



Università  
Ca'Foscari  
Venezia

Corso di Laurea Magistrale  
Lavoro, Cittadinanza Sociale e Interculturalità  
Politiche del Welfare e Ricerca Sociale

Tesi di Laurea

# **Oltre il TAV: disuguaglianze territoriali e voci inascoltate in Val di Susa**

Sulle tracce di un territorio sacrificabile

**Relatore**

Ch. Prof. Fabio Perocco

**Correlatrice/Correlatore**

Ch. Dott. Giorgio Pirina

**Laureanda**

Arianna Cigno

Matricola 892162

**Anno Accademico**

2023 / 2024



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Corso di Laurea Magistrale  
Lavoro, Cittadinanza Sociale e Interculturalità  
Politiche del Welfare e Ricerca Sociale

Tesi di Laurea

# **Oltre il TAV: disuguaglianze territoriali e voci inascoltate in Val di Susa**

Sulle tracce di un territorio sacrificabile

**Relatore**

Ch. Prof. Fabio Perocco

**Correlatrice/Correlatore**

Ch. Dott. Giorgio Pirina

**Laureanda**

Arianna Cigno

Matricola 892162

**Anno Accademico**

2023 / 2024

# INDICE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUZIONE .....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>NOTE METODOLOGICHE.....</b>   | <b>5</b>  |
| <b>CAPITOLO 1: LE DISUGUAGLIANZE TERRITORIALI NEI DIBATTITI<br/>INTERNAZIONALI E NAZIONALI.....</b>  | <b>9</b>  |
| 1.1 Left behind nei dibattiti accademici e politici internazionali .....   | 9         |
| 1.1.1 Concettualizzazione di left behind a partire dal voto populista.....   | 9         |
| 1.1.2 Left behind nelle politiche dell'UE e inesattezze/confusioni terminologiche .  | 11        |
| 1.1.3 Le persone lasciate indietro .....   | 15        |
| 1.2 Left behind in Italia.....   | 17        |
| 1.2.1 Ripercorrendo i passi delle disuguaglianze territoriali in Italia .....  | 17        |
| 1.2.2 Diversità territoriali interne al Paese.....   | 19        |
| 1.2.3 Differenze territoriali in Italia oggi e le diverse sfaccettature.....   | 22        |
| <b>CAPITOLO 2: LA VAL DI SUSÀ, IL TERRITORIO DI INDAGINE .....</b>   | <b>25</b> |
| 2.1 Ricostruzione socio-storico e geografica della Val di Susa .....   | 25        |
| 2.1.1 Approdo in Val di Susa: come si presenta oggi la Valle, differenze Alta valle e<br>bassa valle.....                                      | 25        |
| 2.1.2 La bassa Valle: l'industrializzazione e la conseguente immigrazione.....   | 31        |
| 2.1.3 La bassa Valle oggi: deindustrializzazione e area depressa .....   | 36        |
| 2.1.4 L'Alta valle: un mondo a sé .....  | 38        |
| 2.2 Processi di deterritorializzazione: i danni di un'industrializzazione poco attenta e<br>l'impatto delle infrastrutture dei trasporti ..... | 41        |
| 2.2.1 Le Conseguenze della deindustrializzazione: inquinamento e deturpazione del<br>territorio.....   | 41        |

|  |            |
|--|------------|
| 2.2.2 <i>Infrastrutture e grandi opere: la privazione della bellezza, il mito del perenne corridoio e promesse disattese</i> ..... | 44         |
| <b>CAPITOLO 3: IL TAV COME STRUMENTO DI DOMINIO SUL TERRITORIO</b><br>.....  | <b>51</b>  |
| 3.1 L'arrivo del progetto del TAV: dai proponenti a come è stato accolto .....   | 54         |
| 3.1.1 <i>Nascita del progetto e il ruolo del potere</i> .....  | 54         |
| 3.1.2 <i>Il mito dello sviluppo e dell'opera "strategica"</i> .....  | 60         |
| 3.2 Gestione top down dei processi decisionali .....   | 64         |
| 3.2.1 <i>Modalità di comunicazione con le amministrazioni locali e la Legge Obiettivo</i><br>.....                                 | 64         |
| 3.2.2 <i>Istituzione osservatorio e compensazioni come strumento di manipolazione del consenso</i> .....                           | 68         |
| <b>CAPITOLO 4: VOCI DALLA VAL DI SUSÀ</b> .....  | <b>74</b>  |
| 4.1 Principali motivi di opposizione: la tutela della salute e dell'ambiente e giustizia sociale .....                             | 74         |
| 4.1.1 <i>Tutela della salute</i> .....   | 76         |
| 4.1.2 <i>La tutela dell'ambiente</i> .....   | 80         |
| 4.2 Da un movimento di opposizione a una comunità, e la sua rappresentazione.....  | 86         |
| 4.2.1 <i>La forza e le caratteristiche del movimento NO TAV</i> .....  | 86         |
| 4.2.2 <i>Il consolidamento di una comunità valsusina</i> .....   | 89         |
| 4.2.3 <i>Rappresentazione stigmatizzante Nimby della popolazione e del movimento</i> 92  |            |
| <b>CONCLUSIONI</b> .....   | <b>98</b>  |
| <b>BIBLIOGRAFIA</b> .....  | <b>102</b> |
| <b>SITOGRAFIA</b> .....  | <b>112</b> |

## INTRODUZIONE

Insomma, qui si possono fare delle cose che altrove sarebbero assolutamente impossibili, in quale altro posto ti puoi permettere di portare camion carichi di amianto in giro per la Valle totalmente indisturbato? Solo qua, ormai siamo in una sospensione di legalità dove tutto è concesso. Siamo un territorio che è sacrificabile, siamo vite sacrificabili, perché ormai con tutte le cose che sono state fatte qui, una in più non cambia (Mario Cavargna, Presidente Pro Natura Piemonte)

La Val di Susa, la valle piemontese al confine con la Francia, è divenuta nota negli ultimi decenni principalmente a causa del progetto dell'Alta Velocità Torino-Lione (TAV) e dall'attenzione mediatica che il movimento di opposizione all'opera ha ottenuto. Nonostante la recente notorietà legata all'opera, la storia del territorio è molto più antica e complessa, e la "questione TAV" è solo l'ultimo episodio di una lunga serie di interventi che hanno segnato questo territorio. Prima dell'arrivo di quest'opera, infatti la Val di Susa aveva già subito l'impatto di diverse infrastrutture, di un'industrializzazione poco attenta, inclusa quella relativa alle attività minerarie. tutti questi elementi hanno contribuito a trasformare la valle in una zona altamente sfruttata. La storia della Val di Susa è infatti intrisa di meccanismi di dominazione che hanno implicato, e che continuano a implicare, processi di appropriazione e di accumulazione da parte di chi, di volta in volta, è sovrano sul territorio attuando un potere coercitivo (Machado Aràoz 2013). Se ancora non si può affermare che la Val di Susa rientri all'interno dei territori riconosciuti di "sacrificio" al momento è un territorio che viene identificato, da politiche nazionali ed europee, come "sacrificabile".

Questa tesi si propone l'obiettivo di indagare i meccanismi e gli strumenti che hanno avviato dei processi di riduzione di valore del territorio, rendendo quest'ultimo e le vite dei suoi abitanti sacrificabili, in nome dell'ennesima opera "modernizzatrice". Allo stesso

tempo intende individuare anche gli strumenti utilizzati dalle istituzioni nazionali per esercitare il potere decisionale in Val di Susa. La ricerca è stata condotta a partire dal concetto di “left-behind” (lasciato indietro), capendo come esso possa essere declinato in questo territorio e come allo stesso tempo possa aiutare a interpretare le disuguaglianze territoriali presenti in esso. L’ipotesi, cioè, è che la Val di Susa possa essere inquadrata come “left-behind place”, perché subordinata dagli interessi legati alla ricerca di una prosperità economica da cui hanno tratto beneficio altri, e non gli abitanti né il territorio, In particolare è stato un territorio ampiamente sfruttato per interessi del mercato dell’industria e delle infrastrutture del trasporto.

La ricerca, di tipo qualitativo, è stata condotta sul territorio durante il mese di marzo attraverso lo svolgimento di tredici interviste, rivolte ad abitanti che hanno vissuto i cambiamenti avvenuti in Valle negli ultimi decenni e che all’interno di questi hanno avuto dei ruoli significativi. L’ingresso sul campo è stato facilitato dalla mia conoscenza previa del territorio, essendo il mio luogo di origine e per questo i contatti delle prime interviste sono stati ottenuti tramite conoscenze dirette, il campione degli intervistati si è poi formato attraverso il metodo dello *snowball sampling* (campionamento a “valanga” o a “palla di neve”). In particolare, le interviste sono state rivolte ad amministratori ed ex amministratori locali, a tecnici appartenenti ad associazioni per la tutela del territorio, a docenti e persone appartenenti a diversi movimenti che rientrano nel movimento NO TAV. Gli intervistati sono quasi tutti abitanti della media e bassa Valle, la scelta di concentrarmi sugli abitanti di questo territorio è stata dettata dal fatto che questi luoghi sono stati quelli maggiormente sacrificati dalla necessità di relazionarsi con la Francia e dalle prime necessità industriali legate alla città (Torino). Il contributo che questo lavoro si propone di dare è anche quello di riportare l’attenzione sulle esperienze e i sentimenti da parte delle persone che vivono i luoghi lasciati indietro, un aspetto che è parzialmente assente nella letteratura e nelle narrazioni riguardo le disuguaglianze territoriali e i luoghi lasciati indietro (Karsz et al. 2023). Da qui deriva anche la scelta di riportare numerosi stralci di intervista riportati testualmente, con l’intento di dare voce e dignità a persone che per anni sono state incomprese dalla politica e dall’opinione pubblica.

La tesi è suddivisa in quattro capitoli; il primo capitolo riporta una ricostruzione della letteratura riguardo al concetto di “left-behind”, nel contesto accademico e politico

nazionale e internazionale. Ripercorrendo come si sia arrivati a una concettualizzazione del termine, partendo dal 2016 quando questo termine ha iniziato ad essere utilizzato a seguito delle elezioni di Donald Trump e il referendum sulla Brexit, e poi di come sia poi entrato a far parte in maniera importante nelle politiche a livello europeo in ambito di coesione sociale e territoriale. Qui viene anche sottolineato come il concetto di *left behind* richieda un'attenzione alle persone che abitano questi luoghi, con un focus sulle sensazioni di insicurezza e instabilità che devono essere affrontate.

In ambito italiano il tema delle disuguaglianze territoriali risale al secondo dopoguerra con una crescita polarizzata ma solo negli ultimi decenni questo concetto ha ottenuto una maggiore rilevanza, con una varietà di termini utilizzati per descrivere le condizioni delle diverse aree del Paese. Dalle aree deindustrializzate alle zone fragili, dalle aree depresse alle zone di sacrificio, si riflette la diversità interna del territorio italiano; ma queste terminologie hanno affrontato le disuguaglianze territoriali in maniera corretta ma parziale.

Nel secondo capitolo viene presentato il territorio della ricerca, la Val di Susa, riportando le differenze storiche e culturali che hanno portato al riconoscimento di due valli: la bassa Valle, sede di grandi aree industriali e delle prime infrastrutture dei trasporti, e l'alta Valle punto di riferimento per il turismo soprattutto legato agli sport invernali. In questa ricostruzione storica, economica e sociale viene evidenziato come queste distinzioni siano percepite dagli abitanti del territorio ma soprattutto come siano state accolte l'urbanizzazione e l'industrializzazione del territorio montano e i danni che ne sono derivati. Da qui si sono sottolineati i primi sentimenti di sfiducia verso le promesse di prosperità e ricchezza legate anche e soprattutto alle grandi opere. Un ruolo centrale è stato svolto dalla costruzione dell'autostrada A32 (Torino-Bardonecchia), alla conclusione della quale è arrivato il progetto della nuova linea ad alta velocità Torino-Lione.

Nel terzo capitolo si affronta la gestione del progetto TAV, opera che si inserisce all'interno di un progetto europeo di ridisegnamento strategico dell'organizzazione neo-liberale dello spazio. Si analizza come questa gestione si sia aggiunta all'interno di una serie di forme di dominio che sono state esercitate sul territorio valsusino che si è manifestato attraverso l'utilizzo di strategie che hanno escluso dai processi decisionali le

amministrazioni locali, rappresentanti della popolazione e l'imposizione di progetti e tracciati che non tenessero in considerazione le richieste portate avanti dal territorio. Tali modalità si sono poi anche concretizzate attraverso l'adozione della Legge Obiettivo nel 2001 che legittimava l'esclusione del territorio per opere ritenute "strategiche" per gli interessi nazionali, e attraverso l'istituzione di tavoli di confronto con le amministrazioni locali, il cui principale intento era quello di costruzione del consenso intorno all'opera, anche attraverso lo strumento delle compensazioni.

Infine, nel quarto e ultimo capitolo sono affrontati i motivi di opposizione all'opera da parte del territorio, mossi in nome della tutela della salute e dell'ambiente, per difendere un territorio già altamente compromesso. All'interno di questa mobilitazione popolare si assiste alla composizione di una comunità, la comunità valsusina che fa propri i valori della giustizia ambientale connessi alla giustizia sociale.

## NOTE METODOLOGICHE

La ricerca di tesi si aggiunge a un più ampio progetto di ricerca sulle disuguaglianze territoriali condotto a livello Europeo, la ricerca EXIT<sup>1</sup>, portata avanti da undici enti partecipanti, tra cui l'Università Ca' Foscari di Venezia, che ha come oggetto di studio i *left behind place*, le zone 'lasciate indietro'<sup>2</sup>. Nei primi mesi della ricerca di tesi è stato condotto un lavoro di revisione della letteratura accademica, con particolare attenzione sul concetto di *'left-behind places'*.

Questa prima fase di ricerca ha rappresentato sia un momento di formazione e studio personale sia un passaggio fondamentale per contestualizzare il lavoro di indagine della tesi. Allo stesso tempo, ha condotto alla scelta del territorio di indagine per la mia ricerca: la Val di Susa. La scelta di quest'area deriva da una conoscenza personale del territorio, essendo la mia zona d'origine, che mi ha permesso di riconoscere molte delle caratteristiche dei 'luoghi lasciati indietro' in questa Valle. In particolare, il concetto di essere lasciati indietro in questo territorio assume un significato diverso rispetto alla nozione 'classica' che si riferisce ai territori esclusi dal progresso dello sviluppo economico, e quindi 'arretrati'. In questo caso il territorio è stato lasciato indietro dalle scelte politiche ed economiche che non hanno tenuto conto delle istanze e delle richieste

---

<sup>1</sup> Exploring sustainable strategies to counteract territorial inequalities from an intersectional approach.

<sup>2</sup> Il progetto EXIT propone un'analisi approfondita del concetto di 'left behindness' e di identificare strategie politiche funzionali al suo contrasto. In particolare, EXIT adotta un approccio bottom-up al fine di identificare il ruolo che hanno i diversi fattori e il modo in cui interagiscono per produrre effetti diseguali tra le comunità, di studiare non solo le cause e le conseguenze della *left behindness* ma anche su ciò che determina la percezione di queste aree come lasciate indietro. Nei primi mesi ho avuto l'opportunità di partecipare, da osservatrice, alle prime riunioni di coordinamento tra i ricercatori e le ricercatrici di Exit, durante le quali venivano condivise le modalità di lavoro e sono stati presentati i primi risultati sullo studio.

portate avanti dagli abitanti del territorio in nome del diritto a una corretta informazione, al diritto alla salute e all'abitare. In questo senso il concetto di '*left behindness*' in Val di Susa assume il significato di essere 'inascoltati' da una politica che prosegue per le sue scelte senza scendere a 'compromessi'. La scelta di svolgere la ricerca in un territorio da me conosciuto e vissuto, temevo potesse compromettere una certa oggettività della ricerca, per questo ho cercato di riportare in maniera più autentica possibile gli stralci delle interviste lasciando che fossero le voci degli intervistati a raccontare il territorio e le dinamiche che loro stessi hanno vissuto e identificato nell'essere lasciati indietro. Dall'altra l'approccio di '*osservatrice interna*' (Dourando e Ribeiro 2023) ha sicuramente facilitato il lavoro di ricerca per il fatto di avere in comune con gli intervistati una conoscenza condivisa del territorio, della sua storia e delle rappresentazioni collettive. Da qui prende forma la ricerca di tesi partendo dalla volontà di dare spazio alla voce agli abitanti della Valle per indagare gli aspetti e i sentimenti legati all'essere lasciati indietro, indagando in cosa consista e cosa significhi vivere in un luogo 'lasciato indietro', un aspetto questo che è stato poco approfondito e indagato negli studi sulla *left behindness* (Karasz et al. 2023).

In particolare, la ricerca ha l'obiettivo di studiare alcuni degli aspetti che sono identificati dalla letteratura internazionale come caratterizzanti dei *left behind place*, per indagare e ricercare come questi fenomeni si siano manifestati nel territorio valsusino. Il primo fenomeno che si è indagato riguarda la presenza o meno di processi decisionali imposti dall'alto che si manifestano con politiche top-down orientate alla crescita (MacKinnon et al 2022) che non hanno portato un cambiamento positivo sul territorio valsusino; concentrandosi sugli ultimi trent'anni e sulla gestione di come è stato proposto e portato avanti il progetto del TAV.

Un secondo aspetto che viene indagato nella tesi è come la Val di Susa e la sua popolazione siano percepiti dall'esterno e soprattutto come vengono rappresentati gli abitanti, e se vi è stata una rappresentazione mediatica stigmatizzante e svalutante, come spesso avviene nei luoghi lasciati indietro (Karasz et al 2023), focalizzando l'attenzione sulla rappresentazione che è stata fatta di questo popolo, durante e a seguito delle mobilitazioni cittadine in protesta al TAV. Collegato a ciò, sono stati appunto indagati i

sentimenti rispetto all'essere lasciati indietro e rispetto alla conseguente rappresentazione che ne viene fatta. Infine, un'ultima caratteristica tipica dei luoghi lasciati indietro che viene indagata in questa ricerca riguarda come la presenza di infrastrutture e la mancanza di una cultura ecologica volta allo sviluppo del territorio, che si traduce in infrastrutture impattanti e un'estrazione di risorse, abbiano favorito processi di dequalifica territoriale che ha poi portato a un impoverimento dei servizi alla persona (Chiarello 1998).

A partire da questi concetti e prendendo spunto dalle linee guida su 'comunità e vita sociale e accesso ai servizi' della ricerca EXIT, è stata formulata una traccia di intervista semi-strutturata da sottoporre agli intervistati, ipotizzando tre categorie di intervistati, declinando le interviste sulla base delle specifiche competenze degli intervistati. In particolare, si è immaginato di svolgere le interviste con amministratori o ex amministratori locali, cittadini appartenenti ad associazioni sul territorio o al movimento NO TAV, e a persone che avessero competenze più tecniche come docenti o tecnici ambientali. In totale sono state svolte tredici interviste, e gli intervistati sono stati ingaggiati mediante lo *snowball sampling* (campionamento a "valanga" o a "palla di neve"), in cui a partire da un gruppo iniziale di persone, si risale poi ad unità appartenenti alla stessa popolazione o gruppo di appartenenza (Conti e Marella 2012). Rispetto alle caratteristiche di esperienza e di vissuto personale delle persone da intervistare, mi sono posta come unica condizione preliminare che esse fossero abbastanza adulte da aver vissuto i cambiamenti avvenuti in Valle negli ultimi decenni e che facessero parte delle categorie sopra descritte avendo a vario titolo competenze sul tema. Tutte queste condizioni sono state rispettate ad eccezione di due interviste che ho appositamente scelto di rivolgere a dei giovani valsusini appartenenti ad associazioni sul territorio per indagare se i sentimenti legati all'essere lasciati indietro fossero percepiti anche dalle nuove generazioni che hanno ereditato un territorio in lotta da decenni. Le interviste erano fondate sul presupposto di significato graduale invece dell'analisi di ipotesi predefinite (Cipolla 1996). Di conseguenza, molte di esse hanno seguito traiettorie diverse rispetto alla traccia iniziale, portando alla luce aspetti da indagare che non erano stati preventivati. Il numero delle interviste da svolgere non era stato scelto preliminarmente ma ho concluso la ricerca di altri intervistati nel momento in cui ho

raggiunto una saturazione teorica (Cipolla 1996), ovvero al punto in cui la raccolta di nuove interviste aveva cessato di fornire nuove intuizioni o temi rispetto agli aspetti da indagare e da studiare. Gli intervistati sono stati tre amministratori locali, il vicesindaco di Sant'Ambrogio, il sindaco di Condove e vicesindaco della Città Metropolitana di Torino, e un ex assessore della Comunità Montana, il presidente dell'ANPI della Bassa Valle, tre membri/fondatori del movimento NO TAV, il presidente dell'Associazione Pro Natura Piemonte (storico e ingegnere ambientale), uno dei fondatori del movimento 'Cattolici per la Valle', due docenti, una professoressa del liceo della Valle, e la professoressa Alessandra Algotino docente di Diritto Costituzionale all'Università di Torino, e due giovani appartenenti ad associazioni del territorio. Tutti gli intervistati sono stati contattati per un primo approccio telefonicamente in cui sono stati condivisi gli obiettivi della ricerca e a grandi linee su cosa avrebbe riguardato l'intervista. Poi le interviste sono state svolte tutte in presenza sul territorio Valsusino. Le conversazioni sono state tutte registrate, trascritte, pseudoanonimizzate<sup>3</sup> e analizzate, raggruppando le riflessioni emerse attorno a quelli che si sono configurati poi come i tre capitoli della tesi. Accanto a questi nuclei principali sono emerse numerose riflessioni e stimoli che per ragioni di spazio di tempo sono state riportate solo in parte, ma che rispecchiano la complessità di questo territorio, e più in generale dei luoghi lasciati indietro rispetto ai fattori che sono concausa di condizione (Karasz et al. 2023).

---

<sup>3</sup> La pseudoanonimizzazione non è stata compiuta per i personaggi divenuti pubblici e conosciuti a livello sociale.

# CAPITOLO 1: LE DISUGUAGLIANZE TERRITORIALI NEI DIBATTITI INTERNAZIONALI E NAZIONALI

## 1.1 Left behind nei dibattiti accademici e politici internazionali

### *1.1.1 Concettualizzazione di left behind a partire dal voto populista*

All'interno dei dibattiti accademici internazionali sulle disuguaglianze territoriali, il concetto di *'left behind'* ha recentemente acquisito crescente importanza. In particolare, la nozione di persone o luoghi 'lasciati indietro' ha guadagnato particolare slancio nel dibattito pubblico, politico e accademico anglosassone nel 2016 con l'elezione di Donald Trump a presidente degli Stati Uniti e il referendum sulla Brexit nel Regno Unito, con entrambi i dibattiti che si sono influenzati a vicenda (Dijkstra et al. 2020; Florida 2021). Tuttavia, il concetto era già emerso in precedenza, in particolare dopo la crisi economica del 2008, nella quale fu utilizzato per descrivere gruppi di persone che si sentivano 'lasciate indietro' e marginalizzate e si orientavano verso partiti populistici (Pike et al. 2023), che miravano a rappresentare il popolo esaltandone valori, desideri, frustrazioni e sentimenti collettivi o popolari.

Nel contesto anglosassone, caratterizzato dalla crescita dell'euroscetticismo e da un sentimento anti-immigrazione e anti-establishment, è emersa l'esigenza di spiegare l'ascesa di questi voti populistici. Uno dei primi studi sull'argomento è stato condotto da Ford e Goodwin (2014), che hanno analizzato l'elettorato sostenitore del Partito per l'Indipendenza del Regno Unito (UKIP). I due studiosi hanno identificato un cambiamento nei valori sociali della società anglosassone e uno spostamento dell'identità culturale verso forme di vita più liberali e cosmopolite (Ford e Goodwin 2014). Questi cambiamenti hanno disorientato gli elettori 'bianchi' della classe operaia (principali

sostenitori dell'UKIP), i quali si sono considerati esclusi e sorpassati da gruppi più giovani, urbani e alternativi, i cui valori e modi di vita sono stati percepiti come modelli progressivamente più attraenti e dominanti (Ford e Goodwin 2014). Da qui è stato coniato il termine "*left behind*" per unire, nei dibattiti teorici e politici, l'eterogeneità dei luoghi e delle comunità, che affrontano disagi simili e che mostrano comportamenti elettorali analoghi (Karasz et al. 2023). Si è così sviluppato un ricco vocabolario nel tentativo di definire le caratteristiche condivise da queste realtà sociali e geografiche, proponendo termini come 'luoghi spesso ignorati', 'paesaggi della disperazione' (Monnat e Brown 2017), o 'geografia della polarizzazione' (Alba e Foner 2017). Il modello esplicativo principale si concentra sulla polarizzazione delle popolazioni, con una divisione tra i vincitori della globalizzazione e i suoi perdenti: le 'comunità lasciate indietro', appunto (Hobolt 2016). Queste disparità sono concettualizzate secondo diverse linee, come il declino economico, la mancanza di opportunità lavorative e la stagnazione o il declino demografico e tali sviluppi sono accompagnati da ulteriori fattori come la carenza di infrastrutture e il divario educativo, con lavoratori poco qualificati, e pensionati (Karasz et al. 2023). Le comunità si sentono 'lasciate indietro' dalle politiche nazionali ed europee che rafforzano le polarizzazioni territoriali (Goodwin e Heath, 2016; Wuthnow, 2018; Rodriguez-Pose 2018; Dijkstra, et al. 2020; MacKinnon, et al. 2022).

Negli ultimi anni il concetto di *left behind places* è stato oggetto di critiche per diverse ragioni. In primo luogo, per la sua connotazione negativa e per l'immaginario spaziale di declino, portando alla stigmatizzazione della popolazione (Willett e Lang 2018; Pike et al. 2023). Poi perché la concettualizzazione binaria dell'opposizione tra le aree urbane prospere e quelle 'lasciate indietro' non solo maschera l'eterogeneità delle realtà locali all'interno dei cosiddetti *left behind places*, ma oscura anche le disuguaglianze spaziali all'interno delle città, un aspetto che non dovrebbe mancare nelle concettualizzazioni delle disuguaglianze territoriali (Furlong 2019, Houlden et al. 2022). Viene anche mossa una critica rispetto all'assenza di considerazione delle politiche di austerità quando si tratta di spiegare il malcontento popolare nei luoghi lasciati indietro; sebbene l'austerità e la crisi economica siano spesso menzionate, non sono concettualizzate come il problema chiave da gran parte della letteratura sui 'luoghi lasciati indietro' (Gray e Barford 2018; Dorling 2016). Un'ulteriore critica riguarda l'assenza di un'analisi intersezionale che consideri il

ruolo del genere, della classe e della razza (Bhambra 2017, Isakjee e Lorne 2019). Infine, si è evidenziato che l'attenzione limitata agli indicatori economici, combinata con il sostegno ai partiti populistici, trascura gli sviluppi più sottili che si verificano a livello locale, offuscando la comprensione degli aspetti intersezionali come modelli esplicativi (Bhambra 2017; Isakjee e Lorne 2019). Questa concettualizzazione che identifica il voto populista, il declino economico e il sentimento di alienazione culturale, come punti chiave dell'attuale concettualizzazione della *left behindness* (Karas et al. 2023) è stata dapprima sviluppata per il contesto anglosassone e poi applicata ad altri Stati, principalmente in Europa. Ciò si è verificato in concomitanza con l'ascesa dei partiti populistici in nazioni come Francia, Italia, Austria o Polonia (Dijkstra et al. 2020, Rodríguez-Pose 2018), dimostrando come l'ondata di voti populistici sia diventata un fenomeno sempre più globale.

### *1.1.2 Left behind nelle politiche dell'UE e inesattezze/confusioni terminologiche*

Il concetto di *left behind*, entrato a far parte dei dibattiti sulla disuguaglianza territoriale a livello di UE a partire dal 2016, è stato collegato a diversi dibattiti preesistenti nel contesto delle politiche di coesione dell'Unione Europea. Un passo cruciale che ha contribuito a rendere la coesione territoriale uno degli obiettivi principali della politica dell'UE è stato il *Trattato di Lisbona*, firmato nel 2007. Il documento ha aggiunto esplicitamente la dimensione territoriale come terzo pilastro della coesione, accanto a quello sociale ed economico. Secondo la Commissione Europea (2020) la nozione di 'coesione territoriale' esprime esplicitamente l'obiettivo di ridurre le disparità tra le regioni dell'UE e rappresenta l'idea che nessun cittadino europeo dovrebbe essere svantaggiato in termini di accesso ai servizi pubblici, all'alloggio o alle opportunità di lavoro semplicemente servizi pubblici, agli alloggi o alle opportunità di lavoro per il semplice fatto di vivere in una regione piuttosto che in un'altra<sup>4</sup> (Commissione europea 2020). Questo intento era già stato formulato nel *Terzo Rapporto sulla Coesione*<sup>5</sup> (Commissione europea 2004), in cui si affermava che le persone non dovrebbero essere

---

<sup>4</sup> Consultabile al sito [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/what/territorial-cohesion/territorial\\_agenda\\_2020.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/what/territorial-cohesion/territorial_agenda_2020.pdf)

<sup>5</sup> Consultabile al sito <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52004DC0107>

svantaggiate dal luogo in cui vivono o lavorano. La coesione territoriale mira, in questo senso, a uno sviluppo territorialmente più equilibrato nell'UE. Secondo alcuni autori, il Trattato di Lisbona ha introdotto l'importanza dello spazio e del territorio nel contesto delle disuguaglianze regionali e sociali (Faludi e Peyrony 2011). Dall'inizio degli anni Duemila si sono susseguiti diversi approcci sulla coesione territoriale, che talvolta sono stati anche in conflitto tra loro. Vengono distinti due discorsi principali: uno che si concentra sulla convergenza socioeconomica e l'altro principalmente sulla competitività economica (Nosek 2017). Questa distinzione ha portato anche a delle differenze per quanto riguarda le aree di intervento. L'obiettivo di garantire la convergenza socioeconomica si accompagna all'esigenza di fornire servizi pubblici in aree remote o periferiche, quindi di sostenere queste località; invece, l'obiettivo di promuovere la crescita economica e la competitività implica il sostegno dei principali poli di crescita (Nosek 2017). Dopo il 2007 però l'approccio orientato alla crescita è diventato dominante, infatti la politica di coesione dell'Unione Europea, anziché essere utilizzata come uno strumento per ridurre le disparità regionali, ha iniziato ad essere presentata come un veicolo per raggiungere gli obiettivi di Lisbona di competitività, crescita e occupazione in tutto il territorio (Kölling 2021). La riforma della politica di coesione del 2013 ha confermato questo allineamento della politica con la strategia di crescita a lungo termine dell'UE (Hahn 2012). Diversi studiosi hanno criticato questo paradigma della crescita neoliberale, che è appunto l'approccio politico europeo attualmente prevalente, poiché non è applicabile ed estendibile a molte aree rurali o meno densamente popolate (MacKinnon et al. 2022; Lang e Görmar 2019; Hadjimichalis e Hudson 2014). Infatti, si evidenzia che nonostante le politiche di coesione territoriale dell'UE abbiano affrontato il tema dei 'luoghi lasciati indietro', non sono state in grado di ridurre le disuguaglianze territoriali, ma anzi di acutizzarle e aumentare la polarizzazione di ricchezza, potere e servizi. Non si parla quindi di una mancanza di politiche, ma di politiche sbagliate che hanno rafforzato ulteriormente la marginalità dei 'luoghi lasciati indietro'.

Parallelamente a entrambe le principali linee di intervento (sulla convergenza socioeconomica e la crescita economica e competitiva) le politiche dell'UE hanno posto un'attenzione sempre maggiore nei confronti delle aree urbane svantaggiate, e anche questo è avvenuto in parte sotto il paradigma della crescita. Negli anni 2000, ad esempio

sono stati istituiti programmi integrati di sviluppo regionale per l'obiettivo 'competitività'<sup>6</sup> (Unione Europea 2006). Negli ultimi periodi di finanziamento, le aree urbane "problematiche" o svantaggiate sono passate in secondo piano e non sono più state esplicitamente considerate 'politiche di coesione' (Karasz et al. 2023). Invece, 'i luoghi lasciati indietro', in particolare le regioni ex industriali, sono diventati il termine economicamente e politicamente saliente per indicare i punti nevralgici di svantaggio e malcontento (MacKinnon et al. 2022). In un secondo momento, il discorso sui luoghi lasciati indietro è stato collegato alla richiesta preesistente di andare oltre la narrazione della crescita metropolitana e di includere le narrazioni locali dello sviluppo. Già nel periodo di finanziamento 2014-2020 le politiche di coesione dell'UE hanno visto l'applicazione di un metodo basato maggiormente sul luogo, facendo riferimento a un approccio allo sviluppo endogeno (Avdikos e Chardas 2016). Infine, si nota l'importanza crescente che viene data all'interno del dibattito all'evitare di 'lasciare indietro' luoghi, gruppi e comunità nell'UE<sup>7</sup> (Commissione europea 2022; Commissione europea 2017). La letteratura ha sollevato diverse critiche rispetto alle politiche introdotte negli ultimi decenni; ad esempio, viene ripetutamente sottolineato che il dibattito politico sui 'luoghi lasciati indietro' spesso si concentra su indicatori economici e sul PIL (Pike et al 2023). Manca quindi, nei documenti politici dell'UE, un'analisi economica di più ampio respiro e ciò sottolinea l'assenza di una caratteristica essenziale della nozione di 'lasciato indietro' che la distingue da altri termini utilizzati per indicare un ritardo: i 'luoghi lasciati indietro' vanno ben oltre le differenze del PIL regionale e altri indicatori quantitativi di sviluppo, sono anche e soprattutto luoghi di malcontento (Pike et al 2023). Un altro termine utilizzato nei documenti dell'UE è 'periferie interne' (Pérez-Soba et al. 2013) riferendosi ad aree le cui prestazioni generali, livelli di sviluppo, accesso ai servizi di interesse generale e alla qualità della vita della popolazione, sono relativamente peggiori di quelli dei loro territori vicini.

