecniche. Un esempio di integrazione di diversi strumenti: GioCoMo*, Venezia, IUAV
- RIZZI G. [2012], *Keynes in Valsusa: possibili alternative alla nuova linea Torino-Lione*, Politecnico di Torino
- ROCCATO A., ROVERE A., BO G. [2008], *Interessi particolari e interessi generali*, in Fedi A. Mannaini T. (a cura di) [2008], cap. 2
- RUNHAAR H., DIEPERINK C., DRIESSEN P. [2005], *Policy analysis for sustainable development. Complexities and methodological responses*, Paper al Workshop *Complexity and Policy Analysis*, Cork, 22-24 giugno 2005
- RUCHT D., OHLEMACHER T. [1992], *Protest Event Data: Collection, Uses and Perspectives*, in M. Diani, R. Eyeran (a cura di) [1992a], 76-106
- RUGGERO A. [2009], *Pratiche di partecipazione a Padova. Oltre i "buoni propositi" e le "domande intrattabili"*, in Crosta P.L. [2009], 225-245
- RUI S. [2001], *From NIMBY to public debate participation*, in Giorgi L., Pohoryles R. (a cura di), *European Transport Policy and Research: What Future?*, Aldershot, Ashgate, 193-211
- RUI S. [2002], *Towards a Transalpine democratic public space? Concertation with citizens between mobilisation and frustration*, Alp-Net Workshop 3, Lago Maggiore, 27-28 maggio 2002
- RUI S. [2004a], *La démocratie en débat. Les citoyens face à l'action publique*, Parigi, Armand Colin
- RUI S. [2004b], *Transport Policy and Public Involvement. Concertation between Mobilization and Frustration*, in *Innovation, The European Journal of Social Science Research*, n. 2, 129-144
- RUI S. [2007], *Débat public et grands projets. La performance délibérative en question*, Rapport annuel du Conseil d'Analyse Stratégique
- RYFE D.M. [2005], *Does Deliberative Democracy Work?*, in *Annual Review of Political Science*, Vol 8, 49-71
- SABATIER P.A., WEIBLE C.M. [2007], *The Advocacy Coalition Framework: Innovations and Clarifications*, in P.A. Sabatier (a cura di.), *Theories of the Policy Process*, Boulder, Westview Press, 189-220
- SABEL C. F. [2001], *A Quiet Revolution of Democratic Governance: Towards Democratic Experimentalism*, <http://www.oecd.org/dataoecd/15/0/17394-484.pdf>
- SALAS, R. [2006], *On the correct (and incorrect) use of indicators in public action*, in *Comparative Labor Law & Policy Journal*, vol. 27, 2, Winter, pp. 237-256
- SALAMON L.M. [2002], *The Tools of Government. A Guide to the New Governance*, Oxford, Oxford University Press
- SANCASSIANI W. [2004], *Incertezza tridimensionale dei processi partecipati*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2004]

- SANCASSIANI W. [2005], *Gestire i processi deliberativi: problemi e soluzioni*, in Pellizzoni L. (a cura di) [2005a], 205-228
- SANDULLI M.A. [2008], *Introduzione all'art. 20 del d.l. n. 185/2008 recante "misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione, impresa e per ridisegnare in funzione anticrisi il quadro strategico nazionale"*, in *Federalismi: Rivista di diritto pubblico italiano, comunitario e comparato*, n. 23
- SAPELLI G. [2006], *Il rapporto tra democrazia degli interessi e nuove forme di democrazia*, in *Impresa & Stato*, n. 51
- SASSO C. [2002], *Canto per la nostra valle. Diario fra qualità della via e prepotenza della velocità*, Condove, Morra
- SASSO C. [2004], *Val di Susa. Il Treno frena*, in *Carta*, 4/10/2004
- SASSO C. [2005], *No Tav. Cronache dalla Valle di Susa*, Napoli, Intra Moenia
- SAWARD M. (a cura di) [2000], *Democratic Innovation: Deliberation, Representation and Association*, London-New York, Routledge
- SAWARD M. [2005], *Governance and the transformation of political representation*, in Newman J. (a cura di), *Remaking Governance: People, Politics and the Public Sphere*, Bristol, Policy Press, 179-196
