

Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi del 9/11/06
Nota introduttiva di Mario Virano

Premessa

L'odierna riunione del "Tavolo Istituzionale" segue quella del 29 giugno, la prima dopo le elezioni e l'insediamento del nuovo Governo. Successivamente è stata istituita la figura del Commissario Straordinario, che presiede anche l'Osservatorio, per rafforzare e unificare l'interlocuzione con il territorio, nominando nel ruolo il sottoscritto che, in tale veste, propone la presente nota articolata in sette punti.

1. Sintesi degli avvenimenti istituzionali

Nei tre mesi (escluso agosto) che separano questa riunione dalla precedente, sono avvenuti molti fatti importanti proprio a seguito delle decisioni e degli orientamenti assunti in quel primo incontro:

- è stata formalizzata la trasformazione del "Tavolo" da luogo di incontro politico episodico in sede istituzionale di confronto periodico (inducendo anche gli EE.LL. a stabilizzare la loro rappresentanza nell'organismo, a valle di un autonomo, importante, confronto interno);
 - è stata decisa e sollecitamente attuata l'uscita del "Progetto Torino-Lione" dalla "Legge Obiettivo" con il conseguente suo incardinamento in quella che si conviene definire come "procedura ordinaria";
 - è stata, pertanto, formalmente aperta la "Conferenza dei Servizi" che ha avviato i suoi lavori riunendosi già due volte;
- Nel frattempo la Commissione Intergovernativa ha consentito di condividere con i partners francesi non solo le problematiche, ma anche le decisioni e i processi avviati, attenuando così le legittime, persistenti preoccupazioni presenti oltralpe e in sede comunitaria.

Va altresì osservato che la CIG ha assunto tra le altre alcune fondamentali determinazioni operative tra cui:

- l'attivazione del gruppo tecnico misto per elaborare proposte di disincentivazione del traffico merci su gomma e quello per la previsione del fabbisogno finanziario da inserire nel progetto di bilancio della Commissione Europea per il periodo 2007-2013;
- l'interessamento della Banca Europea degli Investimenti.

Dunque l'odierno scenario è assai diverso, anche per gli strumenti messi in campo per strutturare il dialogo, rispetto a quello di un anno fa caratterizzato da un clima di incomunicabilità e di conflitto.

Dedurne ottimistiche conseguenze sarebbe avventato; sarebbe però miope non vedere le novità che stanno emergendo e che rendono plausibile l'avvio di un serio confronto sui problemi, a partire dai due cardini sintetizzati dal Sottosegretario On. Letta in conclusione della riunione dei 29 giugno:

- che il Corridoio V passa in Val di Susa
- e che deve essere garantito uno standard ferroviario omogeneo con quello mediamente adottato per la rete europea dei Corridoi.

2. Evoluzione del contesto politico-sociale

L'ostilità al progetto LTF/RFI ha radici diffuse nell'opinione pubblica dei territori attraversati ed il ricorso alla forza, nel dicembre 2005, ha dato basi di massa al movimento in Val di Susa unificando, sotto le bandiere "NO TAV", almeno quattro componenti:

- un'opinione pubblica dubbiosa, inquieta e non adeguatamente informata sulle questioni di suo primario interesse (salute, danni, benefici, tempi, etc.). Non è difficile comprendere come, in presenza di questi nodi irrisolti, molti cittadini abbiano optato, nel dubbio, per una posizione negazionista, considerandola la più cautelativa.
- La componente istituzionale, costituita dai sindaci e dagli amministratori in genere, che hanno "cercato alleanze" per supportare il proprio peso politico nell'interlocuzione con i soggetti forti operanti sul territorio, non rinunciando però mai ad una essenziale funzione di cerniera fra le comunità locali e lo Stato, nonché fra lotte e legalità.
- Vari movimenti antagonisti di differente ispirazione: da posizioni specificatamente ostili a "quel" progetto, ad altre che hanno assunto il "caso Valle di Susa" come una delle molte occasioni di "no" ad un modello di sviluppo e ad un assetto sociale non condivisi.
- Un ampio spettro di intellettualità, anche di alto profilo, che hanno messo in discussione motivazioni, metodi e sostenibilità dell'intervento, dando vita ad una ricca convegnistica e un'altrettanto corposa pubblicistica sia sui tradizionali canali dell'editoria che sul web (sorprende a tal proposito che nessuno si sia fatto carico di una controdeduzione articolata e di comparabile rilievo sul terreno culturale).

Questa composita aggregazione di soggetti compattati dalla conflittualità non poteva che vedere l'immagine del movimento mediaticamente connotato dalle sue frange più radicali.