I documenti politici dell'UE adoperano spesso nozioni che distinguono i luoghi post-industriali e i luoghi rurali, mentre il termine *left behind*, è talvolta utilizzato per

---

<sup>6</sup> Consultabile al sito <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/1080/oj>

<sup>7</sup> Consultabile al sito [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/information-sources/cohesion-report\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/cohesion-report_en) e [https://commission.europa.eu/publications/reflection-paper-harnessing-globalisation\\_en](https://commission.europa.eu/publications/reflection-paper-harnessing-globalisation_en)

descrivere la controparte post-industriale delle aree rurali (Commissione europea 2022). In altri documenti le aree rurali sono nuovamente incluse nella definizione di possibili luoghi abbandonati (Commissione europea 2017; Fóti 2019), dimostrando così la vaghezza del concetto. In un certo senso, però, questa è un'altra caratteristica rilevante del concetto stesso e forse la ragione per cui è stata sviluppata una nuova terminologia, che include la dimensione relazionale e territoriale che consente di unire queste diverse aree (Karasz et al. 2023). In ambito europeo, inoltre, ci sono puntuali sovrapposizioni tra i 'luoghi lasciati indietro' e altre nozioni che considerano esplicitamente i sentimenti di malcontento. Tra i termini più rilevanti troviamo 'luoghi che non contano' (Rodríguez Pose 2018), 'luoghi del malcontento' (Dijkstra et al. 2020) o luoghi descritti come 'politicamente abbandonati' (Hillje 2018). In questa letteratura, l'analisi dei risultati elettorali viene utilizzata per quantificare il malcontento (come voto populista) in relazione ad altri indicatori (Dijkstra et al. 2020). I 'luoghi lasciati indietro' come concetto, quindi, incorpora più saldamente il malcontento e la sensazione di essere lasciati indietro nei dibattiti 'sulle' e 'nelle' politiche di promozione della coesione territoriale in Europa.

Per quanto riguarda i dibattiti sul voto di protesta ai partiti populistici, è stato sottolineato come non sia l'ammontare dei finanziamenti dell'UE a influenzare il comportamento di voto, ma piuttosto la mancanza di impatto locale del finanziamento, rilevando che solo finanziamenti che hanno creato opportunità di lavoro locali a lungo termine hanno avuto un impatto positivo sulle comunità locali e hanno impedito ai cittadini di votare partiti anti-UE (Tallon 2021). Secondo questa critica tali politiche non considerano il potenziale dei luoghi lasciati indietro, e sottolinea che l'attenzione ai settori competitivi dell'esportazione comporta l'abbandono del settore dei servizi, cioè uno dei settori chiave dell'attività economica locale e dei redditi delle famiglie nelle aree meno prospere (MacKinnon et al. 2022). Viene sottolineato che gli approcci convenzionali alle disuguaglianze territoriali non si basano su strategie endogene e basate sul luogo; al contrario, possono incoraggiare le persone provenienti da regioni meno prospere a trasferirsi in aree economicamente fiorenti dove possono trovare maggiori opportunità (lavorative, commerciali o educative) e ciò comporta l'abbandono dei legami locali che le persone hanno e della loro identità di residenti (Rodríguez-Pose 2018). Anche questo

va di pari passo con la mancanza di sensibilità nei confronti di popolazioni che per vari motivi non sono mobili. Al contrario, l'orientamento verso modelli metropolitani può accrescere una già esistente perdita di appartenenza e d'identità, così come la sensazione di non essere politicamente rappresentati (Rodríguez-Pose 2018; si veda anche MacKinnon et al. 2022). Una delle argomentazioni più forti avanzate dalla ricerca sui luoghi lasciati indietro è la richiesta di approcci politici allo sviluppo più sensibili ai luoghi. Molti autori sostengono che politiche di sviluppo per i luoghi rurali, svantaggiati o 'lasciati indietro' sono di solito sviluppate nei centri metropolitani; di conseguenza, queste politiche hanno una scarsa comprensione o sensibilità nei confronti delle sfide che le regioni interessate si trovano ad affrontare (Karasz et al. 2023). Tra le conseguenze, viene rilevata una predominanza di politiche dall'alto verso il basso e orientate alla crescita, che non hanno portato a un cambiamento positivo nei luoghi 'lasciati indietro' (ad esempio Pike et al. 2023, MacKinnon et al. 2022, Lang e Görmar 2019, Hadjimichalis e Hudson 2014). Tuttavia, il concetto si è concentrato principalmente sulle città e sulle aree urbane.

Infine, viene sottolineato come le disparità tra i Paesi dell'Unione europea sono diminuite, mentre le disuguaglianze territoriali all'interno dei Paesi europei sono cresciute, soprattutto a partire dal 2008 (Karasz et al. 2023). Ciò è stato attribuito alla crisi economica e alle politiche di austerità, ma anche alla virata verso un'agenda neoliberista (Kölling 2021, Görmar et al. 2019, Becker 2020).

### *1.1.3 Le persone lasciate indietro*

La concettualizzazione dei territori 'lasciati indietro' richiede inevitabilmente un'esplorazione e una considerazione sulle persone che li abitano e li vivono. L'attenzione alla territorializzazione di questi gruppi sociali, contraddistinta da una sensazione di insicurezza, marginalizzazione e svalutazione (Goodwin e Heath 2016, Hobolt 2016), viene quindi ripresa e sviluppata come aspetto chiave del *left behindness*. Facendo riferimento alle riflessioni sulle 'comunità lasciate indietro', diversi autori hanno spostato l'attenzione, ponendo maggiore enfasi sulla dimensione spaziale del *left behind* (Rodríguez-Pose 2018, Mehlbye et al. 2019, Furlong 2019, McKay 2019). Avanza quindi l'idea che le comunità che si sentono 'lasciate indietro' sono localizzate in luoghi specifici

(Karasz et al. 2023). La letteratura sostiene che sia la condizione di svantaggio di queste aree che co-produce il 'ritardo' dei suoi abitanti (Rodríguez-Pose 2018, Mehlbye et al. 2019, Furlong 2019, McKay 2019). Il ritardo dei luoghi marginali viene inquadrato, da alcuni autori, in termini relazionali, come ad esempio il prodotto in opposizione ai centri metropolitani (MacKinnon et al. 2022). Essi sostengono che l'agglomerazione di grandi aziende nelle aree urbane attrae forza lavoro, che contribuisce all'emigrazione dei residenti, così come le reti di conoscenza provenienti da aree meno densamente popolate, accelerando il processo di 'periferizzazione' (MacKinnon et al. 2022).

Rodríguez-Pose (2018, 2020), tra gli altri, sottolinea che non sono soprattutto i poveri o le persone più svantaggiate a essere considerati 'lasciati indietro', ma piuttosto le comunità in luoghi poveri o, soprattutto, in declino. Questa argomentazione rappresenta uno spostamento dell'attenzione dalle disuguaglianze interpersonali, che spesso sono localizzate in grandi città con popolazioni diverse, alle disuguaglianze territoriali (Karasz et al. 2023). Viene anche evidenziato come coloro che vengono considerati "lasciati indietro" non sono comunità di classe operaia o povera, come si potrebbe pensare, ma sono soprattutto comunità di classe media che si sentono minacciate dal declino economico e sociale (Antonucci et al. 2017).

L'importanza della sensazione di essere lasciati indietro nella concettualizzazione di *left behind* è rimarcata da diversi studiosi (si veda ad esempio Gordon 2018; Hobolt 2016; Isakjee e Lorne 2019); tuttavia, tali argomentazioni mancano per lo più di un'analisi più approfondita di cosa significhi e in cosa consistono questi sentimenti (Karasz et al., 202). Alcuni autori sostengono la necessità di un approccio multidimensionale che guardi alle esperienze concrete delle persone (Houlden et al. 2022) e sostengono che la sensazione di essere lasciati indietro non è legata principalmente al declino economico, ma piuttosto a un sentimento di alienazione culturale (Isakjee e Lorne 2019). Quest'ultimo potrebbe anche essere inteso come un sentimento piuttosto nazionalista di 'grandezza perduta' della nazione, ma questa attenzione alla classe operaia 'bianca' (uomini) rende invisibili gli effetti dell'austerità su altri gruppi, come ad esempio come le donne e i/le migranti (Bassel e Emejulu 2017). Le esperienze concrete vissute dalle persone in base all'intersecarsi di diversi fattori di oppressione sono assenti nella concettualizzazione dei 'luoghi lasciati indietro'. Isakjee e Lorne (2019) sottolineano quindi l'importanza di un

approccio intersezionale per rintracciare l'ingiustizia sociale e spaziale, temendo che altrimenti l'analisi oscuri la rilevanza della razza e della classe, un aspetto che di razza e di classe, un'osservazione ben fatta, dato che questi fattori sono del tutto assenti in molti testi chiave sui luoghi lasciati indietro (si veda anche Bhambra 2017; Rhodes et al. 2019). Infine, i dibattiti sui luoghi 'arretrati' aprono esplicitamente un binario tra le aree prospere e quelle che non lo sono e tale ascrizione di 'ritardo' potrebbe (ri)produrre e (ri)inquadrare la posizione del soggetto che vive questi luoghi come 'persona arretrata', portando alla stigmatizzazione e alla svalutazione (Karasz et al., 2023).

## **1.2 Left behind in Italia**

### *1.2.1 Ripercorrendo i passi delle disuguaglianze territoriali in Italia*

A partire dal secondo dopoguerra l'Italia ha iniziato una traiettoria di industrializzazione e di crescita economica molto intensa. Da un punto di vista territoriale la crescita economica è stata allo stesso tempo 'diffusa' e 'polarizzata': è stata diffusa perché si è manifestata in un numero molto elevato di città e sistemi urbani del territorio italiano, anche di piccole e medie dimensioni; ed è stata polarizzata perché, comunque, si è manifestata soltanto in una parte delle città e dei sistemi urbani italiani e nei luoghi in cui si è manifestata la crescita ha avuto intensità molto diverse, vi sono stati sistemi con tassi di crescita straordinari e altri con tassi di crescita molto modesti (UVAL, 2014).

Negli anni del decollo industriale e dello sviluppo economico in Italia si sono manifestate due fondamentali dinamiche di convergenza/divergenza territoriale:

a) ci sono state differenze nelle traiettorie di sviluppo economico tra macro-regioni (Nord-Sud, Nord-Centro-Sud): la cosiddetta 'questione meridionale', che indica la situazione di debolezza economica sviluppo del Sud Italia ('il Mezzogiorno') rispetto al Nord Italia più industrializzato (Romeo 2020). Si delinea una situazione che vede coesistere regioni del Nord con livelli di benessere o inclusione sociale relativamente elevati e analoghi a quelli di Paesi dell'Europa Settentrionale, e regioni del Sud con rischi di povertà o esclusione particolarmente forti (Mussida 2022);

b) le differenze nelle traiettorie di sviluppo all'interno di ciascuna regione e macroregione.

Il modello territoriale della “diffusione polarizzata” della crescita economica ha riguardato gran parte del territorio italiano ed è inoltre riscontrabile un significativo divario di investimenti in infrastrutture (mobilità, istruzione, sanità, digitalizzazione e, in generale, servizi essenziali) conseguente a scelte politiche ed economiche, ma anche alle specifiche situazioni geografiche e alle dimensioni estremamente ridotte di molti comuni in termini di abitanti (Lucatelli 2015). In tutte le regioni, anche in quelle che hanno seguito una traiettoria di industrializzazione particolarmente accelerata, un numero molto elevato di sistemi locali (città e sistemi urbani intercomunali) ha subito una forte decrescita economica e demografica e una consistente riduzione del grado di utilizzo del capitale territoriale (UVAL 2014). Infatti, anche in regioni come l'Emilia-Romagna, il Piemonte e la Lombardia nelle quali l'industrializzazione e la crescita economica si sono manifestate in forme a lungo ritenute esemplari, sono avvenuti intensi processi di polarizzazione delle attività economiche (UVAL 2014).

Alla fine degli anni Ottanta, dopo quattro decenni di intenso sviluppo economico nazionale, l'Italia era caratterizzata dalla presenza di un vasto territorio, in gran parte montano e alto-collinare contraddistinto quasi esclusivamente da centri minori, che aveva alle spalle una complessa fase di decrescita economica e demografica (UVAL 2014). Infatti, una parte rilevante delle Aree interne, dopo aver subito un processo di marginalizzazione caratterizzato da una drastica riduzione della popolazione, un invecchiamento demografico, una riduzione dell'occupazione e dell'utilizzo del capitale territoriale e una riduzione dell'accessibilità ai servizi essenziali, ha subito lo sfruttamento da parte di attori pubblici e privati. Infatti, è avvenuto da parte di tali soggetti, un'estrazione di risorse anziché prevedere un'innovazione: si è trattato di modalità d'uso del territorio alle quali le amministrazioni locali hanno generalmente acconsentito per il fatto di trovarsi in condizioni negoziali di debolezza a causa della scarsità di fonti di finanziamento e sono stati realizzati interventi come discariche, cave, impianti per l'energia eolica o l'utilizzazione di biomasse (e altro ancora) che non hanno generato benefici locali di rilievo (UVAL 2014). La convergenza (o la divergenza) delle traiettorie di crescita macro-regionali è stata al centro del discorso pubblico nazionale per decenni,

mentre le rilevanti differenze che si stavano manifestando all'interno delle macro-regioni, tra aree centrali e aree periferiche, è rimasta una questione locale o regionale.

Fino agli anni Ottanta la formazione di un vasto territorio de-antropizzato, e con una parte consistente del capitale territoriale in disuso, è stata fortemente sottovalutata nel discorso pubblico italiano. L'interpretazione macro-regionale che si è consolidata negli anni Ottanta 'Sud', 'Centro' e 'Nord' ha fatto passare in secondo piano il tema delle aree interne: la decrescita di parte del territorio italiano ha attratto molta meno attenzione, politica e analitica, della crescita. Lo spostamento di attenzione dallo sviluppo macro-regionale allo sviluppo locale ha permesso un'interpretazione più appropriata del territorio italiano. Attraverso il concetto di "sistema locale" si sono messi a fuoco territori, temi e problemi che il concetto di macroregione aveva tenuto in secondo piano e singoli comuni ma, più spesso, sistemi intercomunali, sono diventati "visibili" nella loro specificità territoriale, nelle loro potenzialità e debolezze, nei loro successi e insuccessi, nei loro bisogni (Barbera, 2020). Queste aree diventano protagoniste nel 2012 quando viene lanciata dal governo la Strategia Nazionale delle Aree Interne, al cui centro viene messa la qualità della vita delle persone (Pirina e Perocco, 2023). Viene progettato uno sviluppo intensivo, con l'aumento del benessere e dell'inclusione sociale di chi vive in queste aree; con l'aumento della domanda di lavoro e dell'utilizzo del capitale territoriale. Crescita e inclusione sociale, l'una funzionale all'altra; riassunte dall'obiettivo ultimo della Strategia: l'inversione e il miglioramento delle tendenze demografiche (UVAL, 2014).

### *1.2.2 Diversità territoriali interne al Paese*

L'Italia è un paese caratterizzato da un modello territoriale policentrico, dove una fitta rete di relazioni tra aree urbane, rurali e centri minori definisce uno spazio interdipendente in cui i centri maggiori, offrendo servizi ai cittadini, fungono da attrattori per la popolazione (Barbera 2020). A questo proposito, la letteratura ha evidenziato come l'unica e più profonda qualità che il nostro Paese ha in comune come Paese è la diversità territoriale, ciò che ci rende unici e distinguibili, nel confronto europeo, è la nostra diversità interna (Barca e Lucatelli 2014). L'organizzazione policentrica del territorio italiano si è articolata in modo molto visibile in due sottosistemi territoriali con dinamiche

speculari: da un lato, il sistema territoriale a carattere urbano formato dai grandi, medi e piccoli sistemi urbani e, dall'altro, il sistema territoriale formato dai piccoli centri, dai borghi, dagli insediamenti montani (Barbera 2020). Tuttavia, tale diversità richiede una gestione attenta, basata sul principio delle interdipendenze positive tra i diversi territori. Ciò implica, anzitutto, il rafforzamento delle relazioni tra aree deboli e quelle forti, avendo anche ben chiari i policentrismi urbani che costellano la geografia economica e sociale del Paese: dalle città di medie dimensioni che soffrono di una mancanza di qualità alle periferie urbane in difficoltà, fino ai fondivalle impoveriti e alle coste delle seconde case che rimangono abbandonate (De Rossi e Barbera 2018).

Il concetto di 'policentrismo' territoriale andrebbe interpretato alla luce delle caratteristiche intrinseche dei territori (Barbera 2020). Queste attenzioni e questa visione è venuta a mancare nelle politiche pubbliche degli ultimi decenni, che hanno invece visto il susseguirsi di interventi pubblici che si sono spesso dimostrati inadeguati nel mitigare le differenze territoriali e ridurre le disparità (Mussida 2022). A conseguenza di ciò i territori rurali meno facilmente accessibili, storicamente caratterizzati da una scarsa offerta di tali servizi, sono stati protagonisti in questi anni di un lungo e progressivo abbandono in favore delle aree urbane, con costi elevati per la società come dissesto idrogeologico, degrado e consumo del suolo (Mussida 2022). Alla perdita demografica ha corrisposto anche un processo di indebolimento dei servizi alla persona, e l'accesso a servizi essenziali quali l'istruzione, la sanità e la mobilità ha subito significativi impedimenti. Queste nuove aree sono state identificate nel dibattito politico e accademico italiano come 'Aree Interne' e hanno acquisito centralità nel quadro della *Strategia Nazionale delle Aree Interne* (SNAI), strategia che mira allo sviluppo e alla coesione territoriale nazionale e che ha l'intento di contrastare fenomeni di declino demografico e di marginalizzazione caratteristici delle aree interne del Paese<sup>8</sup>. All'interno della SNAI vengono definite come 'interne' proprio quelle aree sostanzialmente lontane dai centri di offerta dei servizi e caratterizzate da processi di spopolamento e degrado: l'andamento demografico, le condizioni di accesso a poli di assistenza sanitaria, l'offerta adeguata di plessi scolastici sono alcuni dei criteri essenziali usati per la descrizione delle aree interne

---

<sup>8</sup> Consultabile al sito <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/>

e la loro classificazione (UVALE, 2014). Le Aree interne italiane sono infatti caratterizzate dalle seguenti specificità:

- a) sono significativamente distanti dai principali centri di offerta di servizi essenziali (istruzione, salute e mobilità);
- b) dispongono di importanti risorse ambientali (risorse idriche, sistemi agricoli, foreste, paesaggi naturali e umani) e risorse culturali (beni archeologici, insediamenti storici, abbazie, piccoli musei, centri di mestiere);
- c) sono un territorio profondamente diversificato, esito delle dinamiche dei vari e differenziati sistemi naturali e dei peculiari e secolari processi di antropizzazione.

A oggi, questi territori coprono circa il 60 per cento dell'intera superficie nazionale, il 52 per cento dei Comuni e sono la casa per circa il 23% della popolazione italiana (ISTAT, 2021). Le aree selezionate dalla SNAI sono settantadue, ne fanno parte complessivamente 1077 comuni per circa due milioni di abitanti (Comitato Tecnico Aree Interne 2019).

Nell'Agenda 2030 ONU per lo sviluppo Sostenibile, sottoscritta anche dall'Italia, viene introdotto a pieno titolo il contrasto alle disuguaglianze. Questo impegno non è solo riflesso attraverso specifici ambiti dedicati all'obiettivo, ma permea l'intera Agenda con una costante attenzione alla riduzione delle disparità sia tra i diversi paesi che all'interno di essi. Tale approccio si manifesta in tutti i suoi obiettivi, sottolineando e richiamando il valore dell'equità intergenerazionale e intragenerazionale. Anche il PNRR, peraltro, individua le pari opportunità territoriali tra le priorità trasversali in base alle quali valutare l'insieme di Missioni e Riforme previste. Il tema degli squilibri territoriali viene considerato ad oggi dalla politica, un tema di estrema attualità soprattutto a seguito delle reiterate crisi che hanno colpito l'Italia e il mondo intero in un lasso temporale relativamente circoscritto, dalla doppia crisi economico-finanziaria, passando per la crisi sanitaria causata dalla pandemia, fino alla crisi climatica e ambientale. In questo quadro il tema delle disuguaglianze territoriali diventa centrale e attuale e nello stesso tempo richiama l'opportunità di tracciare un bilancio sullo storico.

### *1.2.3 Differenze territoriali in Italia oggi e le diverse sfaccettature*

Nel corso dell'ultimo decennio il tema delle disuguaglianze territoriali in Italia ha acquisito una rilevanza sempre maggiore, trovando un suo spazio di protagonismo sia nel dibattito pubblico sia in quello accademico. Sebbene si sia giunti solo recentemente a una convergenza rispetto all'adozione e all'utilizzo del termine 'Aree Interne', tale discussione si inserisce in una lunga e preesistente tradizione di studi rispetto alle disuguaglianze territoriali, che si riflette anche in una variegata terminologia (Pirina e Perocco 2023). Queste diversificazioni terminologiche, presenti nella storia delle disuguaglianze territoriali italiane, riflettono non solo la varietà di condizioni che interessano le diverse aree del Paese, ma anche la diversa frammentazione tra gli attori responsabili delle politiche e degli interventi, nonché tra i diversi livelli amministrativi presenti nelle strutture di governo italiane (comuni province regioni e Stato). I diversi termini adottati nella storia delle disuguaglianze territoriali italiane, quindi si focalizzano su specificità e distinte condizioni delle aree interessate, risultano per questo termini corretti ma parziali (Pirina e Perocco 2023). Per esempio, a seguito dei processi di deindustrializzazione che ha colpito gran parte delle aree industriali italiane nel corso degli anni Ottanta del Novecento è stato introdotto il termine 'aree deindustrializzate'. Quando si fa riferimento a questo concetto, in ambito accademico e politico, ci si riferisce a quei territori che hanno subito un processo di smantellamento processi di produzione causato da diversi fattori, tra cui la delocalizzazione delle industrie verso regioni con costi del lavoro più bassi o incentivi fiscali più favorevoli, i cambiamenti tecnologici che rendono più obsolete determinate attività industriali o la perdita di competitività a livello internazionale. Tale processo ha avuto almeno due esiti: la crescita della disoccupazione, con conseguente deprivazione economica ed emigrazione; inquinamento ambientale (Feltrin e Sacchetto 2021). Questo fenomeno è stato definito 'deindustrializzazione nociva', ovvero: su questi territori insistono attività produttive che degradano l'ambiente e, allo stesso tempo, si registra una perdita di posti di lavoro; infatti, le aree deindustrializzate spesso affrontano sfide economiche e sociali tra cui la disoccupazione, la perdita di reddito e l'abbandono delle infrastrutture industriali (Feltrin e Sacchetto 2021). I processi di deindustrializzazione portano con sé inevitabilmente conseguente impoverimento dell'economia territoriale e spopolamento

delle aree, si affianca per questi motivi spesso il termine di ‘aree depresse’, riferendosi a quelle zone che sono caratterizzate da una situazione di profondo disagio economico e sociale, spesso derivante da crisi industriali, disinvestimenti, e trasformazioni strutturali nell'economia (Del Vecchio 1954). Queste zone sono colpite da una serie di problemi che includono disoccupazione cronica, povertà diffusa, scarsità di opportunità occupazionali e mancanza di servizi essenziali. Le aree depresse possono essere localizzate sia in contesti urbani che rurali e sono spesso soggette a fenomeni di emigrazione giovanile e invecchiamento della popolazione. storicamente le aree depresse sono state caratterizzate dalla presenza di lavoratori impiegati solo a tempo parziale, spesso in occupazioni discontinue o attività non professionali (Bozzola 1961).

Nella letteratura italiana si trova anche l'utilizzo del termine ‘fragili’, riferendosi alle caratteristiche socio-ambientali tipiche dei territori (Carrosio 2019). Si tratta di aree rese fragili dalla struttura sociale caratterizzate dal forte squilibrio demografico che ne deriva da decenni di spopolamento, e dal contesto ambientale, reso instabile a causa della devastazione ambientale e alla rottura del legame di coevoluzione uomo/ambiente. Inoltre, sono aree a bassa densità di popolazione, con problemi di isolamento, abbandono, impoverimento con patrimonio immobiliare inutilizzato e di basso valore, con basse presenze turistiche, bassa presenza di addetti alle attività produttive e basso reddito (Iommi e Marinari 2017). Il fenomeno dello spopolamento ha coinvolto negli ultimi decenni anche le aree rurali e montane che rappresentano una parte significativa del territorio nazionale, caratterizzata da una forte identità culturale e ambientale. Oltre al fenomeno dello spopolamento queste zone affrontano anche sfide legate all'invecchiamento della popolazione e alla mancanza di opportunità economiche. L'agricoltura di sussistenza e il turismo rurale rappresentano spesso le principali fonti di reddito per le comunità rurali e montane, ma la competitività e la sostenibilità di queste attività possono essere compromesse da fattori come il cambiamento climatico, la scarsa infrastruttura e la mancanza di investimenti pubblici (Barbera et al 2022). Le regioni dell'Appennino centrale e delle Alpi sono esempi di aree rurali e montane che lottano per mantenere la propria vitalità economica e culturale.

Infine, un termine presente nella letteratura sulle disuguaglianze territoriali è ‘zone di sacrificio’; concetto che in questo elaborato verrà più volte ripreso ed analizzato. In Italia

la ‘zona di sacrificio’, come ‘luogo lasciato indietro’, è rara; tuttavia, tale concetto ha recentemente trovato applicazione concreta anche nel Paese, in merito l’impatto principalmente sui gruppi emarginati, poveri o impoveriti, in base alla situazione sociale, classe e status economico (Germani et al. 2022). Infatti, questo termine viene utilizzato per le aree che sono caratterizzate da una maggiore esposizione a inquinamento atmosferico, idrico e del suolo da cui ne deriva inevitabilmente un deterioramento della qualità della vita. L’uso del termine “sacrificio” sottolinea il fatto che le comunità residenti in queste aree spesso subiscono i costi ambientali e sociali associati a queste attività e la privazione e la rinuncia a beni di necessità elementari come il diritto a vivere in un ambiente sano e ad una aspettativa di vita in salute. Sebbene nel nostro Paese l’uso del termine sia raro, nel gennaio 2022 l’ONU ha inserito le ex acciaierie “Ilva” (situate nella città di Taranto) come zona di sacrificio (l’unica in Italia). Nel rapporto viene riportato che:

L’Ilva acciaieria di Taranto, in Italia, ha compromesso la salute delle persone e violato i diritti umani per decenni scaricando grandi quantità di inquinamento atmosferico tossico. I residenti nelle vicinanze soffrono livelli elevati di malattie respiratorie, malattie cardiache, cancro, debilitazioni neurologiche malattie e mortalità prematura (Boyd e Orellana 2022, 11).

## CAPITOLO 2: LA VAL DI SUSA, IL TERRITORIO DI INDAGINE

### 2.1 Ricostruzione socio-storico e geografica della Val di Susa

#### 2.1.1 *Approdo in Val di Susa: come si presenta oggi la Valle, differenze Alta valle e bassa valle*

Salendo da Torino, la Val di Susa stenta a presentarsi come mondo alpino, almeno nel modo classico in cui siamo abituati a pensare la montagna. All'inizio è larga, ariosa e impiega alcune decine di chilometri a darsi una veste alpina vera e propria. Gli abitati che si susseguono lungo le due statali non sono villaggi alpini, non si vedono case "tradizionali". Per certi versi sembra quasi che la periferia di Torino si sia insinuata tra il verde dei pendii boscosi e il rosso e il grigio argento delle rocce che segnano la valle. Il paesaggio abitativo è di tipo semi-urbano, casette a uno o due piani, che si alternano a condomini, centri commerciali e capannoni industriali molti dei quali oggi svuotati da una crisi che ha colpito anche questa valle (Aime 2016, 1).

Già da un primo approdo in Val di Susa, è subito evidente che l'immagine che si ha di fronte è distante rispetto a quello che ci si può aspettare da una valle montana; da alcuni intervistati viene descritta come "la valle più antropizzata tra tutte le valli alpine". Dal punto di vista morfologico il territorio valsusino è caratterizzato da un solco vallivo che si estende per circa 100 chilometri di lunghezza, attraversato dalla Dora Riparia, e unisce trasversalmente la pianura pedemontana e l'area metropolitana torinese alle vette alpine ed alla vicina Francia. Qui urbano e montano non sono più gli estremi nei quali si colloca tendenzialmente un territorio, ma sono, sempre più, parti che configurano uno stesso luogo, all'interno del quale sono tenuti insieme centri e aree marginali (Corrado 2021). La Val di Susa rientra, infatti, tra quei territori in cui coesistono ambienti di stili e di spazi differenti. Questi ambienti sono l'oggetto contemporaneo di una nuova ordinarietà, che

assume le forme di un'urbanità che intreccia cultura urbana e cultura montana, che è stata recentemente concettualizzata con l'introduzione del termine *'metromontagna'* (Barbera e De Rossi, 2021). Tale concetto è nuovo e racchiude in sé la necessità di riunire, sotto un unico sguardo, ciò che naturalmente ci appare diviso, decostruendo, appunto, l'alterità tra città e montagna. La Valle di Susa, come vedremo, è infatti una valle urbanizzata, in conseguenza di una massiccia presenza di diverse infrastrutture stradali e ferroviarie che attraversano la Valle da Torino fino al raggiungere Francia, di capannoni industriali, molto presenti in bassa Valle (diversi dei quali ormai dismessi) e infrastrutture ricettive destinate dell'accoglienza legata al turismo alpino e alla pratica degli sport invernali in alta Valle (fig. 1 e fig. 2).

**fig.1 e fig.2<sup>9</sup>**: a sinistra le infrastrutture ricettive di Sestriere, a destra l'urbanizzazione della bassa Valle



<sup>9</sup> Foto a sinistra di Enzo Romano dal sito <https://www.vallesusa-tesori.it/it/>

Foto a destra di Michele D'Ottavio nel libro *“Metromontagna: Un progetto per riabitare l'Italia”* a cura di Barbaera F. e De Rossi A., 2021

Nei secoli sono sorti nel territorio valsusino, concentrati ai margini delle reti di transito e collegamento, trentanove comuni vallivi che sono convenzionalmente aggregati in quattro aree geografiche (fig. 3):

- Area di Oulx che comprende i comuni di: Bardonecchia, Cesana, Claviere, Oulx, Salbertrand, Sauze di Cesana, Sauze d'Oulx.
- Area di Susa comprendente i comuni di Bussoleno, Bruzolo, Mompantero, Chiomonte, Chianocco, Exilles, Mattie, Giaglione, S. Giorio, Gravere, Meana di Susa, Susa, Venaus.
- Area di Condove con i comuni di Borgone, Condove, Chiusa S. Michele, Caprie, S. Didero, Vaie, Sant'Antonino, Villar Focchiardo.
- Area di Avigliana che comprende Almese, Avigliana, Buttigliera Alta, Caselette, Rubiana, Sant'Ambrogio, Villar Dora.

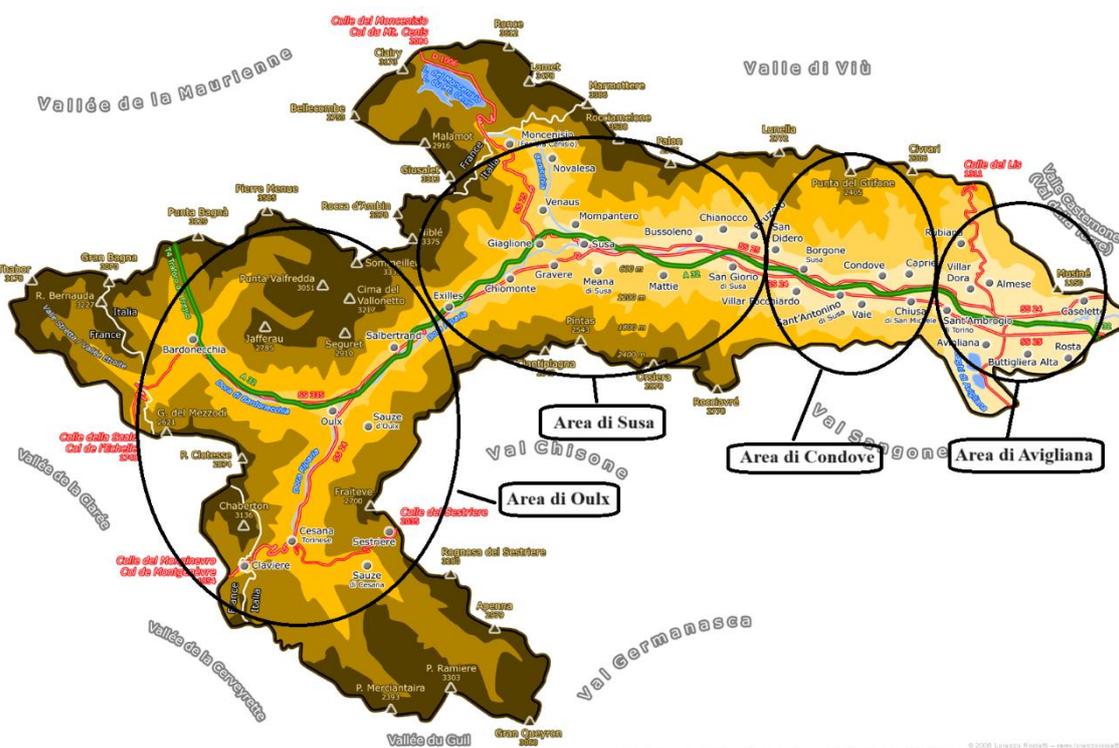


Fig.3<sup>10</sup>: mappa della Val di Susa suddivisa nelle quattro aree geografiche

<sup>10</sup> Mappa della Valle disegnata da Lorenzo Rossetti dal sito [https://www.researchgate.net/figure/Susa-Valley-Map-showing-the-path-of-the-main-river-Dora-Riparia-and-the-two\\_fig1\\_311765695](https://www.researchgate.net/figure/Susa-Valley-Map-showing-the-path-of-the-main-river-Dora-Riparia-and-the-two_fig1_311765695). Le divisioni per aree sono state disegnate dalla sottoscritta.