- SCHATTSCHEIDER E. [1998], *Il popolo semi-sovrano*, Genova, ECIG
- SCHMITTER PH.C. [1981], *Ancora il secolo del corporativismo?*, in Maraffi M. (a cura di) [1981a], 45-85
- SCHMITTER PH.C. [1983], *Intermediazione degli interessi e governabilità nei regimi contemporanei dell'Europa occidentale e dell'America del Nord*, in Berger S. (a cura di) [1983], 415-476
- SCHMITTER PH.C., GROTE J.R. [1997], *Sisifo corporatista: passato, presente e futuro*, in *Stato e Mercato*, n. 50, 183-215
- SCHÖN D.A. [1971], *Beyond the Stable State*, New York, Norton
- SCHÖN D.A. [1989], *L'intervento pubblico sulle reti sociali informali*, in *Rivista Trimestrale di Scienza dell'Amministrazione*, n. 1, 3-48
- SCHÖN D.A. [1993], *Il professionista riflessivo*, Bari, Dedalo
- SCHÖN D.A., REIN M. [1994], *Frame Reflection: Toward the Resolution of Intractable Policy Controversies*, New York, Basic Books
- SCHÖNLEITNER G. [2004], *Can public deliberation democratise state action? Municipal health councils and local democracy in Brazil*, su www.uio.no/studier/emner/sv/iss/SGO2400/h05/undervisningsmateriale/Schonleitner.pdf
- SCHUMPETER J.A. [1964], *Capitalismo, socialismo, democrazia*, Milano, Comunità
- SCHÜTZ A. [1979], *Saggi sociologici*, Torino, UTET
- SCIORTINO R. [2006], *No Tav no global?*, in AA.VV. [2006]
- SCIORTINO R. [2011a], *No Tav e la questione del debito: la Piazza Statuto dei beni comuni*, in *Uninomade*, 08/07/2011
- SCIORTINO R. [2011b], *Forme dei nuovi movimenti sociali: il No Tav*, paper per il XXV Convegno SISP
- SCLAVI M. [2003], *Arte di ascoltare e mondi possibili: come si esce dalle cornici di cui siamo parte*, Milano, Bruno Mondadori
- SCLAVI M. [2004], *Quando la creazione di common ground diventa una questione di pubblica amministrazione*, in *Territorio*, n. 29-30, pp. 281-289
- SEBASTIANI C. [2001], *Comitati cittadini e spazi pubblici urbani*, in *Rassegna Italiana di Sociologia*, n. 1, 77-114
- SEBASTIANI C. [2006], *Neighbourhood vs. Community: Reframing Participation in Urban Contexts*, ECPR Joint Sessions of Workshops, Nicosia, 25-30 aprile
- SEBASTIANI C. [2009a], *Matters of Time and Space: Naming and Framing in Urban Policies*, ECPR Joint Sessions 2009, Lisbon, April 14-19, 2009, Workshop 19: Studying the Political through Frame Analysis
- SEBASTIANI C. [2009b], *Italie: le difficile renouvellement de la participation civique*, in Tournon J. (a cura di), *La République antiparticipative*, Parigi, L'Harmattan
- SEGATTI P. [2004], *Dell'interesse per la politica. Sue cause e conseguenze*, Working Paper del Dipartimento di Studi Sociali e Politici, 24-11-2004, Università degli Studi di Milano
- SEGATTI P. [2006], *Italy, forty years of political disaffection. A longitudinal exploration*, in Torcal M., Montero J.R. (a cura di) [2006], 244-277
- SEGATTI P. [2008], *Why Are Political Institutions Less Trustworthy than Order Institutions?*, Working Papers del Dipartimento di Studi Sociali e Politici, 2/08, Università degli Studi di Milano
- SENNET R. [2002], *Usi del disordine: identità personale e vita nella metropoli*, Genova, Costa & Nolan
- SHAPIRO I. [2003], *Optimal Deliberation?*, in Fishkin J.S., Laslett P. (a cura di) [2003], pp. 121-137
- SIVARDIERE J. [1998], *Un lobby d'intérêt général: la Fnaut, in Métropolis*, n. 106-107, 84-87

- SKAGEN EKELI K. [2005], *Giving a Voice to Posterity. Deliberative Democracy and Representation of Future People*, in *Journal of Agricultural and Environmental Ethics*, n. 5, 429-450