La situazione sta lentamente cambiando: con il nuovo quadro politico-istituzionale, con le decisioni operative messe in atto e soprattutto con l'offensiva del dialogo avviata, le varie articolazioni del movimento tendono a ri-caratterizzarsi con le proprie specificità. Di questo processo i "blog" sui siti "NO TAV" danno una lettura allarmata e ostile, paventando azioni strumentalmente volte all'indebolimento del movimento: in realtà ciò che sta avvenendo è anzitutto il riemergere, ancorché lento e faticoso, della centralità dei sindaci quali riferimenti essenziali della società civile e quali protagonisti di ogni possibile intesa.

Questa deve essere anche la scelta strategica di tutti i soggetti a qualunque titolo operanti sul tema Torino-Lione, eliminando ogni equivoco sul fatto che si possa "bypassare" il ruolo dei sindaci o anche solo dare l'impressione di volerlo fare.

La premessa di qualunque accordo presuppone infatti la chiara individuazione dei possibili contraenti e il loro reciproco riconoscimento.

Nella concreta situazione locale, la mutua legittimazione dei soggetti non è stata (e in parte non è) un dato di fatto, ma una conquista contro i molteplici tentativi di delegittimazione da parte di chi non vuole il dialogo.

Su altri terreni, e in altre sedi va sviluppato il confronto culturale con le molte voci critiche, cercando di far emergere tra i "SI" ed i "NO" aprioristici, un'area del "SE" che sostituisce alle certezze conclamate il metodo del dubbio e la valutazione razionale dei problemi.

La massa media offrono un quadro attendibile del mutato scenario socio-politico di cui si è parlato dando via via un peso crescente ai problemi reali e alle posizioni istituzionali che si confrontano per risolverli.

L'impatto di questo mutamento, che tocca tutti gli organi di informazione, si riverbera positivamente sull'opinione pubblica che comincia a ricevere messaggi giornalmisticamente più meditati sui contenuti che interessano i cittadini.

3. Straordinarietà organizzative e procedurali

La "Questione Torino-Lione" è caratterizzata da molteplici profili di straordinarietà, dai problemi alle soluzioni messe in campo per risolverli: tra queste la compresenza di numerosi soggetti che, a vario titolo e con ruoli diversi, si occupano del tema:

- il Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi;
- la Commissione Intergovernativa italo-francese;
- la Conferenza dei Servizi;
- l'Osservatorio Tecnico
- il Commissario Straordinario.

Si tratta di un impianto istituzionale-organizzativo non ordinario imposto dalla eccezionalità degli eventi: senza un attento e costante sforzo di armonizzazione delle varie attività, a partire dal calendario relativo alle varie agende dei lavori, potrebbero emergere sfasature e contraddizioni. Tra gli obiettivi di lavoro del Commissario c'è anche quello di cercare di favorire il crearsi di condizioni tali che consentano di superare tale straordinarietà organizzativa riportando il più rapidamente possibile la "Torino-Lione" nell'ordinarietà.

Circa gli aspetti procedurali è del tutto evidente che un atto eccezionale come "l'uscita dalla legge Obiettivo", non può non determinare delle anomalie: sarebbe però irragionevole interpretare le criticità in senso formalistico invocando l'azzeramento del pregresso ed il rifacimento ex novo delle elaborazioni svolte.

Appare indispensabile convenire sull'opportunità, nel rispetto delle leggi, ma con un'interpretazione intelligentemente duttile delle norme, di salvaguardare tutto il patrimonio conoscitivo e documentale prodotto, integrandolo di quegli elementi che la "legge Obiettivo" consentiva legittimamente di eludere e che invece oggi il mutato quadro legislativo assunto impone di considerare.

Ciò vale per molti aspetti, ma il più rilevante è senza dubbio quello dello Studio di Impatto Ambientale (SIA) che non solo è indispensabile per padroneggiare i problemi di inserimento nel territorio, ma è anche condizione per poter correttamente considerare "definitivo" un progetto che era tale ai sensi della "legge Obiettivo" ma non lo può essere ai sensi "della Merloni" se privo di elaborati così significativi.

La decisione di LTF (d'intesa con RFI) di attivare subito le procedure di affidamento del SIA attraverso gara europea, va apprezzata, condivisa e sostenuta, in specie alla luce delle aperture di contenuto e di metodo emerse in sede di Conferenza dei Servizi per impulso del suo Presidente.

4. Caratteristiche e potenzialità del SIA

La predisposizione del SIA è non solo un atto importante che segna una discontinuità di metodo col passato, ma è anche un'opportunità da valorizzare sviluppandone tutte le potenzialità.

Infatti non si tratta di redigere uno degli elaborati mancanti da allegare ad un progetto per completarne la pratica colmando una lacuna documentale: il SIA può e deve essere uno degli strumenti essenziali per analizzare ciò che non è stato sufficientemente approfondito e per rispondere ad alcune delle domande poste dal territorio.