L'intera area di Oulx, insieme ai comuni di Exilles, Chiomonte, Moncenisio Giaglione, Gravere, Meana di Susa e Sestriere sono comunemente riconosciuti come parte dell'alta Valle; mentre le aree di Susa, Condove e Avigliana raccolgono i comuni della media e della bassa Val di Susa. È interessante notare come per molti degli intervistati non ci sia una comune visione dei confini della Val di Susa, al di là delle definizioni amministrative, la lettura del territorio si costruisce su elementi soggettivi di tipo percettivo. I comuni della valle sono tra di loro molto differenti per ubicazione, per estensione territoriale e soprattutto per dimensione demografica. In totale la popolazione valsusina conta oltre 90 mila abitanti, rendendo la Val di Susa la valle più estesa e popolata del Piemonte, ma gli abitanti sono concentrati in alcune località principali: i centri maggiori per popolazione sono Avigliana, Bardonecchia, Bussoleno, Oulx e Susa che insieme totalizzano il 31% della popolazione valsusina (ISTAT 2023). Infatti, si passa dagli oltre dodicimila abitanti del comune di Avigliana, ai meno di cinquanta residenti del comune di Moncenisio che, per alcuni anni, ha detenuto il primato di comune più piccolo d'Italia (ISTAT 2024). Inoltre, tra le zone dell'alta e della bassa valle è presente una differenza relativa alla densità demografica: l'alta valle conta 13 comuni ed è abitata da circa 12 mila persone mentre la bassa valle comprende 24 comuni nei quali risiedono circa 78 mila abitanti (ISTAT 2023). Dal punto di vista amministrativo, l'organizzazione amministrativa locale ha subito diversi cambiamenti negli ultimi decenni. Fino al 2009 esistevano due comunità montane, una della bassa val di Susa, che comprendeva 23 comuni<sup>11</sup> da Avigliana fino a Susa, e una dell'alta Val di Susa che comprendeva 14 comuni<sup>12</sup>. L'esperienza delle comunità montane che viene raccontata dagli amministratori locali è di un lavoro che era molto più politico che amministrativo com'era invece nelle altre zone. Sicuramente per ragioni legate all'arrivo e la gestione della nuova infrastruttura ferroviaria

La comunità montana viveva di una forte dialettica politica, aveva dei compiti molto precisi, qua in valle di Susa a differenza di altre comunità montane dove altrove ci si occupava della gestione di alcuni servizi territoriali, magari lasciando un po' da parte

---

<sup>11</sup> Almese, Avigliana, Borgone, Bruzolo, Bussoleno, Caprie, Caselette, Chianocco, Chiusa di San Michele, Condove, Mattie, Mompantero, Novalesa, Rubiana, San Didero, Sant'Ambrogio, Sant'Antonino, San Giorio, Susa, Vaie, Venaus, Villar Dora, Villar Focchiardo

<sup>12</sup> Bardonecchia, Cesana Torinese, Chiomonte, Claviere, Exilles, Giaglione, Gravere, Meana di Susa, Moncenisio, Oulx, Salbertrand, Sauze d'Oulx, Sauze di Cesana, Sestriere

quelle che erano le dinamiche politiche. Qui in Val di Susa invece è sempre stata molto forte la dialettica e la comunità montana per un periodo è stata addirittura una sorta di parlamentino della Valle di Susa, c'era l'ambizione di andare in comune per poi andare in comunità montana. (Silvano Barella, vicesindaco di Sant' Ambrogio)

Poi tramite il decreto del Presidente della Giunta Regionale (d.p.r. 28/08/2009) è stata istituita un'unica comunità montana della Val di Susa e la Val Cenischia<sup>13</sup> che comprendeva al suo interno le comunità montane dell'Alta Val di Susa, della Bassa Val di Susa e della Val Sangone.

Con la legge regionale di una decina d'anni, anzi di 15 anni fa, che prima obbligò le comunità montane ad unirsi quindi la comunità montana della bassa Val di Susa fu unita a quella della Val Sangone e quella dell'Alta Valle creando una situazione di disomogeneità territoriale che poi ha portato all'implosione di questi enti e poi col superamento delle comunità montane e l'introduzione delle unioni dei comuni si è creato un'istituzione sovracomunale che però ha semplicemente un compito di regia e di veicolo delle risorse regionali che arrivano sulla manutenzione del territorio, sul dissesto idrogeologico. È diventato un ente molto amministrativo, molta tecnica e molta poca politica. La questione dell'alta velocità in Val di Susa ha tenuto un po' viva l'unione dei comuni anche da un punto di vista politico. Ma devo dire che negli ultimi cinque anni, soprattutto dopo la pandemia, e con l'arrivo di amministratori nuovi, di una tornata nuova, anche questa dialettica più politica è venuta molto meno. (Paolo, amministratore della Città Metropolitana di Torino)

Il passaggio a cui si fa riferimento nella parte di intervista riportata è l'abrogazione delle comunità montane, che in Piemonte avvenne tramite la legge regionale del 28 settembre del 2012. A seguito di questa legge vennero istituite le Unioni dei comuni, in cui venne data ai comuni la possibilità di unirsi in unioni comunali e montane, in Valle si sono prefigurate le vecchie riconfigurazioni delle comunità montane. Attualmente è presente l'Unione Montana della Bassa Valle, l'Unione Montana dell'Alta Valle, l'Unione Montana del Valsangone e quella dei Comuni Olimpici-Via Lattea.

---

<sup>13</sup> Piccola vallata laterale della Val di Susa che si dirama dalla città di Susa e sale fino al Colle del Moncenisio

Poi quando le comunità montane sono state abrogate per legge è stata data la possibilità ai comuni di unirsi liberamente in unioni di comuni, non in comunità montane, ma in unioni di comuni. Allora si è ritornati in maniera quasi naturale alla vecchia perimetrazione delle comunità montane ma senza i trasferimenti e senza le competenze, senza la forza che avevano le comunità montane una volta. (Luigi, Amministratore comunale di Condove)

Queste azioni di ‘spacchettamento’, unioni forzate e smantellamenti di unità amministrative vengono lette da alcuni degli intervistati come un tentativo di indebolire i legami locali e territoriali, per far lavorare i comuni in autonomia pensando singolarmente e non come comunità. Senza cadere in complottismi o andare a indagare i motivi di queste scelte amministrative, un fatto che però può essere riportato e confermato da tutti gli amministratori intervistati è che queste azioni abbiano sicuramente indebolito il territorio, a prescindere che fosse questa l’intenzione di questi cambi amministrativi. Viene infatti sottolineata la difficoltà di gestire centri piccoli prendendo scelte singolarmente.

L'esperienza della nostra Unione Montana, da tanti anni si lavora molto bene di comunità, non sono mica tutte le altre unioni montane del Piemonte che lavorano bene. Per esempio, perché c'è una certa identità di valle se tu sei un santambrogese ma sei anche un valligiano. E quindi per certe cose che c'è questa identità qui, che ha consentito con il tempo di lavorare bene insieme. Poi una volta smantellata l'Unione Montana i paesini hanno avuto difficoltà, paesini di mille, duemila tremila abitanti, a gestirli da soli, isolati è più difficile. Si sono creati dei danni nell'organizzazione politica e amministrativa. (Silvano Barella, vicesindaco di Sant'Ambrogio)

Nonostante le suddivisioni e gli enti organizzativi e amministrativi presenti nel territorio, in Val di Susa è ancora percepita e condivisa dagli abitanti la presenza di due valli: l'alta Valle e la bassa Valle. Una divisione che non rimanda solo a una diversità ambientale, demografica e morfologica dovuta alla quota (la bassa valle è sostanzialmente pianura mentre l'alta è montagna) ma anche e soprattutto su due modelli ben distinti di economia e di concezione dell'ambiente (Aime 2016). Dalla seconda metà del secolo scorso il territorio montano, alpino soprattutto, è stato investito da una serie di processi di trasformazione che hanno determinato degli effetti concretizzati in diverse traiettorie di

sviluppo e hanno portato la visione e la rappresentazione della montagna a oscillare tra due estremi (Modica 2019).

Da un lato è cresciuta la montagna dell'infrastrutturazione ricettiva, caratterizzato da una produzione e dipendenza dalla monocultura del turismo; e dall'altro la montagna periferica posta ai margini che ha visto in un certo lasso di tempo l'espulsione di servizi e forme di economia (Modica 2019). In Val di Susa questi due estremi sono rappresentati, da un lato dall'Alta Valle, con i comuni nei cui territori sono presenti i comprensori sciistici, quali Bardonecchia, Sestriere e Cesana e dall'altra i piccoli comuni sui pendii della montagna come San Giorio e San Didero. Ma tra questi due estremi, si inserisce un terzo profilo territoriale, rappresentato da quegli spazi presenti in bassa valle che sono stati plasmati da processi di insediamenti di tipo industriale, che hanno poi subito in tempi più recenti processi di de-industrializzazione (Morandini e Reolon 2010). In generale, le diverse caratteristiche morfologiche, altitudinali, climatiche e di sviluppo economico hanno quindi contribuito a differenziare ulteriormente lo sviluppo del territorio, portando all'identificazione e al riconoscimento di una bassa Valle con una massiccia presenza di infrastrutture e industrie, che va dalla periferia ovest di Torino a Susa, e l'alta Valle che si estende da Graverè a Cesana, Claviere e Bardonecchia, contraddistinta storicamente da un'economia di tipo alpino, convertitasi poi, dagli anni del boom economico, attraverso lo sviluppo delle attività legate al turismo invernale e turismo estivo.

### *2.1.2 La bassa Valle: l'industrializzazione e la conseguente immigrazione*

Come anticipato, a partire dalla seconda metà del diciannovesimo secolo, la bassa Val di Susa ha subito un importante e massiccio processo di industrializzazione, iniziato alla fine secolo diciannovesimo e che raggiunse l'apice durante il secondo dopo guerra. Prima di allora la bassa valle era una zona di agricoltori e contadini ma soprattutto durante il dopo guerra, negli anni in cui l'Italia iniziava quella lunga mutazione che l'avrebbe portata da essere un Paese rurale a uno urbano-industriale, la bassa valle si trovava in una posizione decisamente avanzata in questo processo di trasformazione (Aime 2016). In pochi decenni, questo territorio ha subito una rapida trasformazione che ha portato gli

abitanti del territorio ad abbandonare progressivamente il lavoro nei campi, per iniziare quello nelle fabbriche, portando con sé un conseguente mutamento culturale da una società prevalentemente agricola per una industriale. Tale processo di cambiamento viene raccontato da alcuni degli intervistati tramite i racconti e le storie di famiglia, come ad esempio quella di un amministratore comunale di Sant’Ambrogio.

La Bassa Valle aveva una storia di agricoltura, mio nonno faceva l’agricoltore e avrà avuto, mettiamo, tre/quattro ettari di terreno e si manteneva con i castagneti della montagna, un po’ di grano e la vite... poi hanno iniziato ad aprire le fabbriche e lui come molti ha iniziato a fare i turni, al mattino con la tuta blu e il pomeriggio cambiavano la tuta e con il trattorino coltivavano un pezzo di campagna. Perché la campagna da sola non bastava più per vivere. (Mauro, commerciante bassa Valle)

I fattori che ai tempi spinsero gli imprenditori svizzeri, tedeschi e francesi, più ancora che italiani, a insediarsi in questo territorio, furono molteplici. Un primo presupposto fu che la Valle era già ai tempi attraversata da una rete ferroviaria che la collegava con Torino e con la Francia; inoltre già da fine dell’Ottocento erano presenti due strade che la collegavano rispettivamente al valico al Monginevro e al valico del Moncenisio.

Tra le vallate che confinano con la Francia, la Val di Susa è quella che presenta valichi più agevoli a quote più basse e per questo è stata prediletta per le reti di collegamento, un fattore che ha determinato la storia del territorio da secoli, essendo infatti esso attraversato da sempre da pellegrini, commercianti e militari. Un ulteriore fattore che ha incentivato gli industriali a stabilirsi in questa area è stata l’abbondanza di acqua, data dalla presenza del fiume Dora Riparia e di tutti i suoi affluenti. Quest’elemento era considerato indispensabile per la produzione di energia, tanto apprezzato da guadagnarsi l’appellativo di ‘carbone bianco’, poiché costituiva un’alternativa economica al carbone minerario, di cui l’Italia era carente (Maltese 2014).

In bassa valle c’è stato un grosso sviluppo industriale a cavallo del XIX e XX secolo, e soprattutto nel dopoguerra per il fatto che avesse delle grandi capacità di acqua con i fiumi, quindi si sono sviluppati grossi insediamenti industriali. Soprattutto fabbriche per la lavorazione del cotone, di cotonifici, cartiere e questo ha portato un

grosso sviluppo dei paesi e questi paesi industrializzati davano lavoro a migliaia di persone. (Giuseppe, ex amministratore Comunità Montana Bassa Val di Susa)

L'impatto che ha avuto la presenza di queste industrie è stato massiccio e importante, nel giro di qualche decennio si sono insediate decine e decine di fabbriche in tutto il territorio. L'industria tessile fu quello ad avere il maggiore sviluppo con le filature di cotone impiantate dagli industriali svizzeri a Borgone, Chianocco e Sant'Antonino alla fine dell'Ottocento. A inizio del Novecento a Sant'Ambrogio nacque il maglificio Fratelli Bosio e un decennio dopo a Susa aprì un cotonificio.

In bassa Valle si sviluppò anche la metalmeccanica. A Buttigliera Alta si insediò un opificio specializzato nella produzione di chiodi, a Condove aprì la fabbrica Moncenisio, specializzata nella produzione di materiale ferroviario,<sup>14</sup> fabbrica che ancora oggi è motivo di orgoglio per il territorio perché fu la prima in Italia a opporsi alla produzione di armi (fig. 4)<sup>15</sup>. Evento questo che viene ricordato da uno degli intervistati di Condove con particolare fierezza:

Era la prima volta nella storia d'Italia che gli operai riuniti in assemblea votarono una mozione contro la produzione di armi. Cioè, te lo immagini? centinaia di operai che si oppongono e che dicono "No noi non ci stiamo a partecipare alla produzione di armi" (Mauro, commerciante bassa Val di Susa)

---

<sup>14</sup> Nonostante la Moncenisio avesse smesso di avere commesse militari, nel 1971 gli 850 operai approvarono un documento contro l'assunzione di eventuali commissioni di produzioni di armi. La presa di posizione unanime fu significativa e rivoluzionaria.

<sup>15</sup> Consultabile al sito <https://www.laboratorioaltevalli.it/blog/un-po-di-storia/nel-1906-nasceva-la-moncela-fabbrica-che-ha-segnato-la-storia-di-condove>

**Fig.4:** pagina 3 della Gazzetta del Popolo del 15 Gennaio del 1971 che riporta la decisione operaia della fabbrica Moncenisio di Condove con un articolo di Piero Bonucci, allora giovane giornalista



Sempre per quanto riguarda la metallurgia, a Susa venne aperta una grande acciaieria. L'industria tessile e quella metalmeccanica però non furono le uniche ad approdare in bassa e media Valle. Vennero anche aperte industrie nel settore chimico ed elettrico: per quanto riguarda il primo vennero aperte un'industria di coloranti a Susa e un Dinamitificio ad Avigliana e nel settore elettrico un'industria di lampadine ad Alpignano. L'impatto che ebbe quest'ondata di industrializzazione fu considerevole: da un lato portò un certo benessere economico nella Valle, dall'altro ebbe un impatto visivo significativo che ha cambiato radicalmente il paesaggio l'aspetto del territorio come racconta un abitante.

Sant'Ambrogio, ha avuto il cotonificio che all'epoca stravolse lo skyline del paese Sant'Ambrogio perché, se tu passavi sulla statale a fine del 1800, sulla statale che non c'era; quindi, se tu passavi in mezzo ai campi, tu avresti visto direttamente le antiche mura, le antiche mura del borgo medievale, invece ora cosa vedi? Una fabbrica perché da Via Antiche Mure in là tutto quello è cotonificio Fratelli Bosio. -

Lo sviluppo di questo tessuto produttivo ha avuto anche un impatto importante dal punto di vista ambientale, con l'inquinamento del terreno e danni con cui si stanno facendo i

conti solo recentemente. Come sottolinea il presidente di Pro Natura Piemonte Mario Cavargna, il motivo di questi danni è legato al fatto che le valli non sono un territorio adatto per questo tipo di industrie pesanti poiché sono territori delicati in cui andrebbero altri tipi di insediamenti industriali.

Le valli sono il bene più delicato per l'inquinamento... perché sono fatte dai due versanti e verso lo spartiacque sono chiuse; quindi, di fatto sono un bacino chiuso da tre parti, in cui l'aria si stratifica e quindi gli inquinanti non escono. Perciò in valle non bisognerebbe mai fare industrie inquinanti perché sono molto più delicate rispetto alla pianura, dove, quantomeno, l'inquinante si può diluire il cambiamento c'è stato. Ma è stata un'industrializzazione che non è stata quella promessa. (Mario Cavargna , Presidente Pro Natura Piemonte)

Questa marcata industrializzazione ha avuto riflessi anche sul tessuto sociale del territorio. Soprattutto nel dopo guerra, il territorio ha attratto molti immigrati dal Sud Italia. I motivi furono diversi, come le offerte di lavoro presenti in Valle, i collegamenti, resi semplici grazie alla linea ferroviaria, per arrivare a Torino, che negli stessi anni veniva coinvolta dall'industrializzazione portata dal boom che ebbe la Fiat.

L'attività economica che si era sviluppata tra gli anni 60 e 70 aveva portato sia a Torino sia nell'area metropolitana anche in bassa Val di Susa, l'arrivo di molti lavoratori provenienti da sud Italia. L'impatto era certamente più forte nei piccoli centri, abituati ad avere una popolazione locale che operava soprattutto in campo agricolo. Nel primo dopo guerra c'era già stato un fenomeno di migrazione dal Veneto dove c'era stato un periodo di forte impoverimento legato alla depressione delle attività agricole. Il fenomeno invece di migrazione del sud era legato invece all'industrializzazione e allo sviluppo dell'attività produttive, soprattutto nel campo legato all'industria automobilistica. (Luciana, professoressa di una scuola superiore della Bassa Valle)

Questo aspetto caratterizzerà soprattutto la bassa Valle rispetto all'alta valle, in termini di variegata composizione del tessuto sociale e di quanto tale eterogeneità comporta ancora oggi. Questo fenomeno viene letto da uno degli amministratori della bassa valle come un

aspetto di dinamicità e di apertura della bassa valle rispetto all'alta in cui non sono stati toccati massivamente da questi flussi.

La bassa valle è sicuramente forte e dinamica. Il motivo è storico nei secoli e nei millenni è sempre stata percorsa; quindi, in valle c'è sempre stata freschezza di conoscenza, di popoli, di idee nuove che passano. Per cui questo è sicuramente il profilo storico. L'immigrazione è un altro elemento per cui la valle ha delle dinamiche nei decenni molto molto movimentate. Un po' diverso è per i paesini più piccoli della media alta valle: Exilles, Salbertrand, Giaglione, che chiaramente hanno più un loro profilo no? (Piero, attivista movimento No Tav)

Ci sono infine alcuni elementi legati alla storia della bassa Valle che sono di particolare orgoglio per i valsusini. Il primo, precedentemente citato, è quello della fabbrica del Moncenisio. Tuttavia, prima di allora la bassa Valle fu uno dei luoghi protagonisti della Lotta di liberazione durante la Seconda Guerra Mondiale, successivamente all'armistizio dell'8 settembre 1943. Bussoleno elesse il primo sindaco comunista italiano che fu subito destituito da fascisti, e qui ebbe inizio il movimento partigiano armato. Infatti, il primo gruppo partigiano d'Italia si costituì sopra San Giorio di cui il responsabile del servizio sabotaggi fu Sergio Bellone (di Bussoleno) che insieme a Gramsci fondò il Partito Comunista d'Italia. "Siamo una Valle resistente, da sempre" è una delle frasi che più frequentemente mi è stata detta durante le interviste.

### *2.1.3 La bassa Valle oggi: deindustrializzazione e area depressa*

La crisi industriale che colpì l'Italia dopo gli anni Novanta ebbe importanti ripercussioni anche in Val di Susa. Molte delle industrie presenti sul territorio hanno cessato l'attività a causa della concorrenza e della delocalizzazione della produzione lasciando grandi aree industriali vuote e molti lavoratori senza occupazione. Oltre alle fabbriche e ai centri di produzione dell'industria manifatturiera, un ruolo significativo nella perdita di numerosi posti di lavoro l'ha avuto anche la cessazione delle attività estrattive nelle cave che è avvenuta alla fine degli anni Ottanta del Novecento.

Molte delle industrie sono entrate in crisi alla fine degli anni 90 e negli anni 2000. Quindi in quel periodo si sono persi, fino al 2015 e alla pandemia, si sono persi diverse migliaia di posti di lavoro, tenendo conto che molte delle fabbriche di inizio 900 erano già chiuse da tempo. Le industrie storiche sono state chiuse, le Ferriere di Avigliana hanno ormai poche persone, prima erano alcune migliaia, adesso sono poche. La Moncenisio è stata chiusa a fine anni '80, inizio anni '90. Chiude poi anche il cotonificio di Borgone. Altre realtà, tipo l'Iren di Sant'Antonino, il grissinificio di Sant'Ambrogio, il feltrificio... C'erano anche le attività estrattive come le cave che hanno finito di operare negli anni 80 e poi attualmente esistono solo delle realtà, diciamo, medio piccole che hanno operato e operano soprattutto nell'automatica. (Silvano Barella, vicesindaco di Sant'Ambrogio)

Nel 2017 tra le 57 aziende della Val di Susa monitorate dalla Fiom Cgil veniva riportato una perdita del 33,5% dei posti di lavoro dai precedenti 10 anni (Ufficio Stampa Fiom Cgil Torino 2017). A inizio degli anni 2000 la bassa Val di Susa viene riconosciuta dalla Regione Piemonte come area depressa a seguito di questa profonda crisi dell'industria (G.U. n.224 del 26 settembre 2001). Da allora molti dei lavoratori della bassa Valle hanno trovato occupazione nella cintura di Torino, sfruttando la comodità dei collegamenti con la città. Attualmente il territorio è diventato la casa di molti pendolari – e per questo etichettato dagli abitanti come il “dormitorio di Torino” – indentificando la città sia come centro della produzione economica ma anche della vita sociale.

Il fenomeno dei pendolari in Valsusa è stato molto avanzato negli anni '70, '80 e anche '90, ma c'è ancora adesso. Il vantaggio della Valle è che ha ottimi collegamenti ferroviari con la città. Adesso la bassa Valle è il dormitorio di Torino: molti dei cittadini odierni gravitano su Torino o sulla prima cintura per lavorare. (Mauro, commerciante bassa Valle)

Attualmente, in bassa Valle, c'è un'economia basata principalmente sul terziario, o su piccole imprese prevalentemente a gestione familiare. Nel territorio i lavori artigianali a bassa specializzazione sono svolti da persone che provengono dall'estero. Alcuni paesi della bassa Valle hanno recentemente visto arrivare molti lavoratori stranieri dell'est Europa o del Nord Africa che lavorano prevalentemente in imprese edili.

Allora, adesso c'è lo spaccato che i lavori artigianali di bassa fattura sono svolti prevalentemente da personale che arriva dall'estero. I muratori sono ad esempio rumeni, moldavi o anche marocchini. Chi lavora nei mercati sono per la maggior parte marocchini e quindi sono tutti questi lavori di artigianato di semplice fattura. Invece un tecnico o un termo tecnico difficilmente è straniero, no? Lo spaccato è un po' questo qui. Ecco, le popolazioni dei nostri paesi, tenendo presente anche l'andamento regionale e nazionale, a Sant'Ambrogio l'11% della popolazione di 4.800 abitanti sono di provenienza straniera, di cui la maggior parte rumeni, marocchini e albanesi. (Silvano Barella, vicesindaco di Sant'Ambrogio)

#### *2.1.4 L'Alta valle: un mondo a sé*

L'alta Valle è senza dubbio la zona più conosciuta della Valle di Susa per la sua tradizione turistica, recentemente amplificata dalla visibilità acquisita grazie alle Olimpiadi invernali del 2006 (Aime 2016). Un tempo l'economia in queste zone era di tipo agro-silvo-pastorale, abitata dai "marghè"<sup>16</sup>, convertendosi al turismo e alle attività sportive invernali a partire dai primi anni del Novecento, quando la famiglia Agnelli negli anni Trenta fece diventare Sestriere, colle allora disabitato, uno dei principali centri sciistici italiani (Maltese 2014). I margari proprietari terrieri si arricchirono vendendo i terreni entrando in contatto con la classe dirigente di Torino. Sestriere, Claviere, Cesana e Bardonecchia rappresentano i centri turistici della Valle, qui da molti intervistati viene descritto come il "regno del turismo".

L'alta valle, la Via Lattea e Bardonecchia hanno una storia a sé. Sono tra le proposte sciistiche più in voga di tutta Italia e anche Europa quindi l'economia si basa su quello: alberghi e servizi turistici. Quello è un altro mondo. È una popolazione che si è arricchita, senza fare nulla. Hanno un'altra testa. Hanno conosciuto il boom del turismo e delle seconde case ma non credo che abbiano ancora imparato a gestirlo con una prospettiva a lungo termine. (Oscar Margaira, ex amministratore della Comunità Montana)

---

<sup>16</sup> Margari in piemontese

Da molti degli intervistati l'alta valle viene accusata di non saper gestire il turismo, essendo passati dal pascolo a un benessere regalato dalla famiglia Agnelli. Un turismo che viene descritto come "selvaggio", che punta all'arricchimento veloce (Aime 2016). Qui il modello turistico è stato una conseguenza della speculazione edilizia e non viceversa, generando un terreno fertile anche per la mafia. Il territorio ha attirato nel tempo gli appetiti di speculatori edilizi e delle imprese del movimento terra, gestite dalla criminalità organizzata che hanno trovato corrispondenza di intenti con segmenti dei settori economici, imprenditoriali, politici e amministrativi (ibidem). Il comune di Bardonecchia fu uno dei più coinvolti, in conseguenza delle leggi sul confino<sup>17</sup> e che fu, successivamente, il primo comune del nord Italia sciolto per infiltrazioni mafiose nel 1995<sup>18</sup>.

Il fenomeno del confino ha avuto un forte impatto nel territorio valsusino, con conseguenze anche sulla storia recente del territorio, con interessi e infiltrazioni delle organizzazioni criminali anche negli appalti delle infrastrutture e nelle opere accessorie del TAV.

Negli anni '60/'70 un fenomeno legato alle leggi che si erano sviluppate per il contrasto all'attività criminale organizzata che aveva lo scopo di sradicare le persone che avevano legami nel territorio del Sud Italia con attività criminali, veniva chiamata il "soggiorno obbligato". Esso obbligava le persone a non abitare più nelle zone in cui erano radicate le loro attività, intrecci e legami criminali e di trasferirsi in piccoli centri del nord Italia che dovevano essere centri piccoli, con una popolazione al di sotto dei 5.000 abitanti. Quindi in diversi paesi della Valle questa accoglienza viene incentivata con una compensazione economica e molte amministrazioni ospitarono nel territorio del comune questi individui che poi fecero trasferire al seguito i propri parenti, affini o i sodali nelle loro attività criminose che cominciarono a esercitare anche nel territorio della Val Susa, con attività di spaccio di stupefacenti, di tipo estorsivo oppure operando con modalità criminali nel campo degli appalti, dell'edilizia e del movimento terra. È significativo il fatto che uno dei

---

<sup>17</sup> Il confino di polizia (più semplicemente confino) fu un'istituzione totale intesa come misura di prevenzione, prevista dall'ordinamento giuridico italiano dal 1863 al 1956 (poi sostituito dal foglio di via per i civili dal 1956 e dal soggiorno obbligato per gli imputati di reati di mafia dal 1965 al 1995).

<sup>18</sup><https://liberapiemonte.it/2015/07/03/4-la-storia-dei-beni-confiscati-in-piemonte-la-villa-di-bardonecchia/>

primi comuni del Nord ed essere sciolto per l'attività mafiosa fu Bardonecchia, in cui si era ospitato un giovane mafioso siciliano, Rocco Lo Presti, che insediò anche lì con la propria attività criminale. (Giuseppe, ex amministratore della Comunità Montana della Bassa Valle)

In alta Valle esiste un turismo caratterizzato da un'iper-infrastrutturazione (Dini 2011), una progressiva cementificazione e un'offerta ricettiva non proporzionata alle capacità del territorio. Uno degli intervistati ha segnalato che in estate ci sono centri che restano senz'acqua perché a Sauze d'Oulx e Bardonecchia si concentrano 30 mila persone da una parte e dall'altra e non ci sono risorse idriche, fognarie per fronteggiare la situazione. Viene appunto sottolineato come manchi una cultura turistica, come può essere quella che si è formata in altri territori montani come in Val d'Aosta o in Trentino. Qui in alta valle i terreni sono stati svalorizzati e molte persone hanno ceduto proprietà per costruire strutture ricettive e realizzare impianti a servizio degli sport invernali, svendendo così parte del patrimonio e della bellezza del territorio.

La differenza con l'alta Valle viene riconosciuta anche dal punto di vista culturale e sociale. La bassa valle è stata protagonista della resistenza partigiana e dei primi movimenti e lotte operaie, l'alta Valle ha vissuto come in un mondo a parte, che ha subito una forte pressione imprenditoriale da parte della città. Questa modalità di sviluppo ha determinato una diversità, anche dal punto di vista di lotta per i diritti, che si è poi evidenziata anche nel differente di coinvolgimento e mobilitazione rispetto all'opposizione alla realizzazione del traforo ferroviario della linea del TAV. In alta Valle è arrivato il turismo diffuso e molto invasivo con conseguente depredazione del territorio ma in cambio di un arricchimento di una parte della popolazione. Rispetto alle differenze che ci sono state nella lotta al TAV. Infatti, un'ulteriore e recente divergenza tra alta e bassa valle si è venuta a creare in seguito alla questione legata allo scavo del tunnel per il treno ad alta velocità (successivamente ad "alta capacità"). Infatti, è in bassa e media Valle che è nato e si è sviluppato il movimento No-Tav. Questo può essere motivato dal fatto che l'opera inciderebbe in maniera molto più impattante in media e bassa Valle per i cantieri, l'occupazione e la trasformazione ambientale del territorio, il trasporto e lo smaltimento di rifiuti e i materiali di scavo, l'inquinamento dell'aria e dei terreni ecc. mentre l'alta non ne verrebbe toccata particolarmente. Un altro motivo è che di sovente

le manifestazioni contro il Tav vengono, viste come dannose rispetto all'attrazione turistica in quanto scoraggerebbero i turisti a recarsi in Val di Susa per il pericolo dei presunti disagi derivanti. Si può leggere l'assenza dell'alta Valle nel movimento in chiave di difesa dei propri interessi.

L'Alta Valle tende a sentirsi isolata e più sconnessa. Pensano al loro giardino e dicono "e va beh se ci saranno dei danni ci daranno dei risarcimenti". È tutta una visione, come per il turismo, volta all'immediato, non ci sono pensieri per il futuro per i danni che potrebbero esserci per tutti. No. È tutto profitto veloce e subito (Bruno, membro dell'ANPI e attivista No Tav)

## **2.2 Processi di deterritorializzazione: i danni di un'industrializzazione poco attenta e l'impatto delle infrastrutture dei trasporti**

### *2.2.1 Le Conseguenze della deindustrializzazione: inquinamento e deturpazione del territorio*

La deindustrializzazione che ha colpito la bassa valle e la conseguente chiusura di molte fabbriche ha lasciato tra gli abitanti della zona un'amara consapevolezza, rispetto alle promesse di arricchimento locale. Come sottolineato dal Presidente di Pro Natura Piemonte, Mario Cavagna, l'industrializzazione che ha coinvolto la bassa Valle non fu quella promessa, portò un benessere economico temporaneo e limitato lasciando dei danni notevoli sul territorio rispetto all'inquinamento dei terreni, e a una modifica irreversibile riguardo alla bellezza del territorio. Per decenni c'è stato l'adempimento a un contratto sociale implicito tra le industrie locali e la comunità del territorio in cui gli abitanti hanno ottenuto l'accesso a un lavoro sicuro e ben retribuiti nelle fabbriche e nel lavoro delle cave, ma in cambio dell'accettazione dell'inquinamento e dei rischi correlati, forse anche inconsapevolmente (Feltrin 2021). Dopo la chiusura di molte fabbriche, molti lavoratori sono rimasti senza un'occupazione e si è consolidata una consapevolezza collettiva rispetto alle conseguenze che anni di industrializzazione ed estrattivismo hanno lasciato nel territorio.