- SNOW D.A. [2004], *Framing Processes, Ideology and Discursive Fields*, in Snow D.A., Soule S., Kriesi H. (a cura di), *The Blackwell Companion to Social Movements*, Oxford, Blackwell
- SNOW D.A., BENFORD R.D. [1988], *Ideology, Frame Resonance and Participant Mobilization*, in *International Social Movement Research*, n. 1, 197-219
- SNOW D.A., BENFORD R.D. [1992], *Master frames and cycles of protest*, in A.D. Morris, C.M. Mueller, *Frontiers in Social Movement Theory*, New Haven, Yale University Press, 133-155
- SNOW D.A., BURKE ROCHFORD R., WORDEN S.K., BENFORD R.D. [1986], *Frame Alignment Processes, Micromobilization, and Movement Participation*, in *American Sociological Review*, n. 51, 464-481
- SNOW D.A., MCADAM D. [2000], *Identity Work Processes in the Context of Social Movements: clarifying the identity/movement nexus*, in Stryker S., Owens T., White R. (a cura di), *Self, Identity & Social Movements*, London, University of Minnesota Press
- STOKER G., MOSSBERGER K. [1994], *Urban regime theory in comparative perspective*, in *Environment and Planning*, n. 2, 195-212
- STOKKE O.S. [2007], *Qualitative Comparative Analysis, Shaming, and International Regime Effectiveness*, in *Journal of Business Research*, n. 5, 501-511
- STONE C. N. [1989], *Regime politics*, Lawrence, University Press of Kansas
- STREEK W. [1992], *Social Institution and Economic Performance*, Londra, Sage
- SUNSTEIN C.R. [2003], *The Law of Group Polarization*, in Fishkin J.S., Laslett P. (a cura di) [2003], 80-101
- SUSSKIND L. [1985], *Mediating Public Disputes*, in *Negotiation Journal*, n. 1, 19-22
- SUSSKIND L., GONI MAZZITELLI A. [2011], *Confronto Creativo: l'altra democrazia, quella che funziona nelle società complesse*, in *TeMA, Journal of Land Use, Mobility and Environment*, n. 4, 5-10
- SUTTO L. [2007a], *De la modélisation de la demande de transport à l'évaluation des politiques de transports: une lecture critique des méthodes de prévision de la demande dans le cas du projet Lyon-Turin*, 47th Congress ERSA, European Regional Science Association. Paris
- SUTTO L. [2007b], *Influence of traffic studies on transport policy decisions: the case of the Lyon-Turin railway link*, 11th World Conference on Transports, Berkeley University
- SUTTO L. [2008], *Gli obiettivi strategici del progetto Torino-Lione letti attraverso un'analisi critica dei metodi di previsione dei traffici*, paper alla XXVIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali
- SUTTO L. [2010], *Le role de l'expertise économique dans l'élaboration des politiques alpines de transport et du projet Lyon-Turin: vers l'émergence d'un espace alpin?*, Université Lyon 2
- SUTTO L., KLEIN O. [2009], *Grands projets d'infrastructure, construction géopolitique et enjeux environnementaux: analyse comparée du projet Lyon-Turin et du projet de franchissement du Détroit de Gibraltar*, in Atti del convegno *Environnement et transports dans des contextes différents*, Ghardaïa, Algeria, 16-18 febbraio 2009, Algeri, ENP, 113-121
- TANESE, DI FILIPPO E., RENNIE R. (a cura di) [2006], *La pianificazione strategica per lo sviluppo dei territori*, Soveria Mannelli, Rubbettino
- TARROW S. [1998], *Power in movement*, Cambridge, Cambridge University Press
- TARROW S., MCADAM D. [2006], *Scale shift in transnational contention*, in della Porta D., Tarrow S. (a cura di) [2006], 121-144
- TARTAGLIA A. [2006], *Una soluzione in cerca di problema*, in Cancelli C., Sergi G., Zucchetti M. (a cura di) [2006], cap. 6
- TEBALDI M. [1999a], *Perché le politiche cambiano: il caso dei trasporti*, in *Rivista italiana di scienza politica*, n. 1, 121-156