Va dato atto ai vertici delle Ferrovie italiane di aver compreso e condiviso questa valutazione dando conseguenti indicazioni operative alla struttura, così sintetizzabili:

- le specifiche del SIA sono oggetto di informazione preventiva e socializzazione presso le istituzioni locali al fine di dividerne spirito e contenuti;
- l'ambito del SIA supera quello delle competenze "aziendali" (LTF/RFI) e si estende all'intero tracciato "Torino-Confini";
- l'oggetto del SIA riguarda non solo il progetto presentato in Conferenza dei Servizi (LTF/RFI) ma anche tre altre ipotesi di lavoro:

1. l'opzione zero
2. il potenziamento in asse
3. l'alternativa di tracciato che unisce Valle Susa e Val Sangone;

nel corso dei lavori di redazione del SIA saranno calendarizzati periodici momenti di incontro per aggiornamenti sullo stato di avanzamento e per una condivisione in corso d'opera delle problematiche oggetto di studio, ricercandone modalità compatibili. La Conferenza dei Servizi potrebbe essere la sede ottimale per la regia di questo complesso processo di approfondimento partecipato.

Il tempo previsto di redazione del SIA (aprile-maggio 2007) potrebbe costituire il naturale riferimento temporale anche per i contemporanei lavori di approfondimento dell'Osservatorio, in modo da cumulare, in parallelo, tutto il fondamentale stock di conoscenze, valutazioni e proposte da sottoporre a sintesi politica in primavera.

5. L'Osservatorio ed i suoi temi prioritari

Si stanno definendo le ultime misure organizzative e logistiche per consentire una migliore operatività del Commissario di Governo e l'avvio dell'attività dell'Osservatorio. A questo scopo collaborano tutte le maggiori istituzioni e la Struttura di Missione, ma un ringraziamento particolare va al Prefetto di Torino che sta dando un grande aiuto pratico e un prezioso conforto pressoché quotidiano.

Dopo la riunione di oggi del Tavolo istituzionale, sarà dunque possibile convocare l'Osservatorio e iniziare l'approfondimento di quei temi che non sono già compiutamente affrontati in altre sedi come, ad esempio la Conferenza dei Servizi o attraverso specifici strumenti come il SIA.

L'agenda non potrà che essere e rimanere aperta agli interrogativi posti dal territorio: tuttavia emergono da subito tre priorità da affrontare in parallelo:

a) l'aggiornamento delle motivazioni generali e delle esigenze prestazionali specifiche della linea ferroviaria nella tratta Torino — Lione:

- acquisendo e valutando i nuovi studi sui dati di traffico in corso di predisposizione da parte della Commissione Europea (a seguito delle intese tra il Presidente del Consiglio e la Coordinatrice del Corridoio V) con gli eventuali approfondimenti ulteriori che dovessero rendersi necessari;

- procedendo ad un ciclo di audizioni degli operatori e dei soggetti sociali portatori di interessi, problemi ed esigenze.

b) L'esame preliminare del "nodo di Torino", con le caratteristiche (funzionali e localizzative) della piattaforma logistica dell'area metropolitana e della sua connessione ottimale con la rete, comprendendo le questioni dello "scalo di Orbassano" e dell'asse di "corso Marche" nonché di eventuali alternative.

A seconda delle soluzioni del "nodo di Torino" può variare il contenuto negoziale proponibile alla Valle di Susa.

c) L'approfondimento preliminare delle caratteristiche essenziali delle possibili alternative di tracciato, per poter fornire elementi guida alle équipes di lavoro del SIA che dovranno comparare le varie opzioni.

Per il supporto tecnico-scientifico dell'Osservatorio il Commissario Straordinario attiverà quei contributi disciplinari che si converrà collegialmente di individuare, attingendo prioritariamente al sistema universitario del Piemonte, alla luce della stipulanda "Convenzione-quadro" con il Politecnico di Torino, l'Università degli Studi di Torino e l'Università del Piemonte Orientale. La sigla dell'intesa, alla presenza degli enti territoriali, avverrà il 16 novembre con i tre rettori e prevede, oltre all'attivazione "a chiamata" delle "expertises" scientifiche, anche un ruolo dei presidi (di tutte le facoltà, a rotazione) quali garanti della corretta conduzione metodologica dei confronti tecnici, nonché l'avvio di un gruppo di borse di studio riservate agli studenti del territorio e per tesi di laurea sui problemi più sensibili: nel breve periodo è un segno di attenzione al territorio, a medio termine è un investimento per poter contare su una leva di competenti che vengono dal territorio e ne conoscono non solo i problemi ma anche le sensibilità.

6. Gli impatti cumulativi e gli scenari di sviluppo

Tra le motivate inquietudini che il territorio ha, da sempre, posto ce n'è una molto seria che riguarda il "carico infrastrutturale complessivo" con la somma di criticità che si addensano in un'area relativamente ristretta: ciò rende indispensabile una valutazione degli impatti cumulativi.