Avevano promesso benessere, lavoro, ricchezza, poi le industrie hanno chiuso e qui cosa è rimasto? Intere aree piene di questi capannoni giganti, danni alla salute e senza lavoro. Anche le cave che ci sono qui (a Sant’Ambrogio) ... sono arrivate con la promessa del benessere di posti di lavoro... per carità ci saranno anche state ma ora dopo cinquant’anni, a trent’anni dalla loro chiusura, cosa abbiamo? Un territorio deturpato, lì è il degrado... oggi i paesi più ricchi della Valle ma in generale del Piemonte sono quelli che non sono stati minimamente toccati, non hanno cave, non hanno fabbriche o aree industriali. (Mauro, commerciante bassa Valle)

Questa consapevolezza ha avuto poi riscontro in diversi studi su quest’area, soprattutto collegati a studi di fattibilità per il tunnel della nuova linea ad alta velocità per sottolineare come gli scavi in terreni già ampiamente inquinati possano arrecare danni notevoli sulla salute della popolazione. In particolare, in uno degli studi condotti dal Politecnico di Torino<sup>19</sup> sono stati messi in luce i danni che la presenza di queste industrie pesanti hanno causato sul territorio; è stato sottolineato come in bassa valle ancora oggi esista un grave inquinamento chimico dei terreni (Zucchetti et al. 2011). Nello studio viene denunciato come negli anni più recenti siano anche state permesse delle concessioni a delle industrie senza alcun studio sulle conseguenze che si sarebbero potute avere sui terreni, sulla produzione agricola e ciò è avvenuto con la totale complicità delle aziende, del potere politico ed enti di controllo (Zucchetti et al. 2011). I risultati di queste pratiche ad oggi hanno provocato un incremento di produzione ed emissione di microinquinanti da parte di alcune industrie con dati assoluti in termini di quantità e nocività. Addirittura, la nocività di una di queste fabbriche si potrebbero comparare a quanto produrrebbero una ventina di mega inceneritori moderni operanti nelle peggiori condizioni di legge (ibidem). Solo recentemente è stato possibile formulare un quadro della situazione e dell’entità dei danni che ciò ha determinato; in un passaggio dello studio vengono messi in luce in particolare i danni correlati all’operato dell’Acciaieria di Susa, che da alcuni degli intervistati è stata definita come una “piccola Ilva”, nello studio viene riportato che:

I terreni circostanti all’acciaieria<sup>20</sup> sono inquinati in misura significativa fino a una distanza di circa 10 km. [...] Queste risultano dieci volte maggiori, sia nel valore

---

<sup>19</sup> Consultabile al sito <https://iris.polito.it/handle/11583/2631710?mode=complete>

<sup>20</sup> Ci si riferisce all’acciaieria Beltrame nel comune di Susa, da alcuni definita come una “piccola Ilva”

medio, sia nel valore massimo, rispetto al resto del territorio piemontese, e nel punto peggiore superano di cinquanta volte il valore massimo di legge. La contaminazione dei terreni e del foraggio trova una immediata corrispondenza nella contaminazione dei prodotti agricoli della zona. (Zucchetti et al. 2011, 4)

Inoltre, un'indagine epidemiologica dell'ARPA<sup>21</sup> ha mostrato un evidente incremento di gravi malattie e del livello di mortalità nella popolazione della bassa val di Susa. E la gravità di tale dato è che la distribuzione geografica dell'eccesso di mortalità ha un massimo accentuato nei comuni immediatamente circostanti all'acciaieria e va decrescendo allontanandosi dallo stabilimento (ARPA 2004). Dai dati ospedalieri si evince che il numero in eccesso è compreso tra dieci e venti persone ogni anno.

La consapevolezza di questi dati, che sono ben noti alla maggior parte della popolazione valsusina, ha negli anni accresciuto un sentimento di sfiducia verso tutti i processi di imposizione persuasiva rappresentata dalle promesse di incremento di posti di lavoro e di vantaggi economici e sociali. Come vedremo nel paragrafo successivo, ciò avverrà anche nel corso delle vicende legate alla costruzione dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia.

Nel corso dei decenni, tramite le industrie, le cave e soprattutto le grandi opere infrastrutturali è stato ridisegnato il territorio della Bassa Valle, a cui è stata assegnata la funzione di spazio da ristrutturare secondo logiche di profitto. Questo territorio è stato soggetto per anni a processi e pratiche di estrattivismo, non solo di risorse naturali ma anche e soprattutto di un'accumulazione di ricchezza per espropriazione dei terreni, che si manifesta poi nella spoliatura del territorio (Machado Aràoz 2013). Come si evince dagli estratti delle interviste sopra riportate, in bassa valle la percezione che si ha è di un territorio da cui è stata estratta un'enorme ricchezza, si è cercato di spolpare il territorio per trarne profitto tramite ogni mezzo possibile, ma per arrivare a un arricchimento, ma non di chi lo vive. Ripercorrendo la storia dell'accumulazione del capitale si ritrova infatti come costante l'egemonia sui luoghi da parte delle classi del potere e l'odierno processo di estrattivismo è dominio sui territori tramite l'esercizio di potere decisionale

---

<sup>21</sup> *Studio epidemiologico geografico descrittivo: stato di salute della popolazione residente nel Comune di san Didero e Comuni limitrofi*, Centro regionale per l'epidemiologia e la salute ambientale, ARPA, dicembre 2004.

centralizzato che avvia una deterritorializzazione (Machado Aràoz 2014). In questo processo di svalutazione territoriale hanno giocato un ruolo fondamentale le infrastrutture dei trasporti e in particolare quella più impattante e recente viene che viene ricordata dagli intervistati è l'autostrada.

### *2.2.2 Infrastrutture e grandi opere: la privazione della bellezza, il mito del perenne corridoio e promesse disattese*

Storicamente la valle è da sempre stata zona di passaggio per commercianti, pellegrini, viaggiatori e militari; la sua collocazione geografica, essendo in una posizione di confine con bassi valichi, ha per secoli favorito il suo attraversamento e ne ha anche segnato la storia e l'evoluzione sociale ed economica (Maltese 2014). Questa caratteristica viene riconosciuta e sottolineata da quasi tutti gli intervistati che riferiscono “noi da sempre siamo stati una Valle di passaggio”, dovuto anche dal passaggio della via Francigena. Fin dall'epoca romana i valichi valsusini acquisirono un'importanza strategica, e per i valsusini questo passaggio di popoli e di storie viene letto come un fattore di arricchimento della cultura del territorio. La prima grande infrastruttura moderna arrivò in Val di Susa tra il 1806 e il 1810, con la Strada del Moncenisio voluta da Napoleone I per raggiungere più velocemente l'Italia dalla Francia, viene trasformata nell'attuale Statale 25 nel 1928, nello stesso anno venne anche inaugurata la Statale 24 del Monginevro. Nel 1854 fu inaugurata la prima tratta della linea ferroviaria del Frejus che collegava Torino a Susa e successivamente nel 1871 venne completata con il traforo ferroviario del Frejus che permise di collegare la ferrovia Torino-Bardonecchia con la Francia, facendo acquisire alla ferrovia valsusine rilevanza nazionale. Oltre alle infrastrutture dei trasporti la Valle è stata teatro di grandi opere a cominciare dall'inaugurazione della diga del Moncenisio nel 1967 e della centrale elettrica di Venaus nel 1968. Subito dopo nel 1980 raddoppia la ferrovia nel tratto di Bussoleno-Salbertrand e si iniziò a parlare dell'elettrodo del Moncenisio prevedendo l'installazione di numerosi tralicci per collegare l'Italia con la Francia, qui ci furono le prime forme di opposizione degli abitanti della valle che riuscirono a bloccare il progetto (Aime 2016). Poi a inizio

degli anni ottanta ci fu l'arrivo di un'altra infrastruttura, l'autostrada A32 i cui lavori terminarono nel 1987, che collega il traforo del Frejus con Torino. L'autostrada è stata quasi sempre citata nelle interviste, venendo individuata come elemento che ha segnato un grande cambiamento nel territorio contro la quale ci furono anche timide proteste. Da un lato tolse il passaggio dei tir all'interno dei paesi e delle statali dall'altro ci fu un forte incremento del traffico.

Ci hanno detto che l'autostrada toglieva l'inquinamento dai paesi, ma alla fine hanno spostato le marmitte un po' più in là, non è che i tir che passavano sulla statale adesso che passano sull'autostrada rilasciano mentolo, semplicemente non li vediamo, li vediamo di meno. Aperta l'autostrada il traffico si è spostato ed è anche aumentato. (Mauro, commerciante bassa Valle)

L'autostrada ha avuto anche un impatto visivo profondamente significativo, che ha plasmato la morfologia del territorio in modo tangibile. Come riportato nell'estratto dell'intervista, poiché i terreni pianeggianti della valle erano già occupati, per la costruzione dell'A32 è stata necessaria l'elevazione della strada su imponenti piloni di cemento (fig. 5).

L'autostrada fu un'opera importante che ha impattato nel territorio... siccome è un territorio di valle, dove i terreni in piano sono rari e sono già occupati è stato necessario farla tutta su viadotti, gallerie o sopraelevata e quindi in 70km si c'è un pezzettino che corre più o meno in piano per il resto è su viadotti e questo è stato sicuramente molto impattante. (Bruno, membro dell'ANPI e attivista No Tav)



*Fig.5:* immagine dell'autostrada A32, viadotto nei pressi di Chiomonte <sup>22</sup>

L'impatto che hanno avuto queste grandi opere sul territorio, in aggiunta ai processi di estrattivismo e de industrializzazione che hanno, secondo tutti gli intervistati, rovinato soprattutto la bassa valle dal punto di vista dell'estetica. Ciò apre una riflessione che potrebbe essere molto più ampia intorno al tema della bellezza. Ho avuto l'opportunità di discutere di ciò con uno degli intervistati, e per quanto questo argomento meriterebbe un'intera tesi a riguardo, riporterò di seguito il passaggio che più ritengo significativo di questa chiacchierata.

Più ti infrastrutturano e più tu perdi bellezza e perdi lavoro, perché la bellezza è pane in Italia. La bellezza in Italia è pane, perché siamo in Italia, probabilmente da un'altra parte la bellezza non sarebbe garanzia di benessere, in Italia lo è, se tu rinunci alla bellezza, pensando che i cantieri, la movimentazione di ghiaia, di camion, l'attraversamento di queste strisce di asfalto, han tagliato le piante, che disastri, cumuli di scheletri, di cemento ormai abbandonati [...]. Ci avevano promesso la ricchezza con tutte queste cose, ma la vera ricchezza te la porta la bellezza. La ricchezza non solo economica ma di qualità di vita. E se poi qualcuno deve investire

---

<sup>22</sup> Foto di K. Weise <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=7289922>

in un'attività, nel prendere casa, non va in un posto brutto! I luoghi brutti non piacciono a nessuno. [...] Qui si rischia di diventare una calamita che attira non la famosa bellezza... gli altri che hanno bellezza attirano la bellezza e si rifiutano di accettare ste schifezze, e noi diventiamo attrattori di schifezze. [...] Anche l'idea che con l'autostrada poi si arriva prima, è una bugia. Il centro Italia è pieno di borghi e luoghi incantevoli, che non hanno uno straccio di infrastruttura. E tutti i deputati e i senatori che vengono qua a farsi paladini del nostro territorio, la casa se la comprano là mica qua. (Mauro, commerciante bassa Valle)

La bellezza in questi termini diventa una nuova frontiera della disuguaglianza, che alimenta dinamiche che portano territori di fronte alla necessità di perseguire performance estetiche come garanzia di arricchimento e successo (Semi 2018). Questo imperativo estetico non solo incide sulla percezione del valore intrinseco del luogo ma agisce anche come catalizzatore delle disuguaglianze territoriali, e in questo senso la Val di Susa viene notevolmente penalizzata dagli interventi che sono stati fatti. Il mantenimento di un aspetto estetico di un territorio riflette sulla qualità della vita e sulla dignità delle persone che lo vivono; diventando un aspetto fondamentale non solo rispetto a un senso di appartenenza degli abitanti ma anche rispetto all'impressione che il territorio offre all'esterno (Anzani e Caramel 2015). Ritornando al discorso sulla *sacrificabilità*, in un territorio ormai compromesso, emerge una giustificazione implicita nel proseguire con la realizzazione di ulteriori infrastrutture e grandi opere.

Che poi ho sentito anche qualche politico, qualche luminare, che in sostanza ha detto "in fondo perché rovinare un altro territorio, un'altra vallata? Ormai la Val di Susa l'abbiamo riempita di ogni sorta di schifezza e tanto vale continuare a massacrarla". E così, siamo calamita di bruttezza, ma a me non va. (Piero, attivista movimento No Tav)

Inoltre, l'impatto che ha avuto l'autostrada assume una rilevanza significativa anche su un altro aspetto, poiché solleva una riflessione interrogativi critici rispetto all'uso a cui è destinato questo territorio. Quest'infrastruttura, e ancora più recentemente l'opera della nuova linea ad alta velocità, innesca un pensiero sul fatto che il territorio venga e verrà trasformato nella prospettiva di un mero corridoio di attraversamento, privato degli

elementi che ne giustificano una sosta o una permanenza. Questa rappresentazione attiva processi di deterritorializzazione<sup>23</sup>, che contraddistinguono l'attuale epoca capitalista, e di impoverimento della dimensione abitativa andando a inficiare sulla qualità dell'abitare e sulla storia del territorio (Melucci 1977). Il termine "corridoio di attraversamento", che spesso è stato utilizzato per giustificare anche il TAV, riporta a una storia di valle come zona di passaggio ma ne cambia radicalmente l'utilizzo e la modalità introducendo un altro tipo di passaggio: un attraversamento veloce, che non invita a sostare. Il mito del perenne "corridoio di attraversamento", un termine che è stato più volte utilizzato nelle interviste, perché è ancora lo slogan di chi propone e sostiene il TAV, viene profondamente criticato da uno degli intervistati.

Questo mito del perenne corridoio...Io me lo ricordo perché la Val di Susa ci hanno sempre detto che è un "corridoio di transito". Ma porca miseria. Ma io voglio essere un salotto. Io voglio essere una camera da letto dove vado a riposarmi, dove leggo un buon libro, voglio essere una cucina dove sento i profumi, dove cucino e la sera la famiglia si raduna, voglio essere una sala dove ricevo gli amici, dove chiacchiero, dove porgo una scatola di cioccolatini a chi è venuto a farmi visita. Non un corridoio, il posto più brutto di una casa. Qualcuno ha mai provato a dire alle Langhe che sono una un corridoio di transito? Noi un corridoio intermodale. condannati da cosa? dalla forma, dalla logistica? Perché hanno questa tara, questa tara del collegare e trasportare velocemente, colleghiamo, colleghiamo, colleghiamo e trasportiamo, corriamo e colleghiamo, corriamo e colleghiamo, ma perché? Aperta l'autostrada il traffico si è spostato, prima c'era qualche speranza che il Torinese che magari andava a sciare faceva la statale e stanco, accostava, prendeva un caffè, una birra, comprava una cartolina, un panino [...]. Adesso con la comodità, vado, corro e arrivo subito a destinazione. (Mauro, commerciante bassa Valle)

Il richiamo al passato della valle come zona di transito, spesso evocato ed enfatizzato dai sostenitori della nuova linea ad alta velocità, è spesso impiegato per giustificare la continuità storica di questa trasformazione del territorio, assumendo una connotazione

---

<sup>23</sup> Per processi di deterritorializzazione si intende il fenomeno di frantumazione che si attiva all'interno di una territorialità e genera una crisi, caratterizzata da forme di "abbandono" del rapporto virtuoso con il territorio, la soppressione dei limiti di sopportabilità dell'ambiente e la perdita di identità (Magnaghi 2006)

naturale”. Si sottende anche che dato che il territorio è già attraversato da una linea ferroviaria, due strade statali e un’autostrada, l’aggiunta di una nuova linea non danneggia ulteriormente un territorio già così intensamente sfruttato. Tuttavia, questo modello di sviluppo che porta a una conseguenza di deterritorializzazione limita soprattutto la capacità di essere cittadini attivi nei propri luoghi di vita (Magnaghi 2006).

Infine, queste infrastrutture hanno generato una totale disaffezione e sfiducia tra i valsusini rispetto a tutto ciò che è “grande opera” perché come riportato dall’intervistato in Val di Susa c’è un’exasperazione verso i cantieri e ciò che queste operazioni hanno portato nel territorio.

Qui c’è già un’exasperazione per i cantieri. La chiamavamo la “valle dei cantieri”, perché comunque da tutte le parti c’era un cantiere... senza dimenticare che l’urbanizzazione turistica aveva comunque creato sì alcune cose positive, ma nel modo che era stata fatta, disordinata, con tante cose al limite o al di sotto della legalità, aveva creato una disaffezione verso tutto quello che era “grande opera”, perché dietro si vedevano lavori malfatti, legalità dubbie, comunque fastidi appoggiati da popolazione, è un esempio della urbanizzazione. (Mario Cavargna, Presidente di Pro Natura Piemonte)

La sfiducia rispetto a queste opere è alimentata anche dalla memoria di molte promesse che non vennero mantenute. L’autostrada, ad esempio, giunse proprio in un periodo in cui la bassa Valla stava subendo le conseguenze della chiusura di numerose fabbriche e come accadde con la grande industrializzazione del territorio, anche l’arrivo dell’autostrada fu accompagnato da ampie promesse riguardo all’aumento dei posti di lavoro e la crescita della ricchezza locale. Ciò ha lasciato un’impronta indelebile nella memoria collettiva; uno degli intervistati, riflettendo su quel periodo ricorda il modo in cui venne presentato il progetto dell’A32.

L’autostrada doveva portare benessere e migliaia di posti di lavoro, anche lei come le industrie, come le cave, come la linea ferroviaria... sembrava ci sarebbero stati centinaia di casellanti, gente impiegata, gente che non si sapeva neanche cosa dovesse fare... e poi finita la festa, “gabbato lo santo” come sarà anche questa cosa qua (in riferimento ai lavori per il traforo del TAV). (Eugenio Cantore, membro del movimento “Cattolici per la vita della Valle”)

Dal punto di vista politico, inoltre, emersero forti preoccupazioni legate alle speculazioni e alle infiltrazioni del movimento terra. Preoccupazioni che si rivelarono poi fondate poiché una volta completata l'autostrada sono emersi presto problemi strutturali e di manutenzione, problemi che come mi ha raccontato un intervistato, persistono ancora oggi. Questa situazione, che si aggiunge a decenni di interventi sul territorio che hanno portato alla sua rovina, ha eroso ulteriormente la fiducia dei valsusini nelle istituzioni e nei progetti infrastrutturali simili. Proprio negli anni Novanta in cui la popolazione sta iniziando a fare i conti con i danni e le conseguenze dell'autostrada e di un'industrializzazione poco attenta, arriverà la proposta della nuova linea ferroviaria che allora venne presentata come "Corridoio 5", che poi sarà conosciuta più semplicemente come "TAV".

### **CAPITOLO 3: IL TAV COME STRUMENTO DI DOMINIO SUL TERRITORIO**

In questo capitolo verrà esaminato come le modalità di gestione della linea ad alta velocità possano essere interpretate come una forma di dominio e imposizione sul territorio. La Val di Susa può essere identificata come un *left behind place* poiché in questo territorio gli interessi nazionali e internazionali, legati alla corsa allo sviluppo, hanno prevalso sugli interessi locali, portando a una prosperità economica di cui “altri” hanno beneficiato, ma non la popolazione locale (Karasz et al. 2023).

In questo processo tipico delle disuguaglianze ambientali, in cui avviene un'estrazione della ricchezza da un territorio da cui lo stesso non ne beneficia, la popolazione valsusina ha più volte espresso la volontà di essere coinvolta all'interno dei processi decisionali rispetto alle scelte sul territorio, e in questo caso specifico rispetto alla realizzazione del TAV. Tuttavia, tale richiesta non è mai stata soddisfatta da parte dei proponenti e per questo nel corso delle interviste è più volte emerso che l'essere “lasciati indietro” si è concretizzato in pratiche di esclusione del territorio dalle decisioni prese e nell'ignorare le richieste e le preoccupazioni avanzate dalla popolazione e dalle amministrazioni locali. Durante un'intervista con un membro del movimento “Cattolici per la vita della Valle”, è emerso che l'essere inascoltati è stato appunto un elemento centrale nella lotta contro l'opera.

L'aspetto di essere inascoltati è un aspetto fondamentale della lotta NO TAV. Cioè, in trent'anni si può dire che la popolazione è sempre stata trascurata, messa la parte, mai nessuno ha voluto seriamente parlare francamente di quello che è veramente il progetto e di cosa provoca sul territorio. (Eugenio Cantore, membro del movimento “Cattolici per la vita della Valle”)

L'essere inascoltati è stato quindi un sentimento che ha preso forma a seguito dell'attuazione di processi decisionali top down, rispetto alla gestione e realizzazione della linea ad alta velocità. Le pratiche che sono state messe in atto sul territorio hanno da sempre trascurato la voce degli abitanti, creando un senso di invisibilità, sminuendo il valore e i contributi delle persone. L'esperienza di essere lasciati indietro nel popolo valsusino è quindi strettamente collegata al senso di essere inascoltati e considerati come "danni collaterali" in nome di un progresso ritenuto più importante, e per questo l'espressione delle esperienze e preoccupazioni dei valsusini viene sminuita e sottovalutata.

Prima di analizzare nei prossimi paragrafi le pratiche e gli strumenti con cui si è concretizzato l'esercizio del potere sul territorio valsusino per il TAV, è utile ricordare un momento considerato di svolta dalla popolazione rispetto all'esperienza di essere inascoltati. Questo momento si riferisce al ricorso presentato nel 2015 al Tribunale Permanente dei Popoli<sup>24</sup>, in cui la popolazione valsusina ha denunciato la violazione di alcuni diritti fondamentali, tra cui il diritto alla salute, il diritto a condizioni di vita dignitose, il diritto di partecipare alle decisioni riguardo alla propria vita. L'accusa contenuta nell'istanza è quindi di una violazione dei diritti fondamentali di un'intera comunità, sulla quale si sta esercitando una sorta di nuova "politica coloniale" (Pepino 2015). L'esposto venne firmato anche dal Presidente e dal vicepresidente della Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone e da numerosi amministratori locali.

Nell'appello venne anche denunciato l'inadempimento della Convenzione di Arhus del 1998 (entrato in vigore nel 2001), dal titolo "Accesso all'informazione, partecipazione dei cittadini e accesso alla giustizia in materia ambientale" (G.U. n. L 124 del 17/05/2005)<sup>25</sup>; una convenzione internazionale volta a garantire all'opinione pubblica e ai

---

<sup>24</sup> Si tratta di un tribunale d'opinione internazionale, autonominatosi tale senza alcuna legittimità giuridica, istituzionale o mandato internazionale (cosa che lo differenzia da un normale tribunale internazionale), fornisce opinioni in maniera indipendente su vari temi, le sue sentenze non hanno valore giuridico di alcun tipo. Esamina e fornisce opinioni su violazioni dei diritti umani e dei diritti dei popoli. Il Tribunale è stato fondato da esperti di diritto, scrittori e altri intellettuali. Ispirato al Tribunale Russell, che nel 1967 si era occupato dei crimini di guerra commessi contro il popolo vietnamita durante la guerra del Vietnam. Fonte Wikipedia

<sup>25</sup> Consultabile al sito

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex%3A22005A0517%2801%29>

cittadini il diritto alla trasparenza e alla partecipazione in materia di processi decisionali di governo locale, nazionale e transfrontaliero concernenti l'ambiente.

L'8 novembre 2015 il Tribunale dei Popoli, all'esito di una sessione di quattro giorni aperta al pubblico<sup>26</sup>, ha pronunciato un'importante sentenza di condanna dell'intero sistema delle grandi opere. Il 26 ottobre 2016 la sentenza del Tribunale Permanente dei Popoli venne consegnata al Parlamento europeo a Strasburgo, nella quale veniva dichiarato:

«In Val Susa sono stati violati i diritti fondamentali degli abitanti e della comunità locale ad essere correttamente informati e a partecipare, direttamente e tramite i propri rappresentanti istituzionali, alle decisioni concernenti la progettazione e la realizzazione della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione, decisioni cruciali in quanto incidenti sulle risorse naturali, sull'ambiente, sulla salute e sulla stessa aspettativa di vita delle generazioni attuali e di quelle future»<sup>27</sup>

Questa sentenza per la prima volta dopo decenni di denunce rispetto alle pratiche utilizzate sul territorio, ha accolto l'impianto accusatorio e lo ha rafforzato riconoscendo la violazione di diritti fondamentali estesa anche alle altre forme di mobilitazione inerenti progettazioni strategiche (Maltese 2014). La sentenza rappresentò per il popolo valsusino una sorta di rivendicazione, e questo momento viene comunemente riconosciuto come primo e unico momento in cui le sue istanze locali sono state accolte e ascoltate. Questa esperienza viene raccontata così dagli intervistati:

Il tribunale Permanente dei Popoli è una sorta di tribunale alternativo proprio in difesa delle popolazioni più deboli che ha affrontato tantissimi casi di prevaricazione dei diritti umani, soprattutto nel Sud del mondo. Il movimento NO TAV lo ha interpellato per sottoporre questo nostro caso e ci ha lavorato, ha detto che c'erano gli elementi per cui venisse preso considerazione. È un tribunale d'opinione ma molto autorevole ed è venuto a fare una sessione in Val di Susa con giudici di cassazioni francese. Hanno fatto tutto l'iter previsto come fosse un processo normale e alla fine ha fatto pure una sentenza denunciando questa mancanza di

---

<sup>26</sup> La sessione è durata dal 1 5 all'8 novembre presso la sede della Fabbrica delle E del Gruppo Abele per le udienze pubbliche, e nel Teatro Magnetto di Almese per la giornata conclusiva.

<sup>27</sup> <https://www.controsservatoriovalsusa.org/images/materiali/TPP-sentenza%20completa.pdf>

coinvolgimento delle popolazioni locali richiedendo la sospensione della militarizzazione. [...] Il movimento NO TAV che non ha ricevuto ascolto da nessuno, quando questo tribunale li ha ascoltati nelle testimonianze si sono sentiti ascoltati per la prima volta. E quando questo tribunale poi ha reso la sentenza in cui tratta proprio il fatto che non sia stato dato ascolto al movimento, i partecipanti erano commossi, perché era la prima volta che avevano ascolto, che trovavano ascolto da parte di un'istituzione che non fosse l'istituzione strettamente locale. (Mauro, commerciante bassa Val di Susa)

A cominciare da questa prospettiva sull'esperienza di essere inascoltati, nei prossimi paragrafi verrà esposto e analizzato come l'arrivo del progetto e la sua gestione si siano inseriti in una serie di forme di dominio e di potere esercitate da parte di élite economiche e politiche sul territorio valsusino. Questi processi si sono poi concretizzati nell'emanazione di una legge (Legge Obiettivo), che prevedeva la limitazione del potere degli enti locali per opere ritenute strategiche, e l'istituzione di un tavolo di confronto che si è rivelato artefatto, poiché volto a ottenere il consenso delle istituzioni locali verso l'opera, anziché accogliere realmente le richieste provenienti dal territorio.

### **3.1 L'arrivo del progetto del TAV: dai proponenti a come è stato accolto**

#### *3.1.1 Nascita del progetto e il ruolo del potere*

Il 18 settembre del 1989 presso la Fondazione Agnelli si tenne un convegno tra politici e esperti organizzato dall'associazione Tecnocity<sup>28</sup> in cui venne presentato il progetto francese di costruzione di una linea Tgv<sup>29</sup> tra Torino e Lione con una galleria di 50 chilometri sotto il Moncenisio. Grazie alla presenza e alla sponsorizzazione di Umberto Agnelli la proposta ottenne, dopo precedenti tentativi fallimentari, i primi consensi; infatti, la Fondazione Agnelli e la Federazione delle Unioni Industriali del Piemonte ebbero un ruolo centrale nel rilanciare il progetto che la Francia aveva sollecitato da anni in Italia senza riscuotere interesse politico e mediatico (Cavargna 2016). Pochi mesi dopo, nel febbraio del 1990 nacque il 'Comitato Promotore per l'Alta Velocità Torino-

---

<sup>28</sup> Tecnocity è un'associazione per il progresso tecnologico nata a Torino nel 1985.

<sup>29</sup> Train à Grande Vitesse (treno ad Alta Velocità).

Lione', un comitato a carattere misto pubblico e privato, con la partecipazione della Regione Piemonte, del Comune di Torino, di Tecnocity e della Federpiemonte<sup>30</sup>. Il comitato era presieduto da Umberto Agnelli per la parte privata e dal presidente della Regione Piemonte, Beltrami, per la parte pubblica (Aime 2016).

Scopo del comitato era di sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità italiane, svolgendo di fatto un'attività di lobbying, sul rilievo strategico dell'infrastruttura e a distanza di poco tempo si schierarono a sostegno del progetto tre banche, sei federazioni imprenditoriali, cinque Camere di commercio, due Province (Torino e Trieste) e cinque Comuni capoluogo (Genova, Milano, Brescia, Verona, Trieste) (Cavagna 2016). In una prima fase le Ferrovie italiane (gruppo FS) non parteciparono, disinteressate verso il progetto poiché propense a utilizzare la linea storica con il Pendolino<sup>31</sup>, nell'ottica che l'ammodernamento della linea Torino-Modane costituisse un'alternativa valida anche dal punto di vista economico<sup>32</sup>. Anche la Commissione Europea in questa fase non ritenne il progetto infrastrutturale di interesse prioritario, mentre l'UE si inserirà come attore politico all'interno dei processi decisionali a partire dal 1994. Al tempo i principali promotori dell'opera erano i francesi, intenzionati a proporre i loro mezzi e la loro tecnologia e ad attirare nelle loro stazioni invernali gli sciatori che frequentavano la Val di Susa e il Comitato Promotore. Solo in un secondo momento, a seguito della presa di posizione e alle pressioni del Comitato promotore, oltre che alla propaganda mediatica (Calafati 2006), il governo italiano manifestò il proprio sostegno all'opera e firmò, sempre nel 1990, una dichiarazione insieme al governo francese in cui si manifestava la il consenso a valutare l'opportunità del nuovo collegamento.

Questi eventi iniziali evidenziano che l'idea e la proposta di realizzazione della tratta ferroviaria ad alta-velocità, non erano il frutto dell'accordo tra istituzioni pubbliche (Italia-Francia) ma provenivano da un'iniziativa privata, per lo meno al suo stato

---

<sup>30</sup> La Federepiemonte è la Confindustria piemontese costituita nel 1973 dalle Associazioni Industriali territoriali del Piemonte; dal 2003 si chiama "Confindustria Piemonte".

<sup>31</sup> Il Pendolino è il progetto brevettato dalla FIAT Ferroviaria, si trattava di un treno 'basculante' ad assetto variabile, in grado di percorrere normali tratte ferroviarie a una velocità del 25-35% superiore rispetto a quella dei convogli tradizionali, grazie a specifiche apparecchiature che inclinano la cassa verso l'interno delle curve.

<sup>32</sup> FS manifesterà il suo interesse pochi anni dopo

primordiale. Inoltre, è evidente fin dalla nascita del progetto, ma poi sarà costante anche nella sua gestione ed evoluzione, l'esistenza di un sistema strutturato di relazioni tra la sfera politica e quella economico finanziaria, nel quale sono coinvolti e agiscono sottosistemi quali quello dell'informazione (Calafati 2006). Il tema del potere e di chi lo detiene è un tema ricorrente nella ricerca sociale, ed essa si è spesso soffermata sull'individuare chi e come vengono prese le decisioni su determinato territorio (Dahl 1961). Nell'analisi del caso del TAV in Val di Susa, si riconferma quanto espresso dalla letteratura<sup>33</sup> ovvero che nella società moderna i tipi di potere considerati più rilevanti sono appunto quello economico e quello politico, che esercitano un ruolo prevalente nell'orientare le scelte e le decisioni (Pareto 1902; Burnham 1941; Mills 1956). La creazione di una coalizione ristretta, pubblico-privata, politico tecnica, costituita da attori istituzionali a vari livelli di governo (da quello europeo a quello metropolitano del comune di Torino), da operatori ferroviari e attori economici (Comitato Promotore) rispecchierebbe la "sala dei comandi" in cui vengono prese le decisioni (Sutto 2010) Loris Caruso (2010) e Tommaso Vitale (2007) interrogandosi sul "chi decide" e "come decide" analizzando il caso TAV in Val di Susa, mettono in luce come il Comitato promotore ha avuto un notevole peso, esercitando una forte iniziativa lobbistica non solo nelle forme "propagandistiche" ma anche in incontri ufficiali con esponenti governativi in occasione dei vertici interministeriali tra ministri dei trasporti e dell'ambiente dei due Stati.

Questi processi decisionali e di potere disvelano uno schema gerarchizzato che lascia pochi o nulli margini di apertura per il coinvolgimento degli attori locali (Lastrico 2011). In questa prima fase, il territorio non venne coinvolto nella scelta di realizzazione dell'opera (argomento che verrà analizzato e approfondito nel prossimo sottocapitolo), e apprese la notizia a scelta già in parte prese. La notizia della realizzazione dell'opera arrivò in Val di Susa attraverso fonti giornalistiche locali che annunciavano l'arrivo della nuova linea ferroviaria ed essa venne accolta con posizioni contrastanti da parte del popolo e degli amministratori valsusini. La popolazione era divisa tra un apprezzamento del progetto, e chi, invece, esprimeva seri dubbi a riguardo in relazione al forte impatto

---

<sup>33</sup> Nel corso del Novecento si svilupparono molti lavori, sia teorici che empirici nei quali vennero proposte varie interpretazioni circa le élite della società moderna. Soprattutto dalla seconda metà del Novecento ci fu un importante sviluppo negli studi, con particolare attenzione rivolto verso il governo locale (Tosi 2022)

ambientale che la nuova infrastruttura avrebbe generato, in un territorio con già un'importante presenza di infrastrutture stradali e ferroviarie. La preoccupazione, ampiamente condivisa tra gli abitanti era fortemente condizionata dall'esperienza dell'autostrada. Il progetto venne proposto in un momento di esasperazione della comunità locale verso i cantieri e le grandi opere, pochi mesi dopo la conclusione dei lavori per l'autostrada. Lo scetticismo di questa nuova opera fu anche legato alle promesse, non rispettate, con cui venne giustificata la necessità di fare l'autostrada, da molte interviste infatti emerge proprio l'incomprensione rispetto alla necessità di questa nuova infrastruttura, già l'autostrada doveva collegare in maniera più veloce l'Italia con la Francia, quindi perché una nuova infrastruttura di trasporto?