- TEBALDI M. [1999b], *La politica dei trasporti*, Bologna, Il Mulino
- TEBALDI M. [1999c], *Processes of technological innovation, railway transport policy networks and brokerage roles. An overview of the Italian case*, in Jamison A. (a cura di) [1999], allegato
- TEBALDI M. [2001a], *Governo locale e reti transnazionali. Il caso «alta velocità» a Firenze*, in *Amministrare*, XXXI, n. 1, 47-81
- TEBALDI M. [2001b], *Who Manages Technological Innovation in Italy? Policy Entrepreneurship and Railway Policy Making (1970-1998)*, in *South European Society & Politics*, n.1, 75-98
- TEBALDI M. [2002a], *La politica comune dei trasporti*, in S. Fabbini, F. Morata (a cura di), *L'Unione Europea. Le politiche pubbliche*, Roma-Bari, Laterza, 2002, 193-221
- TEBALDI M. [2002b], *Le politiche infrastrutturali dei trasporti in prospettiva comparata*, Firenze, Quaderni della Regione Toscana

- TEBALDI M. [2004], *Stato, mercato e mobilità. La scienza politica e lo studio dei trasporti*, in A. Giuntini e C. Pavese (a cura di), *Reti, mobilità, trasporti*, Milano, Franco Angeli, 89-114
- TEBALDI M., CALARESU M. [2009], *Valutare la democrazia. Introduzione all'analisi della qualità democratica*, Roma, Aracne
- THÉVENOT L. [1996], *Stratégies, intérêts et justifications: à propos d'une comparaison France – Etats-Unis de conflits d'aménagement*, in *Techniques, territoires et sociétés*, n.31, 127-149
- THEVENOT L. [2001], *Constituer l'environnement en chose publique. Une comparaison franco-américaine*, in Blais J., Gillio C., Ion J. (a cura di), *Cadre de vie, environnement et dynamiques associatives*, Paris, PUCA, 203-219
- TILLY C., TARROW S. [2008], *La politica del conflitto*, Milano, Bruno Mondadori
- TINTI C., SCHMIDT S. [2002], *La motivazione*, in Pravettoni G., Miglioretti M., *Processi cognitivi e personalità*, Milano, Franco Angeli, 138-158
- TORCAL M., MONTERO J.R. (a cura di) [2006], *Political disaffection in contemporary democracies: social capital, institutions and politics*, New York, Routledge
- TORGERSON D. [2003], *Democracy through policy discourse*, in Hajer M.A., Wagenaar H. (a cura di) [2003], 113-138
- TOURAINE A. [1993], *Critica della modernità*, Milano, Il Saggiatore
- TRANNOY A. [2007], *Équité territoriale, acceptabilité et grandes infrastructures de transport*, in Maurice J., Crozet Y. (a cura di), *Le calcul économique: dans le processus de choix collectif des investissements publics*, Paris, Economica, 402-431
- TREVISIOL R.E., DI NANNI R. [2005], *Il coinvolgimento dei saperi contestuali nel governo delle risorse idriche*, in Magnaghi A. [2005], cap. 1.25
- TRIGILIA C. [2002], *Sociologia economica. Temi e percorsi contemporanei*, Bologna, Il Mulino
- TROM D. [1999], *De la réfutation de l'effet NIMBY considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicative*, in *Revue Française de Science Politique*, n. 1
- TURRONE S. [2003], *Opere strategiche: l'attuazione della Legge Obiettivo*, su <http://www.verdi.it/documento/leggeobiettivo/1.htm>
- TVERSKY A., KAHNEMAN D. [1993], *Rappresentazione delle decisioni e psicologia della scelta*, in L. Filippini, A. Salanti (a cura di), *Razionalità, Impresa e Informazione*, Torino, Giappichelli Editore, 307-326
- UNGARO D. [2001a], *Informazione ed emozione. Il caso di Bella e l'opinione pubblica italiana*, in *Il Dubbio. Rivista di critica sociale*, Anno II, n. 3
- UNGARO D. [2001b], *Democrazia ecologica. La governabilità del rischio ambientale: analisi di due casi empirici*, in Beato F., Osti G., Pellizzoni L. (a cura di), *La nuova società creata dall'ambiente*, Milano, Franco Angeli