Non sarebbe ragionevole né giusto caricare il redigendo "SIA" di questa funzione valutativa generale, soprattutto se la si vorrà considerare non solo in ottica cautelativa (per prevenire i danni da accumulo del carico insediativo delle reti), ma soprattutto in chiave propositiva, immaginando le possibili strategie di intervento volte a correggere carenze irrisolte, immaginando progetti integrati di valorizzazione e sviluppo del territorio.

In questo senso lo Studio degli Impatti Cumulativi potrebbe esser promosso e coordinato dal Commissario nell'Osservatorio, impegnando sul tema un Istituto di assoluta eccellenza internazionale.

Quest'attività potrebbe fornire essenziali elementi conoscitivi e propositivi per il Piano Strategico d'area vasta, previsto dal Ministero delle Infrastrutture anche con un primo significativo stanziamento posto in capo alla Provincia di Torino.

La costruzione di un tale impianto strategico, scientificamente motivato e socialmente condiviso, potrebbe orientare correttamente l'impiego di quelle risorse che, intese invece solo come compensazioni per monetizzare i danni, troverebbe la motivata opposizione delle comunità locali.

7. Considerazioni finali

Tra le molte anomalie del caso "Torino-Lione" ce n'è anche una lessicale da troppo tempo sottovalutata. Tutti parlano di TAV che è l'acronimo di "Treno ad Alta Velocità", eppure nessuno si propone di far passare in Valle un TGV comunque denominato.

Il detto latino "nomina sunt consequentia rerum" qui viene ribaltato in "res est consequentia nominis" con tutti i negativi effetti evocati da un nome improprio che non corrisponde alla realtà che dovrebbe indicare.

Ciò di cui si sta parlando infatti è una cosa assai più semplice, spiegabile e comprensibile da parte del normale buon senso dei cittadini: si tratta di un necessario e fisiologico ammodernamento radicale delle caratteristiche dell'opera che fu decisa dal Parlamento subalpino, per impulso di Cavour, nella seduta del 25 giugno 1857, di cui ricorrerà nel 2007 il 150° anniversario.

Fu un progetto lungimirante, tecnicamente eccellente e all'avanguardia che, ben mantenuto e ammodernato nel tempo, ha consentito di reggere efficacemente le relazioni economico-transportistiche dell'Italia con il quadrante sud occidentale dell'Europa, e che è ancora in grado di offrire un certo potenziale per gli anni a venire (quale e quanto lo diranno gli studi).

Chiunque però comprende, intuitivamente prima ancora che scientificamente, che ciò che è stato pensato 150 anni fa assai difficilmente potrà garantire per i prossimi 150 anni un analogo livello di efficienza rapportato ai nuovi, normali standard di servizio dei treni merci e passeggeri del terzo millennio in Europa.

Quindi è necessario un serio sforzo per socializzare questo diverso approccio utilizzando anche una terminologia più veritiera, anzitutto da parte di tutti quelli che hanno responsabilità, sensibilizzando nei limiti del possibile i media.

L'acronimo "TAV" (e il suo opposto "NO-TAV") è un logo di successo, difficilmente scalzabile dal lessico di massa, e non certo sostituibile ad esempio con TAC (Treno ad Alta Capacità) che, a parte l'evocazione sanitaria che lo connota, continua a richiamare la specificità di un "treno particolare" anziché il potenziale generale di una linea fatta per far passare ogni tipo di treno.

Sarebbe certamente più corretta la denominazione di "Linea Moderna" (con il suo acronimo "LM"), specie se il cambiamento terminologico, con l'esplicitazione dei suoi contenuti, venisse autorevolmente sancito proprio al Tavolo Istituzionale con l'impegno di tutti i soggetti che ne fanno parte ad attenersi, da oggi, ad un lessico che contribuisca a dare, anche per questa via, un segno del cambiamento in atto.

La data di riferimento per i nostri lavori, che può assumere il 150° anniversario dal 25 giugno 1857 come proprio orizzonte, richiama l'attualità delle motivazioni politiche che furono allora espresse dal Ministro Menabrea con dichiarazioni di straordinaria modernità: *'Io credo all'avvenire certo dell'apertura dell'Istmo di Suez, perché sono convinto che l'Europa finirà per capire che è condizione della sua sopravvivenza aprirsi questa via verso le Indie e il mare della Cina, per controbilanciare la potenza di un popolo rivale che sta crescendo con stupefacente rapidità e sta diventando gigante al di là dell'Atlantico. Io dico che l'avvenire del nostro paese è assicurato, che esso arriverà ad un grado di prosperità inimmaginabile oggi perché sarà passaggio obbligato di una gran parte del commercio e del transito fra l'Europa e l'Oriente'*

9/11/2006