In quella fase si usciva da poco tempo dalla costruzione dell'autostrada Torino-Bardonecchia. Questo è uno dei nodi che, secondo me, non è mai stato sottolineato abbastanza, il territorio arrivava da una fase, non troppo convulsa ma sicuramente impattante, di realizzazione di un'opera forte sul territorio e venne accettata perché fu raccontata l'idea che per collegare la valle di Susa al resto del mondo e per collegare l'Italia e la Francia serviva l'autostrada. Quando l'autostrada è stata finita gli stessi proponenti dell'opera hanno detto "scusate ci siamo sbagliati dovevamo fare il treno". Ecco, questo ha sicuramente generato tutta una serie di tensioni e di preoccupazioni perché era una fase in cui il territorio aveva già dato e si era un po' stufi. All'interno di questo io sottolineo sempre un elemento che non è mai stato forse sufficientemente preso in considerazione in questa vicenda. (Paolo, amministratore della Città Metropolitana di Torino)

Proseguendo nell'intervista viene poi sottolineato nell'intervista come, nonostante l'Unione Europea (UE) inizialmente non ritenesse la proposta di particolare rilievo, presto il progetto della linea ad alta velocità Torino-Lione rientrò in un progetto europeo molto più ampio. A partire dal Libro Bianco del 1994 di Jaques Delors, allora Presidente della Commissione Europea, il sistema dei trasporti venne inserito nei criteri fondamentali per valutare la crescita e la competitività di un Paese o di una regione (1994). In particolare, viene sottolineato, dai documenti prodotti dall'Unione Europea dal '94 in poi, la necessità di gestire la crescita dei trasporti per rispondere alle esigenze del mercato, perseguendo

un uso più equilibrato di essi. Questo passaggio viene esposto dallo stesso intervistato, ritenendolo un momento storico fondamentale per comprendere l'opera.

Un passaggio importante che, secondo me, non è mai stato abbastanza sottolineato è che questa prospettiva stava dentro ad una visione che veniva declinata da Jacques Delors nei suoi libri bianchi. Jacques Delors ebbe l'intuizione di dire "cambia il mondo, cambia l'Europa" e dice "Come uniamo questi mondi<sup>34</sup>? Come proviamo a metterli in collegamento? Costruendo delle ampie reti ferroviarie che possono far spostare le persone e le merci con la prospettiva che non ci siano più frontiere", perché quella era la prospettiva dell'Unione Europea, che è stata poi raggiunta con Schengen anni dopo. Con un sistema di reti ferroviarie che sono ecologicamente, ambientalmente migliori rispetto alla costruzione di autostrade che poi hanno un impatto molto forte sulla qualità dell'ambiente. Quindi quella era un'intuizione positiva. È chiaro che come è stata declinata in alcuni luoghi, tra cui il nostro; invece, ha avuto un impatto molto più pesante e qui si innerva un po' la diatriba che si è verificata in Val di Susa, rispetto alla sua gestione. (Paolo, amministratore della città Metropolitana di Torino)

L'obiettivo era quindi, quello di decongestionare il traffico stradale il traffico stradale e aereo attraverso la costruzione di infrastrutture ferroviarie uniformi in tutta l'UE<sup>35</sup>. Al centro della politica europea sui trasporti sono presenti le TEN-T (Trans-European Networks-Transport: reti di trasporto trans europee) che includono le linee ad alta velocità identificate come strumento europeo per concretizzare il progetto materiale di coesione tra i paesi dell'UE (CE 1962/1996). Le TEN-T (fig. 6) costituiscono un ambizioso progetto, a lungo termine, col fine dichiarato di voler modernizzare e collegare fra loro le reti nazionali per creare una rete interconnessa che collegasse tutte le regioni europee. Questo progetto mirava a utilizzare nel migliore dei modi i diversi sistemi di trasporto, costituendo dieci corridoi multimodali, la costruzione di questi ultimi venne considerata strategica nella Conferenza Paneuropea di Praga (nel 1991) (G.U. n 204 del 15/07/1996, 96)<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> In riferimento alla recente caduta del Muro di Berlino.

<sup>35</sup> [http://europa.eu/pol/trans/index\\_it.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_it.htm); [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/index\\_it.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_it.htm)

<sup>36</sup> Consultabile al sito:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IE0547&rid=1>

Fig. 6: Mappa per i corridoi di trasporto europei.<sup>37</sup>



Analizzando in maniera più ampia le scelte adottate dall'UE, il modello perseguito da quest'ultima si inserisce coerentemente all'interno di un sistema capitalista che è basato sulla crescita della competitività, in cui viene sostenuto che la crescita e lo sviluppo economico si concretizzano anche attraverso la realizzazione di adeguate infrastrutture materiali in grado di sostenere la presunta crescita del mercato. L'obiettivo principale risulta essere quello di mostrarsi concorrenziali all'interno del mercato globale e garantire che lo stesso mercato unico sia funzionante, rincorrendo la retorica del bisogno di ottenere una certa crescita economica per non essere esclusi dall'orizzonte del progresso, intendendo lo sviluppo come processo salvifico (Rist 1997). La realizzazione della nuova linea ad alta velocità in Val di Susa, quindi, viene letta e inserita all'interno di una visione di una progettazione e gestione europea dei territori, i quali assumono la funzione di spazi da ristrutturare secondo logiche di profitto e sviluppo, vie di commercio che ridisegnano i luoghi come *zone sacrificali* (Machado Aràoz 2013). Perseguendo questi obiettivi, l'UE riconosce nella realizzazione della rete di trasporto transeuropea un'opera fondamentale e nel 1994 la CE diffuse un primo elenco di 14 progetti prioritari<sup>38</sup>, diventati trenta nel

<sup>37</sup> Map Finder Chart for European Transport Corridors  
[https://transport.ec.europa.eu/document/download/6cce597e-cf7f-4d6a-a065-994f3bb96c1b\\_en?filename=COM\\_2021\\_812\\_annex3\\_4.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/6cce597e-cf7f-4d6a-a065-994f3bb96c1b_en?filename=COM_2021_812_annex3_4.pdf).

<sup>38</sup> Consiglio Europeo, riunione del 9-10 dicembre 1994 a Essen, conclusioni della presidenza. Allegato I: Elenco dei progetti prioritari nel settore dei trasporti e dell'energia

2004.in cui è presente la linea ad alta velocità Torino-Lione. Quest'ultima, nei progetti iniziali, rientrava all'interno del "Corridoio 5 Lisbona-Kiev". Negli anni, anche a causa della crisi economica, molte delle reti sono state interessate da una riduzione totale e parziale, e lo stesso Corridoio 5, che doveva andare da Lisbona fino a Kiev, passando per la problematica "Torino-Lione", nel marzo 2012 è stato ridimensionato in un cosiddetto "Corridoio Mediterraneo", con l'esclusione del Portogallo e dell'Ucraina.

Ad oggi del progetto iniziale è rimasta a programma solo la realizzazione della linea Torino-Lione. La brevità della tratta rende per alcuni ingiustificabile la realizzazione dell'opera, essendo venute meno anche le premesse iniziali che inserivano la linea all'interno di una rete più ampia, la riluttanza riguardo alla linea viene anche sottolineata da uno degli intervistati.

Non so se ti ricordi, era nato come collegamento ferroviario ad alta velocità di passeggeri Kiev-Lisbona. Adesso non ne parlano più, perché non ha più senso, lo sanno anche loro. Era il famoso 'Corridoio 5', dovevamo far parte di un sistema di treni che univa tutta l'Europa, una grande innovazione per essere tutti più connessi. Il Portogallo si è sfilato da subito, e l'Ucraina poco dopo. Per cui ora sarà solo più Torino-Lione, un tratto insignificante, assurdo, con il niente di qua, e il niente di là. Sono un centinaio di chilometri tra Torino e Lione, dimmi cosa cambia per le merci fare sto mini-tratto ai 300 all'ora o a 150 sulla linea che già c'è. Non so se mi spiego ma un conto è fare 2000 chilometri, e lì fa una differenza sostanziale, ma se la tratta si accorcia, si accorcia, si accorcia e continui a volerlo fare allora diventa solo più un modo emblematico perché vuoi esercitare il tuo potere per dire "noi possiamo piegare chiunque". (Claudio, tra i fondatori del movimento NO TAV)

### *3.1.2 Il mito dello sviluppo e dell'opera "strategica"*

Se in un primo momento il motivo dell'opera era sostenuto dalla necessità di rientrare all'interno di un progetto più ampio europeo di connessione tra i vari Paesi, quando la partecipazione degli altri stati è venuta meno, i proponenti e sostenitori del nostro Paese hanno fatto leva su altri punti per giustificarne la realizzazione. Per incentivare il

---

[https://www.europarl.europa.eu/summits/ess2\\_it.htm](https://www.europarl.europa.eu/summits/ess2_it.htm)

consenso e rafforzare l'idea di necessità e urgenza del progetto, i proponenti organizzarono convegni con tecnici delle ferrovie al fine di studiare e illustrare tracciati che esaltavano la soluzione che prevedeva la realizzazione del tunnel di oltre 55 chilometri sotto le Alpi; a occuparsi di tale azione divulgativa vi erano anche il Rotary club e il Lions club di Torino (Maltese 2014). Al centro dei nuovi slogan per promuovere l'opera vi è l'inseguimento del mito dello sviluppo; ancora oggi, i fautori dell'opera sembrano seguire quello che Jacques Godbout chiama "*integralismo della modernità*", che afferma che l'unico modo di essere moderni sia seguire il modello dominante ovvero quello del progresso (2003). I sostenitori, per giustificarne la realizzazione, hanno ribadito a più riprese termini come *progresso, sviluppo, modernità e opera strategica* facendo apparire il progetto come inevitabile e quasi naturale (Aime 2016). In questo modo lo sviluppo e la crescita ad ogni costo e senza fine rappresentano una retorica e un vero e proprio dogma incontestabile, etichettando come "sviluppo" qualsiasi nuova opera in sé a prescindere da eventuali ricadute negative sul territorio (Settis 2012). In questo caso specifico, lo sviluppo alla base della nuova linea ferroviaria riguarda la previsione di un aumento del traffico ferroviario. Per giustificare l'aggiunta di una nuova linea, oltre a quella già esistente, era quindi necessario prevedere una saturazione dei canali di trasporto esistenti (Tartaglia 2015).

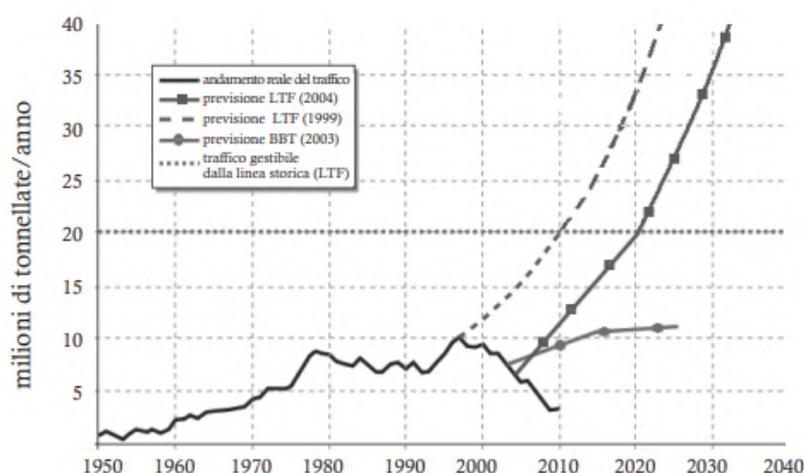
In un primo momento la proposta concerneva la realizzazione di una linea ad alta velocità per il trasporto di passeggeri, ma l'ipotesi di una saturazione per numero di passeggeri nella tratta Torino-Lione non era suffragata dai dati; quindi, l'opera venne riproposta per il trasporto delle merci, passando da una linea ad 'alta velocità' ad una ad 'alta capacità' (Tartaglia 2015). Da questo momento in poi viene presentata come un'opera fondamentale e strategica per la crescita economica del Piemonte e del Paese. In un'intervista viene sottolineato quanto il termine "strategico" sia stato utilizzato e abusato da proponenti e sostenitori tanto da diventare la giustificazione per ogni grande opera.

Adesso va tanto in voga, non so se hai sentito parlare i ministri, che qualsiasi opera che si deve fare per forza, indipendentemente da quello che pensa la gente, diventa "strategica". La parola strategica sottolinea tre volte, d'ora in avanti, confluirà in tutti i tipi di opere pubbliche che si faranno in Italia perché con la parola strategica si può subito, dal giorno dopo fare quello che si vuole. Anche il Ponte sullo Stretto, hai

sentito? È strategico, a Genova sotto il porto vogliono fare un tunnel di 2 km, però è un'opera strategica. Quindi la gente non può manco dire niente perché è strategica, quindi muti, vorrai mica essere contro il progresso?! (Bruno, membro dell'ANPI e attivista No Tav)

La previsione che venne fatta dai proponenti prevedeva che in pochi anni i volumi delle merci transitati per il Frejus avrebbero saturato la linea storica, così da giustificare un nuovo tunnel con una nuova linea. Uno degli intervistati cita il diagramma (fig. 7) di previsione dell'aumento delle merci, che riflette il perseguimento di un'idea di progresso e sviluppo che sono tendenti al non finire mai.

Fig. 7: traffico merci (in Mt/anno) sulla linea storica dal 1950 al 2010, e previsioni LTF dal 1997 e dal 2004. Fonte: Quaderno Osservatorio 2)<sup>39</sup>.



Io mi ricordo che avevo visto la proposta, il grafico che prevedeva una crescita delle merci che tendeva all'infinito; 'ma com'è possibile?' Mi sono detto! Sono lì a farci il lavaggio del cervello che il progresso è infinito, che i consumi sono infiniti, la crescita è infinita, ma se abitiamo su un pianeta finito come fa la crescita ed essere infinita? Ecco forse anche queste cose hanno reso sempre meno credibile quest'opera, avendo già vissuto le batoste della chiusura delle fabbriche, delle promesse non mantenute sulla crescita che sarebbe dovuta arrivare dall'autostrada, già sapevamo come sarebbe andata a finire. Non eravamo più quella generazione del

<sup>39</sup> Si noti, per confronto, la previsione indipendente della BBT (Brenner BasisTunnel, azienda responsabile del traforo ferroviario del Brennero) dal 2003 (Rizzi e Tartaglia 2015, 29).

dopoguerra che sentiva ancora l'illusione del benessere, della crescita infinita. Noi avevamo iniziato a non crederci più. (Oscar Margaira, ex amministratore della Comunità Montana)

Un altro argomento spesso utilizzato dai proponenti e sostenitori dell'opera, per far leva sul timore di restare fuori dal mercato internazionale, è il rischio di isolamento a cui si andrebbe incontro nel caso in cui l'opera non venisse compiuta. La Regione Piemonte stipulò una convenzione con la SITAF<sup>40</sup> che venne appunto promossa e costituita con l'obbiettivo di togliere il Piemonte e soprattutto Torino dall'isolamento causato dalla barriera delle alpi<sup>41</sup>. Ancora oggi lo slogan "senza il TAV il Piemonte rischia l'isolamento" rimane uno dei cavalli di battaglia del fronte favorevole all'opera, che negli ultimi anni ha però perduto di credibilità e consistenza e ci si è quindi orientati di più verso il "ce lo chiede l'Europa" (Maltese 2014). Tali metodi possono essere interpretati alla base della prospettiva "sviluppista" dove l'efficacia dell'organizzazione e del movimento spaziale diventano essenziale per raggiungere un profitto (Harvey 2002). Di conseguenza, le innovazioni volte a rimuovere le barriere spaziali hanno la funzione di mantenere un sistema capitalistico dove le "barriere" possono essere ridotte tramite la produzione di spazi di circolazione come ferrovie, autostrade e aeroporti o altri (Harvey 2002). In concreto ciò va a significare che chi ha il potere di condizionare la distribuzione spaziale degli investimenti nei trasporti, nelle infrastrutture e nelle comunicazioni può trarne notevoli profitti (*Ivi*).

Anche il ruolo che ha avuto la comunicazione mediatica nel narrare l'opera fu fondamentale nel cercare di ottenere consensi; Antonio Calafati (2006) in uno studio in cui analizza tre quotidiani nazionali (La Stampa, il Corriere della Sera e La Repubblica) ha affrontato le ragioni a sostegno dell'opera, segnalando una compagna stampa considerevolmente dominata da editori fortemente orientati a favore del progetto. Secondo Calafati, ciò era dovuto più a relazioni di potere che ad analisi dettagliate riguardanti la specificità dell'opera. Inoltre, se da un lato questa forte pressione mediatica è riuscita a far ottenere consensi in nome del progresso, dello sviluppo e della crescita,

---

<sup>40</sup> La SITAF, Società italiana per il traforo autostradale del Frejus, fu costituita il 29 ottobre 1960 per iniziativa della Camera di Commercio, dell'Unione Industriale, della Provincia, del Comune, di Compagnie di assicurazione, Istituti di credito e complessi Industriali (Mattone 2014)

<sup>41</sup> [https://www.stradeanas.it/it/?%2Fcontent%2Findex%2Farg%2Ftraforo\\_autostrada\\_frejus=](https://www.stradeanas.it/it/?%2Fcontent%2Findex%2Farg%2Ftraforo_autostrada_frejus=)

dall'altra ha veicolato implicitamente il messaggio per cui chi si oppone all'opera è contrario al progresso e alla crescita. Come si vedrà (Cfr. cap. 4) questo tipo di narrazione, contribuirà in modo significativo al processo di stigmatizzante del popolo valsusino.

## **3.2 Gestione top down dei processi decisionali**

### *3.2.1 Modalità di comunicazione con le amministrazioni locali e la Legge Obiettivo*

Un aspetto che emerge da questa prima ricostruzione della storia dell'alta velocità Torino-Lione è che il progetto nasce con l'intento di soddisfare interessi nazionali e sovranazionali di natura politica ed economica. Tuttavia, nessuno di questi obiettivi ha tenuto in considerazione gli interessi e la volontà del territorio. Quest'ultimo non è stato coinvolto nella decisione di avviare tale progetto e intraprendere l'opera, con scelte decise non solo senza il coinvolgimento delle istituzioni locali, ma anche senza alcun passaggio preventivo di carattere informativo in merito al progetto e alle sue modalità esecutive. Alcuni amministratori nelle interviste hanno raccontato l'improvviso annuncio mezzo stampa della nuova opera in Val di Susa, della quale erano all'oscuro.

Ci si è trovati dall'oggi al domani con una bozza di progetto piovuta sulla testa delle persone che neanche gli amministratori locali ne erano a conoscenza, abbiamo letto sui giornali che sarebbe arrivata quest'opera. Già così era iniziato con uno sgarbo istituzionale. Era una cosa assurda, il primo progetto, ci venne presentato in Prefettura solo il 12 aprile del 2002, era una riga rossa tracciata su un collage di cartine, non si capiva niente. Ti chiedi quanta serietà ci possa essere in questa cosa e da qui è come arrivi a capire un qualcosa che ti viene calato sul territorio (Oscar Margaira, ex amministratore della Comunità Montana Bassa Val di Susa).

Quella che al tempo era la Comunità Montana Bassa Val di Susa rispose nell'immediato muovendo pressioni sulla Regione Piemonte inviando lettere di protesta per lamentare l'esclusione di comuni dai processi decisionali e la mancanza delle informazioni. Nel 1992 anche la Comunità Montana dell'Alta Valle rivendicò il suo ruolo decisionale

portando la Giunta Regionale a dichiararsi disponibile a collaborare con gli Enti locali, ma nonostante le dichiarazioni favorevoli da parte della Regione un vero dialogo regionale non si realizzò mai a causa di continui rinvii sulla discussione di temi centrali e all'incapacità, o alla mancanza di volontà, da parte della regione di coordinare i tavoli di lavoro per un concreto ruolo di coordinamento e di concertazione con la componente locale (Maltese 2014). Nel febbraio del 2000 RFI (Reti Ferroviarie Italiane) iniziò a contattare gli amministratori della Val di Susa per discutere formalmente la progettazione del tratto italiano della nuova linea. Gli amministratori hanno segnalato come venne data solo la possibilità di discutere il tracciato della nuova linea, spesso con progetti con grandi lacune e superficiali.

Io ai tempi ero amministratore, a un certo punto mi ricordo che arrivò in comune una sottospecie di progetto, ma non arrivò alla Comunità Montana, arrivò ai singoli comuni, così iniziarono giri di telefonate tra i vari amministratori per chiedersi “ma cos'è sta cosa?” [...]. Dal 2000 al 2005 ci si è addentrati un po' di più nelle ipotesi progettuali. Ma non c'è mai stata la possibilità di discutere l'opzione zero, ovvero quella di non realizzare l'opera. Ci diedero la possibilità di discutere i progetti e il tracciato. C'era il “giovedì delle Ferrovie”, quindi tutti i giovedì si andava in regione con RFI allora ferrovie dello stato dove venivano raccontate le varie proposte tecniche, che non erano neanche proposte tecniche, erano tratti di pennarello su una cartina, che erano anche impossibili da discutere, perché se tu mi chiedi di discutere l'impatto ambientale o trasportistico di un tunnel, tu mi devi dire quanto lungo, dove passa, a che altezza, quanto costa e tutta una serie di specifiche che non c'erano. (Paolo, amministratore della Città Metropolitana di Torino)

Nel settembre dello stesso anno, la Comunità Montana e i sindaci si recarono a Roma per incontrare l'allora Ministro dei Trasporti Luigi Bersani, il quale confermò ciò che già si sospettava, ovvero che l'Alta Capacità era ormai decisa e si sarebbe realizzata; ma annunciò che il governo era disposto a considerare altri tracciati per la linea (Cavargna 2016). Venne dichiarata anche la disponibilità a istituire un tavolo di confronto a Torino, per approfondire i problemi infrastrutturali della Val di Susa e valutare una collaborazione con il territorio; al tavolo avrebbero partecipato il Ministero, la Regione, la Provincia, la Comunità montana e una delegazione di sindaci (Margaira 2006). Questa proposta si

concretizzerà poi nel 2006 con l'istituzione dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino-Lione.

La necessità e la priorità dell'opera giustificano anche l'esclusione del coinvolgimento del territorio nei processi decisionali e ciò viene anche reso possibile dall'introduzione di un nuovo dispositivo di legge: legge Obiettivo del 2001 (Legge n.443/2001)<sup>42</sup>. La legge – emanata durante il secondo Governo Berlusconi – nella sua attuazione agisce in modo fortemente restrittivo nei confronti dei processi decisionali a livello locale, provinciale e regionale (Maltese 2014). Questa strategia politica mirava a superare ostacoli burocratici posti dalle istituzioni locali contro progetti percepiti come invasivi per il territorio. La legge è strutturata in due parti: nella seconda parte, quella a maggiore impatto sui processi decisionali, sancisce la potestà legislativa del Governo relativamente alle norme per accelerare la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi identificati come prioritari (Pieroni 2000). Il provvedimento aveva l'obiettivo di far ripartire la costruzione delle opere pubbliche in Italia dopo Tangentopoli, e di limitare i veti da parte degli enti locali e degli ambientalisti, creando una sorta di corsia preferenziale per il finanziamento, l'approvazione progettuale e l'esecuzione delle infrastrutture "strategiche" nazionali. Per quanto concerne i meccanismi decisionali, la L. n.443/2001 prevede un significativo ridimensionamento del potere delle amministrazioni locali, e la possibilità di esprimere posizioni contrarie alla realizzazione dell'opera viene limitata alla consultazione da parte della Regione, senza però che essa abbia valore vincolante. La L. n.443/2001 ha quindi segnato la fine della metodologia decisionale basata sul coinvolgimento delle istituzioni locali per perseguire il fine di accelerare l'azione operativa. Anche il processo di Valutazione d'impatto ambientale è stato semplificato e trasferito dal Ministero dell'Ambiente al CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica), applicandosi solo al progetto preliminare senza tener conto delle modifiche tra la stesura preliminare e quella definitiva (Maltese 2014).

La L. n.443/2001 si inserisce perfettamente all'interno della narrazione che è stata fatta fin dall'inizio rispetto all'opera, e rappresenta un ritorno al centralismo decisionale

---

<sup>42</sup> *Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive.* Consultabile al sito: <https://www.parlamento.it/parlam/leggi/014431.htm>

giustificato dall'interesse strategico dell'opera, riportando in capo al Ministero le decisioni, bypassando il confronto con gli enti locali (Lastrico 2011). In virtù del modello di sviluppo alla base della sua attuazione, si sostituisce agli Enti locali, costituendosi come dispositivo che delega il potere decisionale al governo centrale, sbarrando le diverse vie d'accesso istituzionale attraverso cui il soggetto locale (abitanti delle comunità), seppure attraverso canali di democrazia rappresentativa, prende parte alle scelte delle infrastrutture sul proprio territorio (Pieroni 2000). Questo porta a una centralizzazione e verticalizzazione del processo decisionale per snellire l'iter procedurale, riducendo la possibilità di contestazione da parte delle istituzioni locali.

Attraverso la L. n.443/2001e la sua attuazione ne consegue anche una rilettura del significato attribuito al concetto di *governance*. Quest'ultimo, che era nato come sinonimo di buon governo, come capacità di amministrare una comunità coinvolgendo tutti gli attori, in un ambito di crescente liberismo apparente e di tendenza all'aziendalizzazione della struttura pubblica ha finito per trasformarsi in una sorta di "governo imprenditoriale" (Aime 2016). La *governance* diventa uno strumento per introdurre nel settore pubblico i metodi di gestione tipici del settore privato, con un'attenzione particolare ai risultati economici. La "buona governance" diventa così quella che sostiene il mantenimento del sistema economico attuale; una sorta di strategia di marketing per vendere le idee delle *élite* (Amselle 2012). Il coinvolgimento della "società civile" in questo nuovo modello di *governance* sembra strumentale ad inibire la proposta di alternative politiche da parte di organizzazioni autonome, piuttosto che recepire autenticamente le istanze locali, facendo così emergere un concetto elitario di partecipazione (Algostino 2007). Anche uno degli intervistati ma ha sottolineato come la L. n.443/2001 violi tutte le norme sulla democrazia ed è proprio nata nell'intento di escludere le comunità locali dal processo decisionale per poter realizzare in fretta e senza ostacoli le opere pubbliche.

L'Obiettivo di questa Legge era proprio quello di limitare il potere degli Enti locali. È una strategia per fare tutto in fretta e furia così che non ci potessero essere dei rallentamenti dovuti al confronto con il territorio. E anche per ridurre i controlli, così fanno più in fretta quello che vogliono capisci? Infrange proprio le basi della

democrazia escludendo le comunità dalle decisioni. (Piero, abitante della bassa Valle)

Nel 2005 a seguito della radicalizzazione della campagna di protesta, il governo decise di avviare un percorso di concertazione con le istituzioni locali mediante un tavolo tecnico di Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino Lione, che prevedeva la sospensione della L. n.443/2001 con l'istituzione del tavolo tecnico di Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino Lione. Tuttavia, nei fatti cambiò poco perché comunque la Torino Lione non venne eliminata dall'elenco delle infrastrutture strategiche previste dalla Legge Obiettivo, e nei fatti anche l'Osservatorio risulterà essere fallimentare (Cavargna 2016).

### *3.2.2 Istituzione osservatorio e compensazioni come strumento di manipolazione del consenso*

Durante il secondo governo Prodi del 2006 venne istituito l'Osservatorio sulla Torino-Lione, a seguito della decisione presa dal Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi il 10 dicembre del 2005 (Cavargna 2016). Due giorni prima in val di Susa avvenne la prima grande manifestazione degli abitanti e le istituzioni locali in opposizione all'opera, con il movimento che si costituirà poi come movimento No TAV. La marcia di protesta vide per la prima volta, la partecipazione di decine di migliaia di persone, rappresentando un punto di svolta che avvenne in risposta a due momenti di scontri nei presidi del movimento tra la popolazione e le forze di polizia che usarono la violenza per lo sgombero dei presidi di sorveglianza del territorio<sup>43</sup>. L'istituzione dell'Osservatorio non avvenne quindi in risposta alle innumerevoli richieste del territorio di collaborare per essere ascoltato, ma con l'intento di mitigare l'inasprirsi del conflitto in Valsusa. Questo intento si rivelerà solo più avanti, e inizialmente la Comunità Montana della Bassa Valle intravide in questa "promessa" di un tavolo condiviso un'opportunità per uscire dall'isolamento e per

---

<sup>43</sup> Il racconto di cosa avvenne in quelle giornate del 2005 è consultabile al sito <https://www.notav.info/movimento/era-il-2005-dallo-sgombero-del-presidio-di-venaus-al-giorno-prima-della-liberazione-di-venaus/>

avanzare le proprie richieste ed esigenze, sperando di instaurare un dialogo concreto (Maltese 2014).

Intanto al fine di accreditare con più forza le ragioni di opposizione e accrescere la capacità negoziale, la comunità montana decise di ampliare e incrementare gli studi tecnici, in modo da poter sostenere un confronto alla pari su tutti i settori di cui il tavolo avrebbe dovuto occuparsi (Margaira 2005). Questo avrebbe dovuto rappresentare il luogo tecnico di confronto per tutte le istanze, uno spazio di partecipazione destinato a coinvolgere tutte le istituzioni locali e a contenere la diffusione dell'opposizione (Maltese 2014). Durante un'intervista, un ex amministratore ha spiegato come avveniva il "dialogo" con i proponenti dell'opera e anche in questa testimonianza viene evidenziato come da subito sia stato evidente che non ci fosse una reale volontà di cooperazione; la cosa si evince anche dalla scelta di non voler condividere i progetti dell'opera. L'amministratore ha ribadito come l'Osservatorio non abbia dimostrato la volontà di rispettare le premesse iniziali di ascolto dei territori, considerazione avvalorata dall'assenza di comunicazione verso i rappresentanti locali.

Nel 2005 c'è stato il punto di rottura più alto, quando per la prima volta c'è stato un uso della violenza sproporzionato e ingiustificato. Da lì è stato costituito l'Osservatorio che era un luogo, una sorta di camera di compensazione dove le istituzioni si potevano trovare e potevano discutere di quelle che erano le ipotesi progettuali, ma è stato un tentativo, secondo me, un po' maldestro da parte dei proponenti opera di costruire un luogo che poi non è mai stato riempito di contenuti. Nel senso che le tempistiche non venivano rispettate, i documenti venivano presentati, senza spiegazioni. [...] Per esempio, di tutto il cantiere che è un cantiere di 1500 mt non abbiamo niente, abbiamo una ricostruzione che è grossa così, come un A4, che bisogna indovinare che cosa rappresenta. (Piero, attivista movimento No Tav)

Le promesse e le aspettative di una collaborazione e la volontà di farsi ascoltare vennero presto disattese, poiché nei fatti, in questi incontri di "confronto", l'obiettivo delle istituzioni nazionali era quello di riuscire a condizionare il consenso degli amministratori locali per ottenere una legittimazione a procedere con i lavori (Algotino 2011). Quest'esperienza fu un motivo di delusione e ulteriore perdita di fiducia nelle istituzioni

centrali che, inoltre, agevolò il processo di rafforzamento delle reti relazionali e dei legami tra le amministrazioni locali anche nell'opposizione all'opera. Alcuni degli amministratori locali nelle interviste hanno raccontato come fin dall'inizio fosse evidente che non vi era una volontà nel creare un dialogo con gli enti locali, ma piuttosto si percepiva l'intenzione di imporre un progetto già approvato "dall'alto".

L'approccio fin dall'inizio è stato che quest'opera "sa da fare; quindi, non rompete più di tanto le scatole". Loro rispondevano con lo slogan del capo bastone: "la linea alta velocità si deve fare e non c'è discussione". Sembrava che ci stessero prendendo in giro. Come amministratori, ci si sente impotenti perché il messaggio che arriva, anche ai cittadini, è che non contiamo nulla. Il potere decisionale è altrove e il nostro piccolo paese viene trattato come una marionetta. (Silvano Barella, vicesindaco di Sant'Ambrogio)

Negli spazi di confronto, dibattito e di partecipazione attiva, dunque, si innescano reazioni che rivelavano l'esistenza di processi decisionali influenzati da forme di gestione *top down* della partecipazione cittadina. Dunque, il tanto atteso "momento" di confronto rivela presto la reale intenzione: un'operazione volta a contenere il dissenso e a isolare le forme di radicalizzazione interne alla protesta. Se da una parte esiste un fronte locale che investe nel dialogo per poter rimettere in discussione la realizzazione del progetto, dall'altro si consolida l'intenzione di andare avanti con i lavori e convincere, strada facendo, gli oppositori e gli indecisi della bontà dell'infrastruttura (Maltese 2014). L'esperienza dell'Osservatorio, alla luce degli eventi, si è rivelata fallimentare a dispetto di tutti i "buoni" propositi, a dimostrazione del fatto che i processi partecipativi avviati dal governo avevano l'intento di rafforzare e radicare decisioni irreversibili e in massima, assunte in altre sedi e non quello di rimettere in discussione una programmazione e gestione *top down* del territorio.