- UNGARO D. [2006], *Democrazia ecologica*, Milano, Laterza
- URBINATI N. [2010], *Opinione pubblica e legittimità democratica*, in *Rassegna Italiana di Sociologia*, n. 4, 547-570
- VALLASTE K. [2009], *The Dynamics of Comparative Frame Analysis*, ECPR Joint Sessions 2009, Lisbon, April 14-19, 2009, Workshop 19: Studying the Political through Frame Analysis
- VAN HULST M., YANOW D. [2009], *The political process promise of policy framing*, ECPR Joint Sessions 2009, Lisbon, April 14-19, 2009, Workshop 19: Studying the Political through Frame Analysis
- VERBA S., NIE N., KIM J. [1987], *Partecipazione e uguaglianza politica*, Bologna, Il Mulino
- VETRITTO G. (a cura di) [2006], *L'esternalizzazione strategica nelle amministrazioni pubbliche*, Soveria Mannelli, Rubbettino
- VITALE T. [2003a], *Conflitti e produzione normativa: un approccio pragmatico. Tre casi di conflitto sulla destinazione di aree pubbliche*, Tesi di Dottorato in Sociologia, Università degli Studi di Milano
- VITALE T. [2005a], *In nome di chi? Partecipazione e rappresentanza nelle mobilitazioni locali*, Paper presentato al Convegno AIS - Sezione Sociologia Politica: *Metamorfosi della politica*, Workshop IV: *Nuove forme di partecipazione politica*, Perugia, 1-3 dicembre 2005
- VITALE T. (a cura di) [2007a], *In nome di chi? Partecipazione e rappresentanza nelle mobilitazioni locali*, Milano, Franco Angeli
- VITALE T. [2007b], *Le tensioni tra partecipazione e rappresentanza e i dilemmi dell'azione collettiva nelle mobilitazioni locali*, in Vitale T. [2007a] (a cura di), 9-36
- VITALE T. [2009], *Invisibilità e disinteresse. Come uscire dalla trappola delle policy community*, in Crosta P.L. (a cura di) [2009a], 315-330
- VITIELLO M. [2006], *Trasporti: mobilità, qualità della vita, democrazia*, Milano, Edizioni Punto Rosso
- VITTADINI M.R. [2005a], *Il nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione*, su <http://eddyburg.it/article/article-view/5661/0/162>

- VITTADINI M.R. [2005b], *L'opera prima di tutto*, in *Una città*, n. 134
- VITTADINI M.R. [2006], *Grandi opere senza consenso e senza pianificazione*, in *Carta*, n. 7, 26-28
- WALLERSTEIN I. [2006], *Comprendere il mondo*, Trieste, Asterios
- WEIMER D.L., VINING A.R. [1998], *Policy Analysis. Concept and Practice*, Englewood, Prentice-Hall
- WOJCIK S. [2008], *Le débat en ligne à l'échelle municipale: une dépolitisation sous contrainte?*, LaSSP
- WYNNE B. [1996], *May the sheep safely graze? A reflexive view of the expert-lay knowledge divide*, in Lash S., Szerszynsky B, Wynne B. (a cura di) [1996], 44-83
- YANOW D. [2003], *Accessing local knowledge*, in Hajer M.A., Wagenaar H. (a cura di) [2003], 228-246
- YANOW D. [2006], *Reading as Method: Interpreting Interpretations*, Paper for the workshop on *Political Ethnography: What Insider Perspectives Contribute to the Study of Power*, University of Toronto, 26-28 Ottobre 2006
- YOUNG I.M. [1997], *Difference as a Resource for Democratic Communication*, in Bohman J.F., Rehg W. (a cura di) [1997], pp. 383-406
- YOUNG I.M. [2003], *Activist Challenges to Deliberative Democracy*, in Fishkin J.S., Laslett P. (a cura di) [2003], pp. 102-120
- ZANCHINI E. [2007], *I conflitti nel territorio delle rai*, in *Urbanistica*, n. 133, maggio-agosto
- ZEPPETELLA P. [2007], *TAV: grande opera come catalizzatore di conflitto. Appunti per una esplorazione*, in Pellizzoni L. (a cura di), *Democrazia locale. Apprendere dall'esperienza*, Trieste, DSU, 141-148
- ZEPPETELLA P. [2009], *TAV - grande opera come catalizzatore di conflitti*, in Crosta P.L. (a cura di) [2009], 331-377