Questi eventi hanno rappresentato la principale causa del senso di incomprensione e assenza di ascolto provato dalla popolazione. Il messaggio che veniva trasmesso dai proponenti affermava essenzialmente che i lavori e i progetti dell'opera sarebbero proseguiti indipendentemente dalle richieste e dalle preoccupazioni della comunità locale. Tali istanze venivano considerate unicamente come ostacoli da superare e non come un'opportunità di cooperare. Ciò ha generato il consolidarsi di una posizione privilegiata

e superiore per i proponenti, mentre il territorio veniva effettivamente “lasciato indietro” da un programma di attuazione dell’opera che continuava a procedere senza considerare le esigenze locali. La condizione che sembra emergere da parte dei proponenti e del potere è che si riesce a ottenere tanto più profitto quanto si riesce a “controllare” lo spazio e il tempo di un territorio (Harvey 2012). In concreto ciò va a significare che chi ha il potere di condizionare la distribuzione spaziale degli investimenti, nei trasporti, nelle infrastrutture e nelle comunicazioni può trarne notevoli profitti, e che controllando lo spazio si può sempre controllare la politica del luogo (*Ivi*).

Anche la professoressa Alessandra Algostino sostiene che l’istituzione dell’Osservatorio è stato un tentativo di esercitare un controllo sul territorio con l’ulteriore fine di contrastare un dissenso che i metodi repressivi e violenti non sono stati in grado di contenere; durante l’intervista svolta la professoressa ha riassunto così l’esperienza dell’Osservatorio:

L'Osservatorio Torino-Lione era un tavolo in cui il movimento si sarebbe potuto sedere e tentare la via delle compensazioni. Il movimento l’ha definito un “trappolone”, per cui ha avuto una grande capacità di prendere le distanze da questi tentativi che erano tentativi di anestetizzazione delle opposizioni. È stato un muro contro muro dove i sindaci continuano a rifiutare le compensazioni, dichiarandosi insoddisfatti del modello decisionale attuato. (Alessandra Algostino, docente di Diritto Costituzionale all’Università di Torino)

Come viene anticipato dallo stralcio di intervista, un dispositivo che è stato e continua ad essere utilizzato per cercare di ottenere il consenso rispetto all’opera è lo strumento delle compensazioni: si tratta di misure di mitigazione e di compensazione previste dal D.P.C.M. del 27 dicembre del 1988. Le compensazioni sono dispositivi non strettamente riferibili al progetto o sono provvedimenti di carattere gestionale che si ritiene opportuno adottare per contenere gli impatti negativi, per riequilibrare eventuali scompensi indotti sull’ambiente. Queste vengono realizzate a titolo di “compensazione” ambientale al fine di migliorare le condizioni dell’ambiente interessato, compensando gli impatti residui.

In Val di Susa queste misure sono state utilizzate e proposte in corso d’opera; quindi, non contestualmente all’inizio dell’iter del progetto, ma una volta che il dissenso verso l’opera si fece molto più deciso e diffuso. Le compensazioni vengono quindi introdotte nel

tentativo di arginare il malcontento delle istituzioni locali e lusingare e frammentare l'opinione pubblica. Il problema che viene sollevato è che le compensazioni, per essere efficaci ed essere percepite come eque e non come un più o meno sotterraneo tentativo di corruzione, devono improntare i rapporti con i residenti da subito: devono insomma essere il fulcro delle relazioni instaurate con loro da istituzioni considerate degne di fiducia (Roccatò e Mannarini 2012). La cosa non è avvenuta in Valle e questo tipo di strategia relazionale si è dimostrata sgradita a buona parte della popolazione locale e ha contribuito ad alimentare la sfiducia verso i proponenti. Inoltre, l'efficacia di questa strategia era già stata fortemente compromessa dalla consapevolezza che la quasi totalità delle compensazioni promesse annunciate a suo tempo per la realizzazione dell'autostrada Torino Bardonecchia non erano mai state realizzate (Roccatò e Mannarini 2012). Un amministratore locale ha descritto nel corso delle interviste come siano state utilizzate nel concreto le compensazioni in Val di Susa, raccontando come esse si siano tradotte in altre opere per i vari paesi (come marciapiedi, miglioramento illuminazione ecc..) che venivano elargite in cambio del consenso di proseguire con l'opera dell'alta velocità. Questa modalità ha creato anche degli scontri interni all'interno delle amministrazioni come nel caso del comune di Bussoleno.

Esiste una legge nazionale in cui è previsto che per una grande opera fatta su un territorio ci devono essere compensazioni per andare a mitigare gli impatti devastanti che l'opera ha. In realtà le compensazioni sono altre opere, alle volte anche legittime e legittimabili, ma avrebbero dovuto essere finanziate a priori da altri fondi. Per farti un esempio, a Bussoleno c'è stata quella frana, quella frana lì è avvenuta per un dissesto idrogeologico, la regione avrebbe dei fondi apposta per il dissesto ma li ha trasformati in compensazioni per il TAV. L'amministrazione di Bussoleno è caduta per non accettare che venissero trasformati i fondi in compensazione. Praticamente io ti do i soldi per mettere in sicurezza la tua frana, però devi firmarmi che accetti che è come compensazioni. Qui le compensazioni sono messe nell'ottica di essere merce di scambio: è la merce del consenso istituzionale alla realizzazione dell'opera. (Claudio, tra i fondatori del movimento NO TAV)

La strategia delle compensazioni è riuscita in parte ad ottenere i risultati attesi. In particolare, ha contribuito a creare una spaccatura all'interno di quello che

precedentemente era un fronte comune delle amministrazioni locali, unite nel contestare l'opportunità e le modalità di attuazione dell'opera, come nel comune di Bussoleno sul territorio valsusino si sono manifestati altri eventi simili, che hanno generato una "spaccatura" tra le varie amministrazioni.

Questa pratica diviene quindi un ulteriore strumento di esercizio del potere sul territorio volto a mitigare le possibili reazioni e contestazioni legate all'imposizioni delle decisioni dall'alto. La professoressa Algostino, parlando della legittimità di tale strumento evidenzia come utilizzati in questa maniera le compensazioni possono essere viste come una forma di "ricatto", soprattutto in un momento storico di estrema scarsità di risorse per i piccoli comuni.

È difficile trovare una giustificazione, sono sostanzialmente un po' dei veri e propri ricatti, se così si possono così definire, perché in un momento di enorme scarsità di risorse per il sociale, per la manutenzione del territorio, i comuni sono in grave difficoltà. Per cui è difficile per un comune rifiutare. È una forma di atteggiamento impositivo, coloniale nei confronti del territorio. E allora queste compensazioni valgono a riportare un ipotetico piatto della bilancia in parità, però molto spesso sono proprio uno strumento pagare il silenzio della protesta. (Alessandra Algostino, docente di Diritto Costituzionale all'Università di Torino)

L'esclusione dai processi decisionali e la mancanza di un'informazione trasparente sono stati uno dei principali motivi dell'opposizione all'opera da parte della popolazione locale, insieme a motivi legati alla tutela della salute e dell'ambiente che verranno esposti nel capitolo successivo.

## CAPITOLO 4: VOCI DALLA VAL DI SUSÀ

### 4.1 Principali motivi di opposizione: la tutela della salute e dell'ambiente e giustizia sociale

L'esclusione dagli spazi decisionali rispetto alla realizzazione della linea ad alta velocità ha portato alla generazione di un gruppo marginalizzato, la popolazione valsusina, che subisce dei provvedimenti presi a suo discapito. Questo processo è fondamentale nella creazione della condizione *left behindness* (Karasz et al. 2023), e contribuisce all'insorgere di una situazione di svantaggio, sia di potere ma in questo caso anche in termini di svantaggio ambientale. Infatti, la questione ambientale e la tutela della salute sono emersi fin dall'inizio come temi prioritari per la popolazione della Val di Susa, da dover essere considerati attentamente nella pianificazione della realizzazione dell'opera. Come verrà esaminato nei paragrafi successivi, l'attuazione della nuova linea secondo i progetti attuali, comporterebbe rischi significativi per la salute della popolazione valsusina e per l'ambiente. Per tali ragioni, sono emerse le prime opposizioni da parte del movimento NO TAV, che hanno posto la lotta all'interno del contesto delle disuguaglianze ambientali. Queste disuguaglianze riguardano la distribuzione diseguale degli oneri ambientali, cioè di tutti quei fattori che possono creare una situazione di deprivazione o rischio con forti ricadute soprattutto sulla salute degli abitanti del territorio (Rosignoli 2020). Fino a una ventina di anni fa il concetto di disuguaglianze ambientali non esisteva, ma ad oggi queste disuguaglianze sono percepite come ingiuste, anche grazie a una risoluzione del Consiglio per i Diritti Umani delle Nazioni Unite che ha riconosciuto il diritto a vivere in un ambiente sano come diritto umano universale

(A/73/188)<sup>44</sup>. Le disuguaglianze ambientali vengono quindi considerate ingiuste perché colpiscono in modo sproporzionato i territori e spesso le comunità che sono più vulnerabili, poiché in possesso di meno risorse per difendersi e meno potere politico per influenzare le decisioni (Rosignoli 2020). Tali comunità tendono a subire maggiormente gli effetti negativi dell'inquinamento, dei cambiamenti climatici e di altri problemi ambientali, mentre traggono pochi benefici dalle attività economiche che causano questi danni. Dagli studi sulle disuguaglianze ambientali il concetto di *giustizia ambientale* viene utilizzato sempre più frequentemente, come paradigma in grado di affrontare diverse questioni legate alle ingiustizie ambientali. Viene inoltre stabilito dall'EPA (Environmental Protection Agency)<sup>45</sup> che per giustizia ambientale si intende il trattamento equo e paritario in materia di oneri e costi ambientali e che non si deve soltanto combattere l'esclusione fisica da questi luoghi ma anche l'esclusione rispetto ai luoghi politici sede di scelte per l'ambiente (EPA 2001). Anche dall'EPA viene quindi riconosciuto il diritto al coinvolgimento nelle decisioni di politica pubblica, che, come si è potuto ampiamente analizzare nel capitolo precedente, in questa vicenda è completamente venuto a mancare. La scelta di non coinvolgere la popolazione in realtà rappresenta un elemento che non è trascurabile, poiché riguarda il riconoscimento o meno dei diritti di una comunità e del suo potere. Percepire le disuguaglianze ambientali come ingiuste comporta quindi il riconoscimento di un privilegio anziché di un diritto, e conduce al trattamento di popolazioni ritenute sacrificabili perché prive di tale privilegio. Molti degli intervistati hanno sottolineato come per decenni la popolazione valsusina sia stata ignorata, comportando una mancanza di riconoscimento del territorio e della sua comunità che ha condotto alla giustificazione della sacrificabilità della salute e dell'ambiente.

La questione della distribuzione degli oneri ambientali indica perciò una nuova linea di demarcazione tra i gruppi sociali; non tracciata dal reddito monetario o dal rapporto con i mezzi di produzione, bensì dalle diseguali opportunità ambientali e di salute (Rosignoli 2020). Una linea che divide e che crea i suoi dannati e i suoi privilegiati, scaricando sui

---

<sup>44</sup> Assemblea Generale delle Nazioni Unite, Rapporto presentato nell'Ottobre 2018 dal titolo "Human rights obligations relating to the enjoyment of a safe, clean, healthy and sustainable environment": <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n18/231/04/pdf/n1823104.pdf?token=6thcwqJQE8UCiPLf98&fe=true>

<sup>45</sup> Environmental Protection Agency, è l'agenzia del governo federale degli Stati Uniti preposta per la protezione dell'ambiente e della salute umana <https://www.epa.gov/environmentaljustice>

primi costi e svantaggi che oltrepassano spesso i bassi livelli di precarietà sociale (*Ivi*). Occuparsi di disuguaglianze ambientali, come fa il movimento No Tav, implica non solo il riconoscimento delle disparità nell’impatto dei rischi ambientali, ma anche comprendere come essi abbiano delle conseguenze sulle comunità, mettendo in relazione la questione ambientale con il tema della giustizia sociale.

#### *4.1.1. Tutela della salute*

La tutela alla salute e dell’ambiente, come già anticipato, è stato uno dei primi e principali motivi di opposizione all’opera da parte degli abitanti della Val di Susa. Il “Movimento No Tav” nasce nel 1995 in opposizione alla realizzazione, non tanto della linea ad alta velocità, ma del traforo nel tunnel, attualmente previsto sotto il massiccio dell’Ambin, che comporta l’estrazione e lo smaltimento in loco di minerali altamente pericolosi. Le preoccupazioni da parte degli abitanti si sono concentrate sugli elevati rischi per la salute legati all’esposizioni di polveri, data l’alta presenza di amianto e uranio nelle montagne valsusina che era già stata registrata in studi precedenti alla questione Tav (Zucchetti 1979) e la possibile contaminazione delle falde acquifere (Cavargna 2018). Inoltre, vengono espresse preoccupazione anche riguardo all’impatto che hanno i cantieri sul territorio, rispetto al fabbisogno idrico ed energetico di cui necessitano, e anche per quanto concerne il trasporto dei materiali degli scavi e il conseguente inquinamento dei mezzi. Fin da subito il territorio si è organizzato per una contro informazione condotta da tecnici e professori del Politecnico di Torino, associazioni quali Habitat e Pro Natura, per indagare i reali danni rispetto alla salute e all’ambiente. Il professore Tartaglia, docente di Fisica al Politecnico di Torino e membro dell’Osservatorio sul Tav fino al 2009, dichiarò che da subito i proponenti dell’opera manipolarono dati e informazioni per convincere l’opinione pubblica, la stampa e la classe dirigente sull’innocuità dell’opera<sup>46</sup>(2015).

Il progetto preliminare presentato da RFI nel 2002 prevedeva la realizzazione di una galleria lunga oltre 23 chilometri sotto il Monte del Musinè, dove però venne riscontrata

---

<sup>46</sup> A. Tartaglia, Relazione tenuta a Torino presso La Fabbrica delle Idee il 7 novembre 2015 nel corso della sessione del Tribunale Permanente dei Popoli.

la presenza di amianto in diverse forme ed era prevista l'estrazione di rocce contenenti quest'ultimo in un volume maggiore di mille di metri cubi (Margaira 2006). Fin dalla presentazione dei primi progetti ci fu una risposta e una presa di posizione anche da parte del personale sanitario operante in valle che denunciò i rischi per la salute. Nel 2004 i medici valsusini scrissero la prima petizione, inoltrata alla Comunità Europea, sulla pericolosità dell'opera per la salute degli abitanti. Una petizione analoga venne presentata anche nel 2011, sottoscritta da 312 medici e operatori sanitari. (Cavargna 2016). A seguito di queste pressioni, i proponenti modificarono il progetto iniziale del tracciato, rinunciando al tunnel originariamente previsto sotto il monte del Musinè. Il tracciato viene quindi spostato più a destra, prevedendo il traforo solo sotto il monte dell'Ambin in cui la possibilità di trovare amianto è limitata ai primi 400 metri di scavi, anche se la localizzazione esatta di questo materiale non può essere prevista se non durante lo scavo stesso. I dati e le ricerche sui rischi per la salute vengono da subito condivisi dai tecnici e i sanitari con la popolazione tramite dépliant e manifesti, e parlano chiaro e riportando una situazione drammatica rispetto ai possibili danni per gli abitanti nel caso in cui i lavori dovessero essere portati a termine. I medici sottolineano come l'esposizione alle polveri di amianto siano estremamente pericolose, per altro l'estrazione di quest'ultimo è stata proprio vietata per legge <sup>47</sup> dato il rischio che la sua esalazione possa portare al mesotelioma maligno della pleura e il tumore al polmone (Tomalino 2015).

Il problema è ben noto ai proponenti che dichiarano che il rischio da esposizione della popolazione non può essere del tutto scongiurato e non può essere garantito il mantenimento dell'esposizione al di sotto dei livelli previsti per legge (Tomalino 2015). Nello studio di VIA presentato da LTF<sup>48</sup> nel 2010 questa criticità è stata solo considerata in relazione ai primi 400 metri del tunnel di base, senza predisporre un piano di sicurezza che possa impedire la dispersione di fibre di amianto durante le fasi di lavorazione, trasporto e stoccaggio, come previsto dal T.U. sulla Sicurezza sul Lavoro per evitarne il disperdimento (DL 81/2008), per cui il rischio di esposizione è ulteriormente aggravato.

---

<sup>47</sup> Legge 27 marzo 1992, n. 257 – Norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto  
[https://www.salute.gov.it/resources/static/primopiano/amianto/normativa/Legge\\_27\\_marzo\\_1992.pdf](https://www.salute.gov.it/resources/static/primopiano/amianto/normativa/Legge_27_marzo_1992.pdf)

<sup>48</sup> Società "Lyon Turin Ferroviaire SAS"

In un'intervista il Presidente di Pro Natura Piemonte Mario Cavargna ha segnalato come queste procedure negli scavi per l'opera non solo non vengano rispettate, ma che concretamente si proceda in una totale sospensione della legalità, seguendo procedure poco attente alle richieste di sicurezza sul territorio. Nello specifico, ha raccontato l'abbandono di scarti di materiali di lavorazione, contenenti amianto per oltre 10 anni vicino al comune di Salbertrand<sup>49</sup> (in alta valle), celando lo smaltimento.

A Salbertrand hanno fatto dei grandi mucchi abbandonati tra cui questi un quantitativo di rocce contenenti amianto, era un deposito completamente abusivo, era a un chilometro dal Paese, lungo la statale, lungo la Ferrovia, e, nonostante ciò, era lì da dieci anni. [...] Adesso è stato sistemato ed è stato rimosso ma non si sa dove sia finito. Nel provvedimento in cui si chiede di togliere questo materiale è descritto tutto ma non si dice dov'è andato a finire l'amianto, ma questo si nota perché a questo documento sono allegati i documenti di trasporto di materiale ordinario. Nonostante ci sia un obbligo nel dichiarare dov'è andato a finire la Regione si è permessa di dire che la ditta può portarlo dove vuole. Anche le imprese qui fanno quello che vogliono, si sentono lo Stato e loro hanno il potere. (Mario Cavargna, Presidente Pro Natura Piemonte)

Un ulteriore aspetto di preoccupazione degli abitanti è legato alle ricadute ambientali delle emissioni create dall'uso di motori a combustione dei macchinari, con un'elevata emissione di particolato (Pm 10 e Pm 2,5) e il legame con diverse patologie respiratorie (Zucchetti et al. 2006). Le polveri sottili o sottilissime sono una scoperta recente nella analisi dei danni per la salute provocati dai cantieri, i loro effetti sono stati affrontati negli ultimi 30 anni e la loro nocività è legata alla capacità di penetrare in profondità nell'apparato respiratorio. Insieme ad altre componenti, fanno parte di un composto di particelle che comprende tutte le altre forme di inquinamento prodotte dai cantieri e che, attraverso la respirazione, colpisce soprattutto le fasce più fragili della popolazione come gli anziani, persone con malattie cardiache e respiratorie e i bambini, causando asma,

---

<sup>49</sup> Fatto riportato su *La Stampa* l'8 novembre del 2019 "Sequestrata dalla Guardia di Finanza la montagna di amianto che blocca il cantiere Tav" <https://www.lastampa.it/topnews/edizioni-locali/torino/2019/11/08/news/salbertrand-sequestrata-dalla-finanza-la-montagna-di-amianto-che-blocca-il-cantiere-tav-1.37875744/>

insufficienza polmonare e affezioni cardiache e polmonari (ibid.). Anche in questo caso i danni sono ben conosciuti dai proponenti dell'opera e nello stesso studio di VIA si affermava che gli incrementi di PM10 "giustificano un'ipotesi di impatto sulla salute pubblica di significativa rilevanza, soprattutto per le fasce di popolazione iper suscettibili a patologie cardiocircolatorie e respiratorie, che indicano incrementi patologici del 10%"<sup>50</sup>. In base a questi parametri, per la zona del cantiere di Rivoli l'incidenza è stata calcolata in tre morti all'anno per il periodo di durata dei cantieri (Tamolino, 2015). I dati riportano quindi prospettive future molto drammatiche, di cui i cittadini della Valle sono perfettamente coscienti, e sono consapevoli che in caso di ripercussioni sulla salute non ci sarà nessuno che se ne farà carico assumendone la difesa.

Non solo, ma l'hanno scritto nel loro documento. L'ultimo dossier per evitare di fare la brutta figura [...]. Nei dossier gli ultimi che hanno fatto hanno messo che in valle, sarà previsto un 10% di aumento di malattie, cardiocircolatorie e polmonari, in modo che se, un domani ti ammali, che abiti qui, ti diranno 'senti noi l'avevamo detto che mi spiace, ma fai parte del 10%...arrangiati' fanno così. (Bruno, membro dell'ANPI e attivista No Tav)

Un ultimo<sup>51</sup> aspetto che riguarda gli aspetti sanitari concerne gli strumenti utilizzati dalle forze dell'ordine per la repressione del dissenso<sup>52</sup>. L'uso della forza e della violenza da parte delle forze dell'ordine nelle pratiche di repressione e per esercitare il potere dello Stato meriterebbero un paragrafo a parte, qui analizziamo solo i danni che l'uso eccessivo della forza e dei mezzi di deterrenza possano provocare alla salute. Tra gli aspetti sanitari connessi alla costruzione della linea non si possono non considerare anche quelli legati al contatto con i gas lacrimogeni abbondantemente utilizzati, ed in modalità quasi mai realmente giustificata, dalle forze dell'ordine durante le manifestazioni di protesta del

---

<sup>50</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2014-008744\\_IT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2014-008744_IT.pdf)

<sup>51</sup> Ultimo tra quelli analizzati in questa sede, perché se ne potrebbero aggiungere molteplici riguardo l'indagine degli effetti sulle vibrazioni e sul rumore. E in generale si potrebbero anche indagare le conseguenze su chi non è attaccato direttamente da queste patologie ma che comunque subisce un indebolimento della propria salute che rende l'organismo più esposto anche a malattie non direttamente collegabili (Cavagna 2018).

<sup>52</sup> L'uso della forza e della violenza da parte delle forze dell'ordine nelle pratiche di repressione e per esercitare il potere dello Stato meriterebbero un paragrafo a parte, qui analizziamo solo i danni che l'uso eccessivo della forza e dei mezzi di deterrenza possano provocare alla salute

movimento No Tav<sup>53</sup>. Gli effettivi effetti a lungo termine che questi gas hanno sulla salute delle persone non sono ancora del tutto conosciuti ma le sostanze all'interno di essi (ortoclorobenzilidene malononitrile) sono altamente tossiche e pericolose perché nell'organismo danno origine a molecole di cianuro (Olajos Salem 2001). In caso di esposizione prolungata o ripetuta, o per soggetti con predisposizione, sono stati riscontrati ustioni e vescicazione cutanee, crisi di asma, danni alle vie respiratorie, innalzamento della pressione arteriosa, sensibilizzazione cutanea e vari tipi di dermatite (ibidem). Sulle conseguenze dall'esposizioni e inalazione di questi gas lacrimogeni permangono attualmente ancora molti interrogativi importanti. Il primo di questi è se possa essere letale o meno. Tomalino nel suo studio su "Tav e Salute pubblica" afferma che "è probabile in effetti che i più esposti, per quanto riguarda basse concentrazioni e ripetute esposizioni, siano proprio gli agenti di pubblica sicurezza. E spero che la popolazione della Valle di Susa non diventi la prima popolazione esposta in modo cronico a questo gas" (Tomalino 2015, 5). Considerati quindi i molteplici interrogativi rispetto all'uso di questi strumenti si può affermare che non si conosce abbastanza questo composto per poterlo usare sulle persone (Olajos E. e Salem H. 2001).

#### *4.1.2. La tutela dell'ambiente*

Insieme alla tutela della salute, un ulteriore aspetto di rivendicazione del movimento No Tav è relativo alla tutela del territorio e delle sue risorse naturali. In particolare, la risorsa idrica che ha costituito per secoli la ricchezza della valle, verrebbe ulteriormente intaccata dai lavori per la realizzazione della nuova linea ad alta velocità. Già i precedenti lavori per la realizzazione delle altre infrastrutture sul territorio hanno gravato pesantemente sulle sorgenti della valle di Susa. Il raddoppio della ferrovia Torino-Modane ha provocato la scomparsa di ventiquattro sorgenti tra Graverè e Mattie-Le gallerie dell'autostrada, tra Exilles e la val Cenischia, hanno contribuito alla scomparsa di sedici sorgenti delle

---

<sup>53</sup> L'uso indiscriminato dei gas lacrimogeni nelle proteste in Val di Susa viene anche denunciato da Amnesty International, articolo consultabile al link: <https://www.amnesty.it/protesta-no-tav-in-val-di-susa-uso-indiscriminato-di-gas-lacrimogeni/>

frazioni di ExillesI lavori della centrale di Pont Ventoux, per una galleria di soli due metri di diametro, hanno prosciugato il rio Pontet, due sorgenti a Venaus, due a Giaglione ed una decina in territorio di Salbertrand, tra cui quella dell'acquedotto di Eclause (Cavargna 2018). La realizzazione della linea Torino-Lione, secondo diversi studi, provocherebbe il tracollo idrico delle risorse montane: gli scavi sotto il massiccio dell'Ambin rischierebbero di prosciugare le falde superficiali in un'area vastissima, causando l'inaridimento delle sorgenti e la dispersione delle riserve d'acqua lungo i canali del tunnel. Questi dati sono riportati anche nel rapporto sugli studi di fattibilità condotto da COWI<sup>54</sup>, studio richiesto dal Parlamento Europeo nel 2006<sup>55</sup>.

Nonostante la committente fosse la stessa Commissione Europea per la costruzione di questa linea, anche in questo caso i proponenti non poterono fare a meno di documentare i dati che prospettavano conseguenze drammatiche. Gli esperti di idraulica hanno segnalato che la sola realizzazione del tunnel avrebbe drenato da 60 a 125 milioni di metri cubi d'acqua l'anno, che corrisponde al fabbisogno idrico di una città con un milione di abitanti (COWI 2015). Gli esperti del rapporto COWI hanno inoltre segnalato un altro aspetto che renderebbe la situazione particolarmente critica, ovvero che le acque intercettate all'interno della montagna sarebbero calde e parte di esse avranno concentrazioni di solfati ben oltre i limiti accettabili per essere immesse nei corsi d'acqua superficiali (2015). Si tratta di un problema non trascurabile, perché queste acque di fuoruscita ucciderebbero i fiumi, e la sottrazione di enormi quantitativi di acqua al massiccio del Moncenisio e dell'Ambin avrà effetti anche sull'alimentazione del lago del Moncenisio che fornisce acqua ad una centrale idroelettrica in Francia e a una in Italia. Se il deficit indotto alle sorgenti che lo alimentano fosse di 25 milioni di metri cubi all'anno, in termini energetici questi significherebbero la perdita di circa 150 milioni di kW/h di energia di punta, che andrebbero inseriti tra i danni causati dal progetto (Cavargna 2018).

---

<sup>54</sup> COWI A/S è un gruppo di consulenza internazionale specializzato in ingegneria, scienze ambientali ed economia con sede in Danimarca <https://www.cowi.com/>

<sup>55</sup> Analisi degli studi condotti da LTF in merito al progetto Lione-Torino (sezione internazionale), COWI A/S consultabile al sito: [https://ec.europa.eu/ten/transport/priority\\_projects/doc/2006-04-25/2006\\_ltf\\_final\\_report\\_it.pdf](https://ec.europa.eu/ten/transport/priority_projects/doc/2006-04-25/2006_ltf_final_report_it.pdf)

Associazioni come Pro Natura e singoli cittadini monitorano costantemente i danni subiti dal territorio, assumendosi l'onere di tenere costantemente alta l'attenzione su questi temi. Essi garantiscono che in Valle ci sia una continua opera di divulgazione e di costituzione di un contro-sapere tecnico e scientifico che costituisce per il movimento una risorsa preziosa, poiché risponde all'esigenza di legittimarsi rigettando le accuse di localismo egoistico (Pellizzoni 2011).

In questo quadro, nell'opposizione al TAV in Val di Susa l'esistenza di una contro-*expertise* tecnico-scientifica è stata in grado di sortire risultati rilevanti in merito alla diffusione e legittimazione della mobilitazione (Della Porta e Piazza 2008). Il sapere tecnico viene così acquisito da militanti e attivisti, i quali diventano a loro volta esperti "laici", detentori anche di altre conoscenze locali inerenti al territorio (*Ivi*). Il tutto viene rafforzato dal fatto che il "tecnico" è quasi sempre valsusino, una figura nota, di fiducia e che comunica con lo stesso linguaggio di attivisti e abitanti. Ma soprattutto non rappresenta una figura a cui delegare il compito di discussione e divulgazione in assemblee o incontri di vario genere, ma piuttosto un tramite attraverso cui apprendere dati informazioni e nozioni che rendano possibile un'autonomia di argomentazione (*Ivi*). Questo aspetto è emerso anche in molte delle interviste, dove sempre mi sono stati spesso mostrati dati puntuali e dettagliati anche da persone che non ricoprono un ruolo tecnico. Una testimonianza delle pratiche di acquisizione del sapere tecnico mi è anche stato raccontato da uno degli intervistati, settantenne appartenente al movimento No Tav.

Siamo andati là l'altro giorno a vedere com'era la situazione [a Salbertrand], lì adesso non c'è niente ma devono mettere lì sta roba gigantesca<sup>56</sup>, in una zona che è esondabile! Ci sono proprio i cartelli con scritto "zona esondabile" e loro vogliono farci sta roba... noi siamo andati lì con Cavargna e gli altri, lui sai che ha studiato al Politecnico, no? Lui ne sa... ed era lì che ci spiegava a tutti i l'assurdità di questa cosa, per i rischi idrogeologici e sanitari. Però niente, è un'opera strategica quindi gli interessi vanno sopra anche le leggi della fisica. (Piero, attivista movimento No Tav)

---

<sup>56</sup> È previsto che a Salbertrand venga costruita una fabbrica di concii  
<http://www.lunanuova.it/home/2024/03/07/news/tav-a-salbertrand-i-primi-vagiti-del-cantiere-per-la-fabbrica-dei-conci-515023/>

Un'altra dimensione delle disuguaglianze rispetto alla difesa della salute, oltre a quella collegata ai rischi ambientali, riguarda la disuguaglianza nelle opportunità di accesso ai servizi sanitari, un'importante esigenza che ha coinvolto massivamente il territorio valsusino. In Val di Susa negli ultimi anni si è assistito alla progressiva chiusura di diversi poli sanitari, nello specifico l'ospedale di Avigliana, l'ospedale di Giaveno, mentre l'ospedale di Susa è stato depotenziato, garantendo solo il punto nascite e quello ortopedico. In un'intervista un amministratore di Sant'Ambrogio evidenzia come soprattutto per la media e alta Valle ci sia una distanza notevole dal primo ospedale.

La razionalizzazione dei poli sanitari regionali nella Val Susa ha comportato la chiusura dell'ospedale di Avigliana, la chiusura dell'ospedale di Giaveno, Susa parzialmente chiuso. Dopo una sorta di battaglia è rimasto [a Susa] il polo nascite e il polo ortopedico. Se uno si rompe una gamba a Sestriere deve fare più di 90km per trovare un ospedale a Rivoli. Tra l'altro, l'alta valle per molti servizi si dirige a Briançon, che è comunque da una altra parte. E per cui, chiaro, ciò che la gente ha percepito è che i servizi sono peggiorati, no? Potrebbero essere, come dire, sviluppati i poli di assistenza diversi eccetera, e questo è abbastanza carente; quindi, questi servizi [quelli sanitari] sono carenti. (Silvano Barella, Vicesindaco di Sant'Ambrogio)

I tagli al servizio sanitario nazionale hanno coinvolto l'intero Paese e non è sicuramente una condizione che ha deprivato solo questo territorio. Quello che però viene sottolineato da un altro amministratore comunale, è che negli ultimi anni si è avuta l'impressione che questo territorio sia stato oggetto di una politica di esclusione, soprattutto in termini di investimenti, rispetto ad altre aree del Piemonte.

Allora, io devo dire che per un certo periodo penso che si possa dire che la Val di Susa è stata messa ai margini per questa sua posizione [riferito all'opposizione rispetto alla realizzazione dell'opera]. Soprattutto la parte più progressista, più di sinistra. Non abbiamo avuto rappresentanti eletti in posti di rilievo nelle istituzioni sovracomunali, non abbiamo avuto voce in capitolo rispetto alle politiche di sviluppo. La sensazione che ho io è che si preferiva andare a investire nel Canavese, nella zona ovest, nel Carmagnolese, altrove piuttosto che venire qui. (Luigi, Amministratore comunale di Condove)

### *4.1.3 Critiche al lavoro*

Un'altra dimensione di azione del Movimento No TAV concerne il tema del lavoro. Questa attenzione si delinea più che altro nella smentita della propaganda sulle future opportunità occupazionali che rappresenta da anni uno slogan da parte dei proponenti, supportato dai favorevoli all'opera. In particolare, i sostenitori della linea ad alta velocità, per ottenere consensi, annunciano che all'opera sarà legato un esponenziale incremento di occupazione in Valle e un conseguente aumento di benessere e ricchezza. Tra gli abitanti del territorio ormai c'è una notevole disillusione nei confronti di questa narrativa, portata dalle promesse inattese rispetto a tutte le altre opere che sono state realizzate sul territorio. Come riporta un commerciante della bassa Valle, attivista del movimento No Tav e volontario in varie associazioni del territorio.

Ci hanno fatto innumerevoli promesse, sulla ricchezza, sull'occupazione, su nuovi posti di lavoro... e com'è che continuiamo a restare una delle zone più depresse del Piemonte? Perché il paradigma "grandi opere uguale a ricchezza" è falso! Senza tenere conto di tutti i posti di lavoro che vengono tolti, dal nostro territorio vengono sottratti più di 4 milioni di metri quadri di terre che potrebbero essere usate per molte altre cose. Con queste grandi opere non è che vanno a dare il lavoro al valsusino, ci sono ditte multinazionali che prendono l'appalto e poi subappaltano e subappaltano e via avanti così. (Mauro, commerciante della bassa valle)

Il tema degli appalti e dei subappalti è centrale nel comprendere il tipo di lavoro che quest'opera, come molte altre, offre. Mario Cavargna (2018) spiega quali sono i passaggi previsti nella TAV s.p.a per l'assegnazione del lavoro, indicando cinque livelli. Al di sopra di tutto c'è un General Contractor a cui il governo ha affidato l'opera, a sua volta questo affida la costruzione delle tratte a un consorzio di grandi imprese che si occupano della progettazione esecutiva e dell'esecuzione di lavori. Qui la tratta viene spezzettata in lotti e per ognuno di essi si formavano consorzi di imprese di costruzioni, ognuna delle quali ha una specializzazione particolare rispetto alla tipologia del lavoro richiesto in quel tratto (galleria, viadotti oppure opere a cielo aperto). Successivamente il quarto livello (in cui sono già stati spesi il 10%-15% dei costi a ogni passaggio) è quello dei lavoratori effettivi, ma nel quale sono coinvolti operai specializzati capaci di operare con macchinari

che richiedono esperienza e quindi viene ingaggiato personale proprio, assunto precedentemente che si sposta con i macchinari e tra i cantieri. Poi ci sono i lavori di quinto livello, quello in cui non occorre essere specialisti, come nel caso dei trasporti. Il problema di tutti questi passaggi sorge nel momento in cui le società del consorzio sanno che il numero delle piccole imprese che vogliono lavorare è grande, e qui vengono scelte quelle che prevedono un costo minore e attraverso l'indizione di subappalti il lavoro viene assegnato a chi offre un prezzo più stracciato. Solamente che, oltre a un certo punto, l'offerta minore si ottiene solo facendo qualcosa in meno, che può riguardare o uno scorretto o illegittimo smaltimento dei rifiuti, o l'uso di mezzi vecchi o con l'utilizzo di una mano d'opera sottopagata. Questo livello potrebbe anche essere adatto alle ditte locali, ma esse vengono tagliate fuori dai prezzi di chi fa ribassi inaccettabili.

In questi termini il movimento si oppone all'opera, non solo perché non crede all'illusione dell'occupazione ma anche perché si oppone a una certa dinamica e qualità del lavoro che è diventato tipico nel mercato odierno. Nella quale prevale una produzione decentrate in unità di piccole dimensioni con sistemi dell'appalto e sub-appalto e con lavoratori spesso a bassa qualifica, con la conseguente riduzione dell'incidenza dei lavori a lungo termine a vantaggio di forme di lavoro precarie e spesso non tutelate (Basso e Perocco, 2003).

Questo aspetto dell'opposizione viene raccontato da un intervistato ultrasessantenne della bassa valle, militante nel movimento da anni, anche lui evidenzia come il lavoro offerto per la costruzione della linea e per il traforo non sia di qualità.

È anche un discorso di qualità del lavoro che si viene a creare. Per cui avremo una manodopera altamente specializzata, quella che comanda il robot che vanno in galleria a scavare, che sarà in percentuale minima, trascurabile. E poi tutta l'altra massa di lavoro di bassa qualità allo sbando. Anche lì ci sarà quella fetta di lavoratori sacrificabili che li puoi far fare i lavori in mezzo alla polvere, in posti pericolosi, a dragare, a scavare, quelli che puoi sfruttare perché magari sono dei poveracci. [...] Chi ha bisogno, chi ha necessità lavora in qualsiasi condizione. Noi non era questo volevamo, che volevamo in Val di Susa, ma anche nelle zone magari più povere e più disagiate, dal punto di vista dei posti di lavoro. Noi vogliamo il lavoro ma che siano lavori con un contratto e che abbiano una certa qualità, una certa dignità. Non lavori che fai per qualche mese poi cambio e arriva un altro disposto ad accettare a

respirarsi l'amianto pur di lavorare. (Giuseppe, ex amministratore Comunità Montana Bassa Val di Susa)

Come sottolineato dal Movimento No Tav e dalla Procura di Torino, collegato a questa tipologia di assegnazione del lavoro c'è il grande problema delle infiltrazioni del crimine organizzato, le cui organizzazioni si inseriscono e si intrecciano con il sistema dei grandi appalti<sup>57</sup>. Per altro queste preoccupazioni si sono rilevate lecite poiché sono già state emesse più condanne per varie imputazioni (corruzione, estorsione, ecc...) per infiltrazioni mafiose sia per gli appalti di manutenzione per opere come l'autostrada A32 ma anche per gli interessi relativi ai lavori del Tav.

## **4.2 Da un movimento di opposizione a una comunità, e la sua rappresentazione**

### *4.2.1 La forza e le caratteristiche del movimento NO TAV*

Il movimento NO TAV ha una storia ultratrentennale. La popolazione e più di venti amministratori locali continuano a opporre una resistenza alla costruzione dell'opera dal 1991. Sorge spontaneo domandarsi quali siano i fattori che hanno permesso questa longevità, questo aspetto è stato indagato nelle interviste, svelando una varietà di cause. Un primo elemento che viene identificato dagli intervistati è stato la condivisione di alcuni sentimenti che hanno accomunato inizialmente la popolazione, legati principalmente alla paura e le preoccupazioni rispetto alle conseguenze dell'opera.

Il movimento è uscito nel momento del pericolo. Nel momento in cui le persone si sono viste tolte dei diritti che pensavano di avere [...]. All'inizio è stata soprattutto la paura, per sé, per il futuro dei propri figli... prima a mala pena ci si parlava tra i

---

<sup>57</sup> Articolo su Repubblica "Tav, la Cassazione: la 'ndrangheta era interessata a lavori in Val di Susa": [https://torino.repubblica.it/cronaca/2019/03/07/news/tav\\_la\\_cassazione\\_la\\_ndrangheta\\_era\\_interessata\\_a\\_lavori\\_in\\_val\\_di\\_susa-220977387/](https://torino.repubblica.it/cronaca/2019/03/07/news/tav_la_cassazione_la_ndrangheta_era_interessata_a_lavori_in_val_di_susa-220977387/)

Articolo su ValsusaOggi: "La 'Ndrangheta in Valsusa e l'appello inascoltato" [del Procuratore di Torino] <https://www.valsusaoggi.it/la-ndrangheta-in-valsusa-e-lappello-inascoltato/>

Articolo su L'indipendente "Le mani della mafia anche sulla TAV Torino-Lione: nove arresti" <https://www.lindipendente.online/2024/04/06/le-mani-della-mafia-anche-sulla-tav-torino-lione-nove-arresti/>

Sul web sono rintracciabili numerosi articoli a riguardo

vari paesi. Forse in quel momento ci siamo riconosciuti come simili. Però non è stata la paura a far durare tutta sta storia... solo con la paura uno non va da nessuna parte e questo noi lo sapevamo, anche per farci ascoltare, c'era bisogno di formarsi, di condividere, di unirsi. (Oscar Margaira, ex amministratore della Comunità Montana)

Come sottolineato in questo stralcio di intervista, nonostante questi sentimenti abbiano permesso un'iniziale aggregazione tra le persone, la forza si è poi costruita nel tempo. Un aspetto che ha dato forza al movimento è stato certamente avere l'appoggio da parte delle istituzioni locali. Infatti, fin da subito la Comunità Montana e poi le varie amministrazioni si sono espresse in difesa del territorio e sempre sono scese in piazza e hanno manifestato con le fasce tricolore accanto alla popolazione. Questo ha permesso di creare anche legami di fiducia che hanno accorciato le distanze tra cittadini e le istituzioni. Insieme a ciò si aggiunge l'aver condotto una lotta consapevole, informata e studiata in cui il sapere è sempre stato condiviso tramite strumenti di informazione e convegni con tecnici aperti alla popolazione. Ma tutti gli intervistati concordano nell'individuare come principale motivo della durata del movimento, la sua eterogeneità e la capacità di mantenere al suo interno molte voci diverse tra loro, senza che una prevalessesse le altre.

Infatti, analizzando la composizione sociale del movimento No Tav si può evidenziare come si manifesti la compresenza di gruppi eterogenei, per età, genere, classe e *status* di appartenenza e, allo stesso tempo, composta da reti sociali complesse, per la diversità delle varie aree di movimento, che include dai cattolici ai centri sociali (Maltese 2014). A raccontarlo è anche Eugenio uno dei membri del movimento "Cattolici per la vita della Valle"<sup>58</sup>, che rientra tra uno dei tanti movimenti all'interno del movimento No Tav.

L'eterogeneità è proprio una caratteristica di un movimento, quindi questo fa sì che è anche più difficile diciamo da distruggere, tra virgolette, no? Perché le riflessioni all'interno del movimento sono tante, che arrivano da filoni culturali molto diversi, ma che si ritrovano uniti su uno stesso obiettivo. L'abbiamo sperimentato tutti quanti, alla fin fine si riesce ad abbattere dei pregiudizi che in precedenza potevi avere verso l'altro, e quindi questo è stata una crescita innanzitutto personale per tutti quanti e poi ha permesso di esprimersi liberamente. Noi come gruppo cerchiamo di portare i valori cristiani di pace e non violenza all'interno del movimento e poi

---

<sup>58</sup> <https://cattoliciperlavitadellavalle.blogspot.com/>

lavoriamo come NO TAV all'interno della Chiesa<sup>59</sup>. (Eugenio Cantore, membro dei "Cattolici per la Vita per la Valle")

Anche da un'altra voce viene raccontata come la diversità abbia coesistito all'interno del movimento, tra gruppi che prima di allora probabilmente non avrebbero condiviso molto. E alla domanda riguardo a quale fosse il motivo di una durata così lunga del movimento rispetto ad altri, la risposta è stata:

Guarda è molto semplice: perché è trasversale. Non mi chiedere come sia possibile, però è andata così... ci sono gli anarchici, i democristiani, ci sono dentro quelli che andavano al presidio e alle manifestazioni con il rosario in mano, cantando Salve Regina, ci sono dentro i compagni comunisti che di Salve Regina, del rosario se ne infischiano... però stranamente dentro al movimento no tav sono riusciti tutti a convivere. Ci sono altri movimenti che si sono sciolti, forse è anche che qualcuno alla fine ci ha "messo il cappello sopra", o una bandiera. La classe politica dirigente sa che se riesce a mettere un cappello partitico su un movimento, su un comitato spontaneo lo distrugge. (Mauro, commerciante della bassa valle)

Un ulteriore aspetto che ha garantito la persistenza del movimento viene individuato dalla professoressa Alessandra Algostino che racconta come un aspetto fondamentale sia stato quello del ricambio generazionale. Aspetto che sia stato garantito dalla capacità del movimento di tramandare la storia e i motivi di opposizione, costituendo anche dei luoghi di memoria collettiva, come archivi anche online.

C'è stata la capacità di ricambio generazionale che non è scontata. Si è creata una memoria collettiva creando dei luoghi di riflessione. [...] Nel sito del Controsservatorio<sup>60</sup> si è cercato di tenere traccia di tutta la documentazione, articoli di giornale, ma anche alcune interviste soprattutto di anziani No Tav, che sono molto belle perché raccontano proprio le loro storie. Alla fine, riportano la costruzione di un legame sociale che si è creato in Val di Susa, che riporta un elemento fondamentale della democrazia, cioè il fatto che la persona non è isolata, ma la

---

<sup>59</sup> La diocesi di Susa si è da sempre esposta a favore dell'opera.

<sup>60</sup> Il sito "Traccia No TAV" è un archivio online del Centro di Documentazione Emilio Tornior curato dal Controsservatorio Valsusa, dal sito si legge "Nato nel maggio del 2018 e da allora l'archivio è in continuo aggiornamento. Conserviamo le voci di chi ha lasciato un segno per ascoltare nuove voci e lasciare nuove tracce." <https://www.controsservatoriovalsusa.org/tracce-no-tav/home>

persona inserita una rete di relazioni. In Val di Susa, con il movimento No Tav si sono un po' ricostruite questa rete di relazione, questi presidi che si sono stati e nei vari paesi hanno proprio ricostruito luoghi in cui le persone si ritrovano. [...] C'era magari il professore del Politecnico che andava ai presidi a tenere delle conferenze, e la signora ottantenne che portava le crostate per tutti; c'è questa dimensione che è stata portata avanti nel movimento che ha portato alla costruzione di una comunità. (Alessandra Algostino, docente di Diritto Costituzionale all'Università di Torino)

In questo stralcio di intervista viene raccontato con semplicità un passaggio che è fondamentale, di come le pratiche messe in atto dal movimento abbiano portato alla costituzione di una comunità, che prima della questione Tav non viene percepita e riconosciuta da molti degli intervistati.

#### *4.2.2 Il consolidamento di una comunità valsusina*

Per via della minaccia del Tav, le persone hanno sentito il bisogno comune di ritrovarsi, di condividere idee spazi e forme di resistenza. La minaccia ha trasformato quella che era una società piuttosto sfilacciata, con legami deboli in una vera e propria comunità (Aime 2016). Come sottolineato anche dalla professoressa Algostino uno degli aspetti più rilevanti è che si è avviato un discorso intergenerazionale e soprattutto nei presidi si sono creati dei momenti di convivialità e scene di quotidianità che hanno favorito la costruzione di reti sociali. Nel corso degli anni queste pratiche di socialità hanno cambiato le relazioni, allargando i rapporti di amicizia anche tra i vari paesi (Aime 2016).

Sì prima non dico che si era nemici tra i paesi ma ognuno si faceva un po' gli affari suoi. Poi inizi a trovarti, a discutere a condividere la quotidianità anche nei presidi e si creano legami di amicizia che durano da decenni. Adesso ci si conosce quasi tutti, e crei anche occasioni di incontro anche fuori dal movimento. (Bruno, membro dell'ANPI e attivista No Tav)

Queste relazioni si manifestano in maniera più visibile nell'organizzazione e programmazione di azioni comuni di tutela del territorio. La comunità, assumendo un ruolo attivo nel cambiamento, sviluppa il nucleo identitario della propria coscienza collettiva (Maltese 2014). Infatti, le interazioni faccia a faccia tra i residenti di un

territorio, che qui sono avvenute negli spazi e luoghi del movimento, hanno stimolato legami sociali che supportano l'azione collettiva nel perseguimento di obiettivi pubblici o collettivi. Queste aspettative condivise e la fiducia reciproca promuovono un senso di coesione e appartenenza che Sampson denota come *efficacia collettiva* (2012). La capacità dell'efficacia collettiva non è solo quella di fungere da "scudo" contro i cambiamenti strutturali dei luoghi locali, ma anche quella di incidere sullo sviluppo territoriale (Sampson 2012). Un elemento fondamentale che è maturato all'interno della comunità valsusina è la partecipazione dei singoli per perseguire gli interessi pubblici e della comunità, che si sono tradotti in impegno politico nel senso più alto del termine, di tutela e interesse verso la "cosa pubblica" (Algostino 2011). La professoressa Algostino sottolinea come la partecipazione sia uno dei valori fondanti della nostra democrazia, che allo stesso tempo fornisce anche una via di emancipazione per le persone tra i luoghi lasciati indietro.

Allora l'essenza della democrazia non sono le istituzioni, ma l'essenza della democrazia è la partecipazione. La partecipazione che proprio la nostra Costituzione dice che deve essere una partecipazione effettiva. [...] In questo senso il movimento No Tav ha esercitato questo tipo di partecipazione effettiva con una partecipazione che si può definire popolare. Perché al movimento e alla comunità che si è creata partecipano con pari dignità universitari, pastori, operai, docenti.

In un altro passaggio Algostino sottolinea l'importanza non solo della partecipazione ma anche che essa sia trasversale e plurale nella vita politica e sociale. Poiché questa forma di partecipazione non solo arricchisce il dibattito democratico ma ha anche un effetto di percorso di emancipazione per le persone e la comunità coinvolta. La professoressa raccontando una scena di quotidianità all'interno di uno dei presidi presenti in Valle sottolinea come l'impegno civico e la partecipazione attiva possano portare a una maggiore consapevolezza e conoscenza.

C'è stata una partecipazione di diverso tipo, in questo senso plurale e trasversale. È una vera e propria partecipazione effettiva che ha portato anche a quello che è un altro elemento importante nella Costituzione, cioè un percorso di emancipazione. [...] Una sera ero in Valle a un presidio e c'erano due anziani valligiani vicino a un bidone, che discutevano delle multinazionali in Africa. Allora, questo vuol dire, no? È un percorso anche di conoscenza e di emancipazione, cioè dall'idea iniziale

opponiamoci a questa grande opera in nome dell'ambiente si è poi passati a ragionare su un modello di sviluppo. (Alessandra Algostino, docente di Diritto Costituzionale all'Università di Torino)

Questo esempio riportato nello stralcio illustra come il coinvolgimento politico possa trasformarsi in un percorso di crescita non solo personale ma anche collettiva, contribuendo al rafforzamento di una dimensione comunitaria. Nell'analisi della costituzione di una comunità la letteratura offre diversi approcci, che mettono al centro la percezione di una minaccia e la conseguente generazione di un conflitto. La coscienza della comunità può essere fortemente collegata alla percezione dei suoi confini che nasce dall'esperienza che viene fatta dalla comunità (Tonnie 2011). In questo caso l'esperienza è legata alla percezione di una minaccia ambiente provocata da un nemico esterno. La percezione di una minaccia viene identificata anche da Doug McAdam come uno dei meccanismi fondamentali coinvolti nei processi di mobilitazione che porta alla costruzione di una comunità (2005).

Analizzando la comunità con approccio più "politico", Turner definisce la *communitas* come una parte della società che si contrappone al regime strutturato delle relazioni tra gli individui, restituendo un modo di partecipare alla società in un modo non conforme all'ordine statuario dominante (2001). In questi termini la comunità esiste all'interno di un perenne conflitto, che viene mantenuto a bassi livelli di intensità per la maggior parte. Il territorio "in conflitto" nelle mobilitazioni locali è il luogo all'interno del quale far maturare una nuova coscienza collettiva, la coscienza di luogo, che sia in grado di porsi come forza propulsiva di un contro-potere che agisce per riappropriarsi di una certa auto-determinazione (Turner 2001). In questi termini il conflitto viene agito da un'eterogeneità che si configura comunità nella lotta, in questo caso non solo contro un treno ma contro un rapporto di dominazione e sviluppo manipolato (Maltese 2014).

Nello specifico la ricomposizione sociale e della comunità, e una coscienza di luogo, può considerarsi in questo caso come il "prodotto" del processo di mobilitazione territoriale che prende forma all'interno di dinamiche conflittuali (Beccattini 2010). Il conflitto qui avviene tra due blocchi, da un lato una élite politico-economica e dall'altra un potere costituito da quelle che è diventata una comunità resistente (Aime 2016).

Quest'insieme di attori può costituire il potenziale soggetto collettivo della trasformazione verso una "globalizzazione dal basso" (Magnaghi 2001) e democrazia dal basso. Infatti, come sottolinea Algostino "il conflitto fa parte della democrazia, la democrazia infatti è espressione del conflitto".

Un'altra chiave interpretativa proposta da Wuthnow per comprendere le comunità montane e rurali è considerarle come "*comunità morali*" (2018). Questo concetto non si riferisce alla moralità intesa come bene o giusto, bensì al senso di appartenenza e agli obblighi reciproci che le persone sentono di avere nei confronti del territorio e le une con le altre; le comunità morali sono sostenute da interazioni sociali che creano lealtà e fiducia reciproca nell'area locale (Wuthnow 2018).

#### *4.2.3 Rappresentazione stigmatizzante Nimby della popolazione e del movimento*

Anche in val di Susa, come spesso avviene nei dibattiti riguardanti i luoghi lasciati indietro, si è verificata una tendenza a etichettare e a stereotipare la popolazione residente come retrograda, portando a una sorta di stigmatizzazione (Karasz et al. 2023). Una delle accuse che più spesso sono state rivolte al movimento No Tav e alla popolazione valsusina è quella di essere un popolo contro al progresso a cui è spesso stata affibbiata l'etichetta, da parte della politica e dai media, di *Nimby*, acronimo di Not In My Back Yard, l'equivalente italiano del "non nel mio giardino". Questo termine sottende la presenza di un comportamento conservatore che per tutelare gli interessi di pochi finisce per essere d'intralcio per opere di interesse generale (Spina 2009). Viene raccontata dai media come la "sindrome del rifiuto locale contro le opere sgradite" ed è diventato un importante tema di dibattito pubblico anche a livello internazionale. In Italia questo termine è stato ampiamente usato a partire dagli anni Settanta nei confronti di diversi movimenti ambientalisti, talvolta è stato anche abusato trasformando ogni mobilitazione come mossa da interessi meramente egoistici e delegittimando anche i motivi della protesta. Le proteste contro usi non voluti e condivisi del territorio sono una costante delle democrazie a economia avanzata, e ciò smentisce l'idea che solo l'Italia sia caratterizzata da un ambientalismo incoerente e irrazionale che l'ha portata più volte ad essere descritta come il "Paese del NO" (Spina 2009).

Tale narrazione negativa si richiama ad una lettura delle opposizioni locali come forme di un localismo contraddistinto da tratti egoistici, di comunità chiuse sul proprio interesse, che finiscono con l'ostacolare il "progresso" e il perseguimento dell'interesse generale (nazionale) dei cittadini. Questa retorica è ben nota ai valsusini, che come raccontato in diverse interviste si sono dovuti scontrare più volte con questa rappresentazione una volta superati i confini della Valle e c'è anche la consapevolezza che i media abbiano avuto un ruolo centrale nella costruzione di questa immagine. Infatti, la teoria della sindrome Nimby ha trovato ampiamente sostegno nei media e nella politica fornendo quattro categorie interpretative del comportamento degli oppositori collegando i motivi della protesta a: una scarsa informazione e ignoranza sul progetto, una valutazione irrazionale e emotiva dei rischi, un atteggiamento di prudenza rispetto al progresso, e una sfiducia nell'amministrazione pubblica (Kraft e Clary 1991; Freudenburg e Pastor, 1992).

Da un lato c'è stata una campagna di promozione dell'opera, con tutti gli slogan sul lavoro, il progresso, lo sviluppo e dall'altra c'è stata un'azione per denigrare la popolazione locale, presentandola come Nimby, degli arroccati... Ce lo siamo sentiti dire anche diversi politici di Torino "Se volete continuare ad abitare con le pecore fate pure" così aveva detto no? Purtroppo, i loro mezzi sono molto potenti e hanno più risonanza, per cui se dicono qualcosa loro è vero e tutta Italia ti percepisce così. [...] E da fuori l'effetto che ne ha generato è questo: l'opposizione è stata presentata come frutto di un arroccamento difendendo le amenità di un territorio egoisticamente rispetto alle esigenze dello sviluppo, c'è stato quindi anche un sentimento di essere incompresi rispetto alle nostre posizioni. (Bruno, membro dell'ANPI e attivista No Tav)

L'etichetta "*Nimby*" è stata utilizzata sia con un significato denotativo, indicando semplicemente le situazioni di protesta e conflitto, sia con un significato connotativo, caratterizzando tali proteste in un modo complessivamente negativo. L'uso, consapevole o inconsapevole, del termine *Nimby* nella definizione di una protesta implica, in primo luogo, il fatto che l'opera sia necessaria per assicurare sviluppo e benessere a tutta la società; in secondo luogo, che la stessa opera venga contestata dagli oppositori locali solo perché è da realizzare "nel loro cortile; in terzo luogo, che, se tale opera venisse costruita altrove, gli attuali contestatori terminerebbero la loro opposizione (Spina 2009).

Quest'ultimo aspetto è stato più volte smentito dal movimento che ha sempre dichiarato "né qui né altrove", sostenendo l'inutilità dell'opera con un elevato quantitativo di dati e di ricerche. Non si può certo negare che le rivendicazioni nascono dall'idea di difendere il proprio territorio e la propria salute ma presto hanno assunto una connotazione più ampia e universalista; le rivendicazioni, infatti, si richiamano a una tutela dell'ambiente, della salute e del lavoro che va al di là del semplice orizzonte locale (Aime 2016). Il discorso si allarga poi a temi di sviluppo sostenibile, talvolta alla teorizzazione della decrescita e all'idea di una comunità più solidare e più equa.

Nonostante ciò, le proteste sono state associate a una cultura politica conservatrice e populista e nel nostro Paese, oltre a queste interpretazioni è emersa anche un'altra visione implicita della teoria Nimby, secondo la quale questi conflitti sono illegittimi perché in aperto contrasto con decisioni prese da autorità, che non solo sono scientificamente competenti, ma soprattutto democraticamente elette e legittimamente rappresentanti della volontà generale (Spina 2009). Si tratta di un copione generalizzato a molte delle mobilitazioni, anche politicamente trasversale rinforzato dal costante sospetto che nella protesta locale siano coinvolti gruppi criminali o terroristici, o comunque violenti, e che addirittura siano proprio questi gruppi a guidare ed orientare i contestatori (ibidem).

La narrazione che ha spesso rappresentato i militanti del movimento come violenti e criminali è stata moltissime volte utilizzata soprattutto per delegittimare la credibilità del movimento e talvolta anche per legittimare e giustificare l'uso della violenza da parte delle forze dell'ordine durante le manifestazioni.

Se ti va bene dicono che siamo dei montanari retrogradi, quando ti va male ti dicono che siamo dei violenti dei criminali. Tantissime volte mi sono scontrato con questa rappresentazione, che mi dicono che siamo degli estremisti che esageriamo. C'è stata un po' la costruzione del teatrino in cui ci sono i buoni e i cattivi dove i buoni ovviamente sono lo stato e i cattivi siamo noi e chi manista. [...] che poi c'è la rappresentazione che lo stato sono gli sbirri, ma i nostri sindaci con la fascia tricolore non rappresentano lo Stato? E ci sono state che in cui vedevi uno di fronte all'altro una linea di caschi blu e una di fasce tricolore e ti chiedi lo Stato dove sta? (Lorenzo, giovane valsusino appartenente a diverse associazioni culturali locali)

Al di là di alcuni episodi di violenza, marginali rispetto all'entità complessiva delle proteste, tale sospetto si dimostra in realtà infondato (Spina 2009). Tuttavia, sia per il rispetto del principio della volontà generale incarnata nello Stato, sia per la ferma condanna di qualsiasi forma di illegalità e anarchia (anche se commesse da famiglie o anziani) l'impiego della forza pubblica anche di natura militare è stata considerata dall'opinione pubblica, come legittimo.

Data l'attuale cultura politica del nostro Paese, e delle modalità utilizzate nella repressione del dissenso, la professoressa Algostino ha definito il caso Valsusino del Tav come un "laboratorio di repressione", un laboratorio su come si reprime una protesta dal punto di vista mediatico, tramite la denigrazione e la criminalizzazione, e dall'altro lato tramite l'utilizzo dello strumento penale come strumento di repressione e a scopo intimidatorio<sup>61</sup>. Collegato a ciò anche un giovane valsusino ha riscontrato alcune similitudini rispetto ai trattamenti che vengono riservati ai partecipanti alle varie mobilitazioni per il clima o di sostegno al popolo palestinese.

Io sono contento che adesso qualcuno stia aprendo gli occhi sul fatto che non sia normale usare i manganelli contro degli studenti o mettere in carcere uno solo perché ha bloccato un'autostrada. Noi è da 30 anni che denunciavamo queste pratiche ma nessuno ci ha ascoltato. Per lo meno ora noi siamo pronti e staremo accanto ai manifestanti perché sappiamo cosa vuol dire e sappiamo già tutte le cose che metteranno in atto per screditarli e per impaurirli. Però ecco sarebbe stato bello se tempo fa qualcuno ascoltasse anche noi. (Marco, giovane studente valsusino)

In generale si può assumere che chi detiene un maggior potere di condizionamento sociale (le istituzioni, i partiti politici, i grandi gruppi di interesse e i media) ha messo in atto e mette in atto un processo di costruzione simbolica del "nemico" a danno delle piccole comunità locali, anche al fine di oscurare o distrarre l'attenzione pubblica rispetto alle proprie responsabilità, errori e convenienze (Spina 2009). Infatti, l'insorgere del conflitto non è avvenuto tanto rispetto alla pianificazione dell'infrastruttura, quanto più in risposta all'assetto politico e giuridico della sua gestione e realizzazione.

---

<sup>61</sup> Parafrasi di uno stralcio di intervista.

Infine, un'ampia letteratura ha dimostrato l'infondatezza di queste assunzioni invitando politici, imprenditori e giornalisti ad abbandonare il concetto indifferenziato di Nimby, che accomuna tutti i tipi di proteste e comunità, assimila le ragioni dell'opposizione, elimina le differenze di contesto, progetto e processo decisionale (Spina 2009; Bobbio e Zeppetella 1999; Faggi e Turco 1999). Il suo impiego presenta due problemi fondamentali: in primo luogo, non favorisce la comprensione del fenomeno sociale, né, di conseguenza, la sua risoluzione politica; in secondo luogo, da subito colloca il problema in termini di separazione, opposizione e conflitto, compromettendo la possibilità di un reciproco riconoscimento delle parti coinvolte e delle loro motivazioni e, quindi, la possibilità di una cooperazione. Questa logica rappresenta a pieno la teoria *Nimby*, che presuppone fin dall'inizio chi abbia ragione, senza interrogarsi sulle ragioni del dissenso (ibidem). Indipendentemente dall'interpretazione adottata, etichettare un caso di resistenza contro la localizzazione di un'opera, come un esempio di *Nimby*, è un'accusa implicita che assume l'esistenza di una parte giusta e di una sbagliata (Boholm, Löfstedt, 2004). Infatti, il dibattito accademico ha evidenziato come il termine *Nimby* sia un'etichetta dispregiativa che riflette il punto di vista dei portatori degli interessi generali (Bobbio, 1999). L'accusa di *Nimby* separa così il legittimo confronto critico da una protesta considerata non meritevole di risposte da parte dell'autorità pubblica (Tapie-Grime, 1997). Il successo di questo termine, nella sua semplificazione e nel suo carattere profondamente screditante, è anche il simbolo delle difficoltà dell'attuale approccio politico nella pianificazione e localizzazione di opere e impianti con finalità pubbliche (Wolsink, 2006). Per questo, tra le funzioni politiche del termine *Nimby*, vi è quella di trasformare la comunità opponente nel capro espiatorio per i limiti dei processi decisionali e i problemi della società nazionale. Si tratta allora di una problematizzazione diversiva (Freudenburg et al.1998), cioè della costruzione ad hoc di un problema sociale quale quello della protesta locale.

Qui ormai non è nemmeno più una questione del treno... Sono passati più di trent'anni, ne abbiamo fatte di ogni e di sto traforo ancora non ne hanno fatto niente. Qui non è più "sì" treno o "no" treno, è una questione di potere. È lo Stato che deve dimostrare che ha il potere, che non ammette i suoi errori e non torna indietro sulle decisioni prese anche se sono passati trent'anni. La

questione è che lo Stato deve dimostrare che non si piega davanti a nulla e nessuno. (Mauro, commerciante della bassa valle)

Dall'intervista emerge anche ciò che il movimento NO TAV rivendica da sempre per difendersi dalle accuse di *nimbysmo*: così come la questione TAV non riguarda più solo la realizzazione di un treno ad alta velocità, anche la sua opposizione e la sua lotta non si limitano a essere per contro un'infrastruttura, ma si tratta piuttosto di una battaglia per la riconquista del potere, della partecipazione democratica e della dignità da parte dell'intera comunità valsusina.

## CONCLUSIONI

L'intento di questo lavoro di ricerca è stato quello di dare voce a un territorio che per decenni è stato inascoltato rispetto alle sue opinioni sui metodi e strumenti che sono stati esercitati come dominio sul territorio, su cui la comunità è stata spesso in disaccordo. Nella ricerca sono state indagate le scelte che nel passato hanno deprezzato il territorio giustificandone poi un eccessivo sviluppo di opere e infrastrutture, a partire dall'insediamento di industrie pesanti, inadatte a un'area ecologicamente sensibile come quella di una valle. In un secondo momento, dagli anni Ottanta del Novecento il territorio è stato depauperato riducendolo a una semplice funzione di "corridoio di transito", prima con la costruzione dell'autostrada A32 e poi con l'arrivo del progetto dell'alta velocità Torino-Lione. Da quel momento in poi si è assistito a una continua ricerca di dominio sul territorio, esercitandolo attraverso la riduzione del potere della comunità locale tramite l'istituzione della Legge Obiettivo e di un Tavolo di Confronto con le istituzioni nazionali e regionali volto a ottenere il consenso per continuare i lavori per l'ennesima opera sul territorio.

L'intenzione di questa ricerca è stato anche quello di restituire la complessità di questo territorio, e in generale la complessità dei luoghi lasciati indietro. Spesso quando si parla di *left behind* piace ci si limita a prendere in analisi sono uno o pochi aspetti, spesso legati a indici di benessere economico, ma in questo caso come in altri è emerso come la sensazione di essere lasciati indietro e il malcontento di essere inascoltati possono essere legati a una moltitudine di altri fattori. In questo caso si è potuto appurare come il tema TAV sia solo uno dei tanti interventi che stanno danneggiando il territorio valsusino, e si tratta della punta di un iceberg di una stratificazione di azioni attuate senza considerare la tutela del territorio e la volontà dei suoi abitanti.

La nuova linea ad alta velocità riconfigurerebbe ulteriormente il territorio valsusino riconoscendolo unicamente come “corridoio di attraversamento”, alimentato i processi di deterritorializzazione avviati in passato da altri interventi che allo stesso tempo ne giustificano la continuazione. In questo modo vengono alimentati processi di dominio sul territorio esercitato da ‘altri’ che non siano gli abitanti, processi che si concretizzano attraverso l’affermazione di decisioni dall’alto senza spazio di concertazione con la popolazione locale, attraverso la cantierizzazione del territorio e la repressione del dissenso. In questi termini la “questione TAV” e la “questione Valsusa” non va letta in ottica di mero egoismo locale ma va analizzata facendola rientrare all’interno di progetti e gestioni dei territori, in cui questi ultimi vengono piegati alla funzione di spazi da ristrutturare secondo logiche di profitto e sviluppo. Rientrando all’interno di un sistema dove si è progressivamente imposto un pensiero unico di mercato che ormai muove le scelte della società moderna in nome del quale tutto diventa sacrificabile: è sacrificabile l’ambiente, è sacrificabile la qualità del lavoro, sono sacrificabili la salute e la vita delle persone, e tutto diventa così merce di scambio per inseguire una ricchezza che fanno credere sarà di tutti. In questo modo vengono generate comunità vincitrici della globalizzazione e comunità vinte, e in questo caso la comunità valsusina, come tutte le altre comunità lasciate indietro, rientra tra queste ultime.

In questo caso il movimento No-Tav, come molti altri movimenti antagonisti, svolge un ruolo di contrasto e di messa in discussione della società, e diventa un’alternativa necessaria per impedire l’assolutismo politico-economico che peraltro determinerebbe anche la fine della democrazia, come ha più volte sottolineato la professoressa Algostino. Si tratta di un’opposizione, di una lotta non contro un treno ma contro un rapporto di dominazione e di uno sviluppo manipolato che sta prendendo luogo in maniera sempre più dilagante in ogni parte del globo.

Risulta sempre più necessario guardare al caso della Val di Susa non come a un modello da poter riprodurre riguardo a pratiche di potere, ma come al paradigma di una comunità che propone un’alternativa contro un fronte istituzionale che condivide una visione unanime in cui viene privilegiato lo sviluppo e l’economia. Il movimento esprime un “disagio” nei confronti di un modello economico sempre più dominato da interessi

ristretti, da una sempre minore redistribuzione della ricchezza e del potere e da un sempre maggiore attacco ai territori e chi lo vive. Come scrive Livio Pepino, ex magistrato:

La Val di Susa e il movimento di opposizione alla linea ad alta velocità Torino-Lione stanno diventando sempre più crocevia di questioni fondamentali per la nostra democrazia: il tipo di sviluppo, l'informazione, i processi di partecipazione alle decisioni politiche ed economiche, il rapporto tra i margini e le Istituzioni centrali, il senso della dialettica tra maggioranza e minoranze e, da ultimo, anche gli orientamenti della giurisdizione di fronte al conflitto politico e sociale (2014, 7).

Diventa quindi quanto meno urgente ripensare alle strategie e le politiche utilizzate in ambito di disuguaglianze territoriali. Partendo sicuramente dalla consapevolezza della complessità di questi territori, risulta necessario che le popolazioni coinvolte vengano adeguatamente informate in modo trasparente e veritiero, al fine di ottenere un consenso autentico per qualsiasi intervento; è necessario che vengano condotti studi e ricerche sui danni alla salute che le persone possono subire e dare la priorità assoluta al diritto alla vita e alla salute, perché non è più accettabile che questi ultimi vengano ancora sacrificati. I nuovi modelli dovrebbero prevedere strumenti di coinvolgimento locale, e non più permettere che le scelte che riguardano il futuro di una popolazione e di un territorio vengano delegate ad altri. Infine, diventa fondamentale superare un modello basato sul ricatto salute-lavoro, che giustifica ogni opera in nome di un "aumento del lavoro e della ricchezza". Oltre a non essere veritiero, il tipo di lavoro che viene richiesto dalle popolazioni locali è un altro: c'è lavoro e lavoro, ci sono lavori che uccidono e lavori che fanno vivere, e il lavoro che i valsusini vogliono sul loro territorio è un lavoro sicuro e dignitoso. Gli operai come i cittadini hanno diritto a vivere in un mondo in cui non si muoia per il lavoro, in cui il lavoro non inquina ma porti benessere e tuteli la natura e il territorio in cui si svolge.

Infine, ci tengo a sottolineare come nel corso della ricerca la sensazione sia stata quella di trovarsi in una comunità di persone che hanno studiato a fondo il problema o, meglio, i problemi connessi alla realizzazione della linea ad alta velocità. Si percepisce un sapere diffuso, ma soprattutto la volontà e l'urgenza di parlare, di raccontare, di informare e condividere una conoscenza che la comunità si è creata e alimentata in decenni. Nel corso

degli incontri che ho avuto con gli intervistati mi sono state mostrate librerie colme di documenti e articoli di giornale meticolosamente raccolti in questi anni, dossier prodotti amatorialmente e mi sono stati regalati una decina di libri per poter approfondire la ricerca. La sensazione è stata anche quella di una volontà di sentire legittimata la propria protesta e dimostrare la veridicità delle storie che mi sono state raccontate. Credo che questo aspetto, oltre a essere importante per la qualità della ricerca risponda molto bene a quali sono i sentimenti delle persone lasciate indietro. Sebbene la strada per fermare l'opera sia ancora lunga, i frutti che si sono raccolti in questi anni sono quelli di una comunità ormai stanca ma che ancora lotta per la sua emancipazione e per quella di chi oggi e domani potrebbe trovarsi in una posizione simile.

## BIBLIOGRAFIA

- AIME, M. (2016). *Fuori dal tunnel: Viaggio antropologico nella val di Susa*. Mimesis.
- ALBA, R. e FORNER, N. (2017). *Immigration and the Geography of Polarization*. *City & Community* 16 (3): 239–43. <https://doi.org/10.1111/cico.12241>.
- ALGOSTINO, A. (2007). La democrazia e le sue forme. Una riflessione sul movimento No Tav. *Politica del diritto*, 38(4), 653-702.
- ALGOSTINO, A. (2011). *Democrazia, rappresentanza, partecipazione. Il caso del movimento No Tav*. Jovene.
- AMENDOLA, G. (2011). *L'onda lunga dei grandi eventi*. In *Sociologia urbana e rurale*: XXXIII, 96, 2011, 35-45
- AMSELLE J. L. (2012). *L'anthropologue et le politique*. Lignes.
- ANDREUCCI, D. e ZOGRAFOS, C. (2022). *Between improvement and sacrifice: Othering and the (bio)political ecology of climate change*, in *Political Geography*, 92, 102512. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2021.102512>.
- ANTONUCCI L., HORVATH L., KUTIYSKI Y., KROUWEL A., (2017). *The Malaise of the Squeezed Middle: Challenging the Narrative of the “Left behind” Brexiter?*. *Competition & Change* 21 (3): 211–29. <https://doi.org/10.1177/1024529417704135>.
- ANZANI, A. e CARAMEL, C. (2015). *Abitare la bellezza*. In *Alteridentità* (pp. 95-113). Durango Edizioni snc di M. Giuliani.
- ARÃOZ, H. M. (2013). Orden neocolonial, extractivismo y ecología política de las emociones. *RBSE-Revista Brasileira de Sociologia da Emoção*, 12(34), 11-43.
- AVALLONE, G. (2010). *La sociologia urbana e rurale. Origini e sviluppi in Italia*, Liguori, Napoli.
- AVDIKOSS, V., e CHARDAS, A. (2016). *European Union Cohesion Policy post 2014: More(place-based and conditional) growth – Less redistribution and cohesion. Territory, Politics*,

BALDI, B. (2018). *La Strategia Nazionale delle Aree Interne: innovazione, policy transfer e ricostruzione post-sismica*, Rivista Italiana di Politiche Pubbliche. Bologna: il Mulino, DOI: 10.1483/90782

BARBERA, F. (2020). *Crisi della cittadinanza e disuguaglianze territoriali*, il Mulino, pp. 93-100. Bologna: il Mulino

BARBERA, F. e DE ROSSI A. (a cura di) (2021). *Metromontagna: Un progetto per riabitare l'Italia*, Donzelli Editore

BARBERA, F., CEROSIMO D., DE ROSSI A. (a cura di) (2022). *Contro i borghi. Il Belpaese che dimentica i paesi*. Roma: Donzelli Editore

BASSEL, L. and EMEJULU, A. (2017) *Minority Women and Austerity: Survival and Resistance in France and Britain*, Bristol: Policy Press.

BASSO, P. e PEROCCO, F. (a cura di) (2003). *Gli immigrati in Europa. Diseguaglianze, razzismo, lotte*. FrancoAngeli

BECATTINI, G. (2002), Le condizioni dello sviluppo locale, in «Supplemento a La Nuova Città», Firenze.

BECKER, P. (2020). *Die europäische Kohäsionspolitik und die Strukturfonds: Von der Förderung regionaler Konvergenz zum Instrument europäischer Wirtschaftspolitik*. In Handbuch Europäische Union, edited by Peter Becker and Barbara Lippert, 869–85. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. [https://doi.org/10.1007/978-3-658-17409-5\\_34](https://doi.org/10.1007/978-3-658-17409-5_34).

BHAMBRA, G.K. (2017). *Brexit, Trump, and 'Methodological Whiteness': On the Misrecognition of Race and Class*. The British Journal of Sociology, 68(S1), pp. S214–S232. doi:10.1111/1468-4446.12317.

BOBBIO, L. e ZEPPESELLA, A. (1999). *Perché proprio qui? Grandi opere e opposizioni locali*, FrancoAngeli, Milano.

BOHOLM, Å., e LOFSTEDT, R. (2004). *Facility Siting: Risk, Power and Identity in Land-Use Planning (London, Earthscan)*, forthcoming.

BOYD, D., e ORELLANA, M. (2022). *The right to a clean, healthy and sustainable environment: Non-toxic environment (Report of the Special Rapporteur on the Issue of Human Rights Obligations Relating to the Enjoyment of a Safe, Clean, Healthy and Sustainable Environment A/HRC/49/53)*. United Nations.

BOZZOLA, G. B. (1961). The Industrialization of Depressed Areas in Italy: Data and Commentary. *Relations industrielles*, 16(2), 184-205.

BURNHAM, J. (1941). *The Managerial Revolution: What is Happening in the World*, John Day Co., New York.

- CALAFATI, A. G. (2006), *Dove sono le ragioni del sì? La "Tav in Val di Susa" nella società della conoscenza*, Edizioni Seb 27, Torino.
- CARROSIO, G. (2019). *I margini al centro*. Roma: Donzelli Editore.
- CARUSO, L. (2010), *Il territorio della politica. La nuova partecipazione di massa nei movimenti No Tav e No Dal Molin*, FrancoAngeli, Milano.
- CASTRIGNANÒ, M. (2017). *Il ruolo pubblico della sociologia del territorio*. *Sociologia urbana e rurale*, (2017/114).
- CAVARGNA, M. (2016). *No TAV: Cronaca di una Battaglia Ambientale Lunga oltre 25 Anni*, Volume I 1990–2008. Napoli: Intra Moenia.
- CAVARGNA, M. (2018), *150 nuove ragioni contro la TAV*, Edizioni Graffio, Borgone
- CHIARELLO, F. (1998). *Opere grandi e grandi opere. Opere pubbliche e di pubblica utilità*. *Quaderni di Sociologia*, (16), 96-103
- CIPOLLA, C. (1996). *Teoria della metodologia sociologica. Una metodologia integrata per la ricerca sociale* (Vol. 20). FrancoAngeli.
- COMPAGNOLI, R., e GROPPPO, C. (2006). *Gli amianti in Val di Susa e le rocce che li contengono*. *Rend. Soc. Geol. It.*, 3(2006), 21-28.
- CONTI, P. L., e MARELLA, D. (2012). *Campionamento da popolazioni finite: Il disegno campionario*. Springer Science & Business Media.
- CORRADO, F. (2021). *Urbano montano. Nuove Configurazioni e Progetti di Territorio*.
- DAHL R.A., *Who Governs? Democracy and Power in an American City*, Yale U.P, New Haven 1961
- DEL VECCHIO, G. (1954). *Osservazioni teoriche sul problema delle "aree depresse"*. *Giornale degli Economisti e Annali di Economia*, 402-409.
- DIJKSTRA, L., POELEMAN H., RODRÌGUEZ-POSE. A., (2020). *The Geography of EU Discontent*. *Regional Studies* 54 (6): 737–53. <https://doi.org/10.1080/00343404.2019.1654603>.
- DINI, R. (2011). *Nuovi sguardi sulla montagna. Elementi per il progetto alla grande scala*. *TERRITORIO*, (2011/56).
- DORLING, D. (2016). *Brexit: The Decision of a Divided Country*. *BMJ*, [online] 354, p.i3697.doi:10.1136/bmj.i3697.

DOURANDO, S., e RIBEIRO, E. (2023). *Metodologia qualitativa e quantitativa*. Editore chefe Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Antonella Carvalho de Oliveira Editora executiva Natalia Oliveira Assistente editorial, 12.

EUROPEAN COMMISSION (2022). *Cohesion in the EU towards 2050: 8th Cohesion Report* [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/information-sources/cohesion-report\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/cohesion-report_en)

EUROPEAN COMMISSION (1994). Libro Bianco Crescita, competitività, occupazione. *Le sfide e le vie da percorrere per entrare nel XXI secolo*.

EUROPEAN COMMISSION (2004). 3rd report on economic and social cohesion. Retrieved March 30, 2017, from 109 [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion3/cohesion3\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/cohesion3/cohesion3_en.htm))

EUROPEAN COMMISSION (2017). *Reflection Paper on Harnessing Globalisation*. Brussels. Retrived 10.02.2023: [https://commission.europa.eu/publications/reflection-paper-harnessing-globalisation\\_en](https://commission.europa.eu/publications/reflection-paper-harnessing-globalisation_en)

EUROPEAN COMMISSION (2020). *Glossary, Territorial cohesion*, [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/en/policy/what/glossary/t/territorial-cohesion](https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/what/glossary/t/territorial-cohesion).

EUROPEAN UNION (2006). *Regolamento (CE) n. 1080/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 1783/1999* <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/1080/oj>

FAGGI, P. e TURCO, A. (1999), *Conflitti ambientali: genesi, sviluppo, gestione*, Milano, Unicopli

FALUDI, A., J. PEYRONY J. (2011). *Cohesion Policy contributing to territorial cohesion – Future scenarios*. European Journal of Spatial Development, <https://relocal.eu/wpcontent/uploads/sites/8/2017/01/refereed43.pdf>.)

FELTRIN, L., JULIO MEDEL, G. (2023). *Noxious deindustrialisation and extractivism: Quintero-Puchuncaví in the international division of labour and noxiousness*. New Political Economy, 1-19.

FELTRIN, L., MAH, A., & BROWN, D. (2022). *Noxious deindustrialization: Experiences of precarity and pollution in Scotland's petrochemical capital*. Environment and Planning C: Politics and Space, 40(4), 950-969.

FELTRIN, L., SACCHETTO, D. (2021). *The work-technology nexus and working-class environmentalism: Workerism versus capitalist noxiousness in Italy's Long 1968*. Theory and Society, 50, 815-835.

FORD, R., GOODWIN, M. (2014). *Understanding UKIP: Identity, Social Change and the Left Behind*. The Political Quarterly 85 (3): 277–84.

FOTI, K. (2019). *Is Rural Europe Being Left behind? European Quality of Life Survey 2016*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2806/753163>.

FREUDENBURG, W. R., PASTOR, S. K. (1992). *NIMBYs and LULUs: Stalking the syndromes*. *Journal of social issues*, 48(4), 39-61.

FURLONG, J., (2019), *The Changing Electoral Geography of England and Wales: Varieties of "Left-Behindness"*. *Political Geography* 75 (November): 102061. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2019.102061>.

GERMANI, A. R., RAO, M., ROSIGNOLI, F. (2022). *An Environmental Justice Indicator for Managing Environmental Risk in the Italian Provinces*. *Socioscapes*. 3(1), 159-185, <http://www.socioscapes.org/index.php/sc/article/view/107>

GODBOUT, J.T. (2003). *Chi ha paura della comunità? A proposito di laicità*, in S. Latouche (a cura di), *Mauss #1*, Bollati Boringhieri, Torino 2003

GOODWIN M., HEALTH O., (2016). *The 2016 Referendum, Brexit and the LeftBehind: An Aggregate-Level Analysis of the Result*. *The Political Quarterly* 87 (3): 323–32. <https://doi.org/10.1111/1467-923X.12285>.

GORDON I. R., (2018), *In What Sense Left behind by Globalisation? Looking for a Less Reductionist Geography of the Populist Surge in Europe*. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 11 (1):

GORMAR, F., LANG, T., NAGY, E., RAAGMAA, G. (2019). *Regional and local development in times of polarisation: Re-thinking spatial policies in Europe* (p. 382). Springer Nature.

*Governance*, 4(1), 97–117.

GRAMSCI, A. (2019). *La questione meridionale*. Lulu. com.

GRAZIANO, T., (2021) *Smart Territory. Attori, flussi e reti digitali nelle aree "marginali*, Franco Angeli

HADJIMICHALIS C. e HUDSON R. (2014). *Contemporary Crisis Across Europe and the Crisis of Regional Development Theories*. *Regional Studies* 48 (1): 208–18. <https://doi.org/10.1080/00343404.2013.834044>.

HAHN, J. (2012), *Cohesion Policy 2014–2020—Investing in Europe's regions*.

HARVEY, D. (2012), *Il capitalismo contro il diritto alla città*, Ombre Corte, Verona.

HARVEY, D. (2015). *Cities or urbanization? Implosions/Explosions: Towards a study of planetary urbanization*. N. Brenner. Berlin, Jovis: 52-66.

HILLJE, J. (2018). *Return to the politically abandoned. Conversations in right-wing populist strongholds in Germany and France*, Das Progressive Centrum.

HOBOLT, S. B. (2016). *The Brexit Vote: A Divided Nation, a Divided Continent*. *Journal of European Public Policy* 23 (9): 1259–77. <https://doi.org/10.1080/13501763.2016.1225785>.

HOULDEN, V., ROBINSON, C., FRANKLIN, R., ROWE, F., PIKE, A. (2022). *Locating “Left Behind” Places and People in England: Scale, Trajectory, and the Challenge of Multidimensionality*, May. <https://doi.org/10.31219/osf.io/n7xvp>.

IOMMI, S. e MARINARI, D. (2017). *The Avoidable Costs of Local Governments' Fragmentation. An Empirical Analysis of Italian Municipalities*. *Scienze Regionali*, 16(1), 31-52.

ISAKJEE, A., e LORNE, C. (2019). *Bad News from Nowhere: Race, Class and the “Left Behind”*. *Environment and Planning C: Politics and Space* 37 (1): 7–12. <https://doi.org/10.1177/0263774X18811923b>.

KARASZ, D., HOMBERGER, A., GUNTNER, S., (a cura di) (2023), *D1.1 State of the art paper: Problematizing ‘Left Behind’*. EXIT Project.

KOLLING, M., (2021). *Territorial Cohesion and Democracy in the EU*. *Política y Sociedad* 58 (1): e71938. <https://doi.org/10.5209/poso.71938>.

KRAFT, M. E., e CLARY, B. B. (1991). *Citizen participation and the NIMBY syndrome: Public response to radioactive waste disposal*. *Western political quarterly*, 44(2), 299-328.

LANG, T., e GORMAR, F., (2019). *Regional and Local Development in Times of Polarisation: Re-Thinking Spatial Policies in Europe*. Singapore: Springer Singapore. <https://doi.org/10.1007/978-981-13-1190-1>.

LASTRICO, V. (2011), *Processi decisionali e movimenti di protesta tra scienza e politica. Una comparazione tra Italia e Francia sul caso alta velocità*, tesi di dottorato, (Doctoral dissertation)

LEWIS, D., POELMAN, H., RODRIGUEZ-POSE, A., (2020), *The Geography of EU Discontent*. *Regional Studies* 54 (6): 737–53

LUCATELLI, S., (2015). *La strategia nazionale, il riconoscimento delle aree interne*, in *TERRITORIO*, n. 74, 2015-09, pp. 80–86,

MACKINNON, D., KEMPTON, L., O'BRIEN, P., ORMEROD, E., PIKE, A., & TOMANEY, J. (2022). *Reframing urban and regional ‘development’ for ‘left behind’ places*. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 15(1), 39-56.

- MAGNAGHI, A. (2006), «Dalla partecipazione all'autogoverno della comunità locale: verso il federalismo municipale solidale» in *Democrazia e Diritto*, n. 3, Franco Angeli, Milano.
- MALTESE, F. (2015). *Il caso no tav: dalla mobilitazione alla riterritorializzazione sulle tracce di una comunità di resistenza* (Doctoral dissertation).
- MARGAIRA, O. (2005). *Adesso o mai più. Diario della formazione di una coscienza ambientalista e di un impegno civile contro il progetto di alta velocità ferroviaria in Valle di Susa*. Edizioni del Graffio, Borgone Susa, Italy.
- MARGAIRA, O. (2006). *Una bella storia*. Il Graffio, Borgone Susa.
- MCADAM D., (a cura di) (2005). *Pour dépasser l'analyse structurale de l'engagement militant*, in O. Fillieule, *Le désengagement militant*, Belin.
- MCKAY, L. (2019). "Left behind" People, or Places? *The Role of Local Economies in Perceived Community Representation*. *Electoral Studies* 60 (August): 102046. <https://doi.org/10.1016/j.electstud.2019.04.010>.
- MEHLBYE P., SCHON., P., MARTIN D., and BOHEME, K. (2019). *Territorial Inequality: A New Priority for Europe*. Territorial Thinker's Briefing November 2019:06. Territorial Thinkers.
- MELA, A. (2012). *La sociologia del territorio: la storia, le prospettive*. *Sociologia urbana e rurale*: XXXIV, 98, 2012, 141-148.
- MELUCCI, A. (1977). *Sistema politico, partiti e movimenti*, Feltrinelli, Milano.
- MILLS, C.W. (1956). *The Power Elite*, Oxford University Press, New York.
- MODICA, M. (2019). *Aree industriali dismesse nelle Alpi. Una prima panoramica quantitativa e potenziali implicazioni per lo sviluppo regionale*. *Journal of Alpine Research| Revue de géographie alpine*, (107-1).
- MONNAT, S. M. e BROWN, D. L. (2017). *More than a Rural Revolt: Landscapes of Despair and the 2016 Presidential Election*. *Journal of Rural Studies* 55 (October): 227–36. <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2017.08.010>.
- MORANDINI, M., REOLON S. (2010). *Alpi regione d'Europa. Da area geografica a sistema politico*, Marsilio
- MUSIDA, C. (2022), *Poverta transitoria e persistente: un'analisi delle disparità territoriali in Italia*, in *Eticaeconomia*, <https://eticaeconomia.it/poverta-transitoria-e-persistente-unanalisi-delle-disparita-territoriali-in-italia/>
- NOSEK, S. (2017). *Territorial cohesion storylines in 2014–2020 Cohesion Policy*, *European Planning Studies*, 25:12, 2157-2174

NUVOLATI, G., D'OIDIO, M. (a cura di), (2022), *Temi e metodi per la sociologia del territorio*, UTET Università

OLAJOS, E.J., SALEM. (2001). *Riot control agents: pharmacology, toxicology, biochemistry and chemistry*. *Journal of Applied Toxicology: An International Journal*, 21(5), 355-391.

OMS Regional Office for Europe (2005). *Particulate matter air pollution: how it harms health*. Berlin, Copenhagen, Rome, WHO Regional Office for Europe (Fact sheet; <http://www.euro.who.int/document/mediacentre/fs0405e.pdf>, accessed 17 April 2006)

PARETO V., (1902). *Les Systèmes socialistes*, 2 vols. Paris: Giard et Briere.

PEPINO, L., e REVELLI, M. (2012). *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele

PEPINO, L. (2014). *Come si reprime un movimento: il caso NO TAV*

PÉREZ-SOBA, M., VAN EUROPEEN, M., ROUPIZ, L. F. S., & SCHUILING, C. (2013). *Inner Peripheries: a socio-economic territorial specificity*. ESPON & University of Geneva.

PEROCCO, F., PIRINA, G. (2023). *Italy, State of the art paper. Problematizing 'Left Behind'*. Paper in EXIT project.

PIERONI, O. (2000). *Tra Scilla e Cariddi. Il ponte sullo Stretto di Messina: ambiente e società sostenibile nel Mezzogiorno*, Rubbettino, Soveria Mannelli.

PIKE, A., BEAL, V., CAUCHI-DUVAL, N., FRANKLIN, R., KINOSSIAN, N., LANG, T., ... & VELTHIUS, S. (2023). *'Left behind places': a geographical etymology*. *Regional Studies*, 1-13.

RHODES, J., ASHE, S., & VALLUVAN, S. (2019). *Reframing the 'left behind': Race and class in post-Brexit Oldham*. Manchester Centre on the Dynamics of Ethnicity (CODE): <http://hummedia.manchester.ac.uk/institutes/code/research/projects/left-behind/oldham-report-2-september-2019.pdf>.

RIST, G. (1997). *Lo sviluppo. storia di una credenza occidentale*, Bollati Boringhieri, Torino.

ROCCATO, M. e MANNARINI, M. (2012). *Non nel mio giardino? Perché è importante prendere sul serio i movimenti Nimby* (pp. 7-170). Il mulino.

RODRIGUEZ-POSE, A. (2018). *The Revenge of the Places That Don't Matter (and What to Do about It)*. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society* 11 (1): 189–209. <https://doi.org/10.1093/cjres/rsx024>.

- ROMEO, A. (2020). *Sviluppo economico e disuguaglianze territoriali: il divario nord-sud nell'Italia del nuovo millennio*. *DIRITTO AMMINISTRATIVO*, (4), 807-841.
- ROSIGNOLI, F. (2020). *Giustizia ambientale: come sono nate e cosa sono le disuguaglianze ambientali*. Lit Edizioni.
- ROSIGNOLI, F. (2020). *Giustizia ambientale: come sono nate e cosa sono le disuguaglianze ambientali*. LIT EDIZIONI.
- SACCHI, R. (2004). *Studi geologici in Val Susa finalizzati ad un nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione*, Report of the Museo Scienze Naturali, Torino (Italy), n.41.
- SAMPSON, R. (2012). *Great American City. Chicago and the enduring neighborhood effect*. Chicago University Press
- SEMI, G. (2018) *Città spoliata: il bello come nuova frontiera di disuguaglianza*, in [http://frida.unito.it/wn\\_pages/contenuti.php/388\\_processi-sociali-e-politici-legge-e-comunicazione/184\\_citt-spoliata-il-bello-come-nuova-frontiera-di-disuguaglianza/](http://frida.unito.it/wn_pages/contenuti.php/388_processi-sociali-e-politici-legge-e-comunicazione/184_citt-spoliata-il-bello-come-nuova-frontiera-di-disuguaglianza/)
- SETTIS, S. (2012), *Azione popolare. Cittadini per il bene comune*, Einaudi, Torino 2012.
- SPINA, F. (2009). *Sociologia dei Nimby. I conflitti di localizzazione tra movimenti e istituzioni*. Besa.
- SUTTO, L. (2010), *Le role de l'expertise economique dans l'elaboration des politiques alpines de transport et du projet Lyon-Turin: vers l'emergence d'un espace alpin?*, Université Lyon 2
- TACCHI E.M., (1984), *La sociologia del territorio*, in *Studi Di Sociologia*, vol. 22, no. 3, pp. 317–26. *JSTOR*, <http://www.jstor.org/stable/23003671>.
- TALLON A. (2021). *Places Left behind: National Urban Policy in the UK – from Boom to Slump and Recovery? A Modern Guide to National Urban Policies in Europe*, April, 284–305.
- TAPIE-GRIME, M. (1997), *Le NIMBY, une ressource de démocratisation*. “Ecologie et politique”, 21, pp 13-27
- TARTAGLIA, A. (2015). *Le ragioni di una infrastruttura*, in L. Mercalli e L. Giunti (a cura di), *Tav No-Tav*, Scienza Express, Trieste
- TOMALINO, M. (2006), *Coordinamento Sanitario Val di Susa, TAV E SALUTE PUBBLICA: I rischi emergenti dall'analisi dei progetti*
- TOMALINO, M. (2015). *Le Ricadute sulla Salute*. Health impacts], in L. Mercalli and L. Giunti (eds.), *TAV No TAV: Le Ragioni di una Scelta*, 126-135.

TOMANLINO, M. (2006), *TAV e amianto, quale rischio per la Valle Susa?* Three papers in: *Medicina Democratica*, 165-167, 67-90.

TÖNNIES, F. (2011). *Comunità e società [1887]*, ed. it. (a cura di Ricciardi M. Laterza, Laterza, Roma-Bari.

TORTORELLA, W. (2022). *L'altra faccia della luna. Comuni ai margini tra quotidianità e futuro*. Soveria: Rubettino Editore.

TURNER, V. (2001). *Il processo rituale*, Morcelliana

UVAL, (2014), *Strategia Nazionale per le Aree Interne: Definizione, Obiettivi, Strumenti e Governance*

VITALE, T. (2007), *In nome di chi? Partecipazione e rappresentanza nelle mobilitazioni locali*, FrancoAngeli, Milano.

WOLSINK, M. (2006). *Invalid theory impedes our understanding: a critique on the persistence of the language of NIMBY*. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 31(1), 85-91.

WUTHNOW, R. (2018). *The Left Behind: Decline and Rage in Rural America*. Princeton University Press. <https://doi.org/10.23943/9781400889501>.

ZUCCHETTI, M. (2006). *Presenza di materiali pericolosi: uranio e radon*. *Medicina Democratica*, 165, 60-64.

ZUCCHETTI, M., CANCELLI, C., CHIOCCHIA, G., e SCAVIA, C. (2011). *Nuova linea ferroviaria ad alta capacità: problemi ambientali connessi con l'attraversamento della Valle di Susa e della cintura a nord di Torino*. *Medicina Democratica*, 200, 23-36.

ZUCCHETTI, S. (1979), *La geologia e i materiali nella regione*, in book: *Le Cave del Piemonte* (pp.27-55) Publisher: Regione Piemonte, Assessorato alle Cave e Torbiere, Italy Editors: M. Cavallo Perin

## SITOGRAFIA

AMNESTY INTERNATIONAL (2023) Proteste in Val di Susa: uso indiscriminato di gas lacrimogeni <https://www.amnesty.it/protesta-no-tav-in-val-di-susa-uso-indiscriminato-di-gas-lacrimogeni/>

COMMISSIONE EUROPEA (2006). Regolamento (CE) N. 1080/2006 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 5 luglio 2006 relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale e recante abrogazione del regolamento (CE) n. 1783/1999: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2006/1080/oj>

COMMISSIONE EUROPEA (2022). Mappa per i corridoi di trasporto europei <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2023-12/TEN-T-revision-2023-annex-3.pdf>

COMMISSIONE EUROPEA. (2004). Terza relazione intermedia sulla coesione economica e sociale: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52004DC0107>

COMMISSIONE EUROPEA. (2017) Nono rapporto sulla coesione economica, sociale e territoriale [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/information-sources/cohesion-report\\_en](https://ec.europa.eu/regional_policy/information-sources/cohesion-report_en)

COMMISSIONE EUROPEA. (2020). Territorial Agenda of the European Union 2020 Towards an Inclusive, Smart and Sustainable Europe of Diverse Regions: [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/what/territorial-cohesion/territorial\\_agenda\\_2020.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/what/territorial-cohesion/territorial_agenda_2020.pdf)

COMMISSIONE EUROPEA. (2022) Documento di riflessione sulla gestione della globalizzazione: [https://commission.europa.eu/publications/reflection-paper-harnessing-globalisation\\_en](https://commission.europa.eu/publications/reflection-paper-harnessing-globalisation_en)

CONSIGLIO EUROPEO (1994). Allegato I: Elenco dei progetti prioritari nel settore dei trasporti e dell'energia [https://www.europarl.europa.eu/summits/ess2\\_it.htm](https://www.europarl.europa.eu/summits/ess2_it.htm)  
DPCM 24 settembre 2020. Strategia Nazionale per le aree interne <https://www.agenziacoesione.gov.it/strategia-nazionale-aree-interne/>

GAZZETTA UFFICIALE n. 204 (1996). Parere del Comitato economico e sociale sul tema «La Conferenza paneuropea dei trasporti e il dialogo sociale. Da Creta a Helsinki» <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=CELEX:51996IE0547&rid=1>

GAZZETTA UFFICIALE n. 299 (2001). Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive <https://www.parlamento.it/parlam/leggi/014431.htm>

GIOBERTO, E. (2020). Nel 1906 nasceva “la Monce”, la fabbrica che ha segnato la storia di Condove <https://www.laboratorioaltevalli.it/blog/un-po-di-storia/nel-1906-nasceva-la-monce-la-fabbrica-che-ha-segnato-la-storia-di-condove>

ONU (2018) Rapporto “Human rights obligations relating to the enjoyment of a safe, clean, healthy and sustainable environment”: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n18/231/04/pdf/n1823104.pdf?token=6thcwqJQE8UCiPLf98&fe=true>

PEGGIO, M. su LA STAMPA (2019) Sequestrata dalla Guardia di Finanza la montagna di amianto che blocca il cantiere Tav” <https://www.lastampa.it/topnews/edizioni-locali/torino/2019/11/08/news/salbertrand-sequestrata-dalla-finanza-la-montagna-di-amianto-che-blocca-il-cantiere-tav-1.37875744/>

ROSSETTI, L., Disegno mappa Val di Susa [https://www.researchgate.net/figure/Susa-Valley-Map-showing-the-path-of-the-main-river-Dora-Riparia-and-the-two\\_fig1\\_311765695](https://www.researchgate.net/figure/Susa-Valley-Map-showing-the-path-of-the-main-river-Dora-Riparia-and-the-two_fig1_311765695)

TRIBUNALE PERMANENTE DEI POPOLI (2015). Sessione diritti fondamentali, partecipazione delle comunità locali e grandi opere dal TAV alla realtà globale. <https://www.controsservatoriovalsusa.org/images/materiali/TPP-sentenza%20completa.pdf>