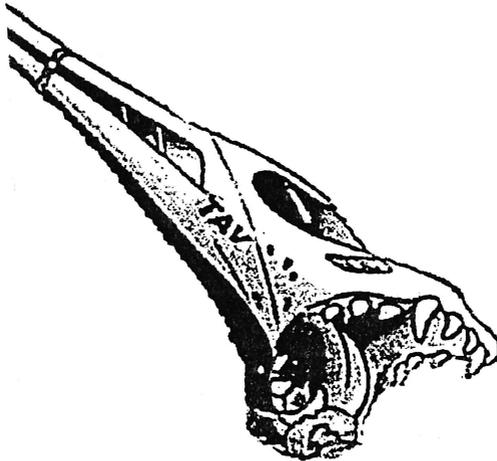


Miguel Amorós

**DISCORSO
CONTRO IL TAV**



**LA LOTTA CONTRO IL
TAV: ASSEMBLEE O
PIATTAFORME?**



ISTRIXISTRIX

LA LOTTA CONTRO IL TAV: ASSEMBLEE O PIATTAFORME?

Di fronte alla devastazione del contesto sociale e alla degradazione delle comunità compaiono due tipi di lotta. Uno punta a ricostruire la comunità al margine dell'ordine sociale dominante scontrandosi con esso; l'altro cerca di agire dall'interno servendosi delle istituzioni, cercando obiettivi limitati mediante la negoziazione. Ci troviamo di fronte alla vecchia alternativa tra Riforma o Rivoluzione. I partigiani delle riforme e del dialogo con l'ordine stabilito pensano che non si debbano contrapporre i miglioramenti quotidiani ottenuti nei palazzi alle mete finali perseguite in piazza; alla fin fine la meta, qualunque essa sia, non ha importanza; il successo costante delle riforme è tutto. I partigiani della liquidazione sociale pensano il contrario: che il fine è tutto, che le riforme non sono possibili nelle condizioni attuali di sviluppo capitalista e che non si possono raggiungere degli obiettivi, per minimi che siano, se non attraverso dure lotte e ampie mobilitazioni. Inoltre, alla fin fine, tra le lotte per fermare gli effetti catastrofici dell'ideologia dello sviluppo e la ricostruzione di una società libera in cui l'essere umano sia la misura di tutte le cose, esiste un vincolo indissolubile: le lotte sono il mezzo, l'umanizzazione della società il fine.

La controversia tra i metodi istituzionali e l'azione diretta di massa non è dunque una semplice questione di tattica, perché in gioco c'è l'esistenza stessa dei movimenti di lotta contro l'inquinamento e la degradazione in quanto movimenti reali di trasformazione sociale. Sono metodi che non si possono combinare: o si sceglie la via della pressione istituzionale e si

accettano le regole del gioco politico, oppure non si accettano e si sceglie la via dell'alterazione dell'ordine. Il modo in cui l'ordine viene alterato dipende dal momento; nell'assemblea il chicco nuovo rompe il guscio, cioè il movimento di lotta trova la sua rotta e la sua adeguata espressione. Attraverso il sistema delle assemblee - l'unico davvero democratico - il movimento di lotta può trasformarsi in un potere comunale parallelo, ed è precisamente di questo che si tratta; attraverso il sistema delle piattaforme civiche il movimento continuerà ad essere un complemento secondario della politica, lo sfondo delle discussioni su quale sia il livello tollerabile di distruzione. I piattaformaformisti, che non a caso di solito sono militanti sindacali o politici, cercano la risoluzione del conflitto tra gerarchi, avvocati ed esperti, dimenticando che quello che è in gioco non sono le loro poltrone ma la vita delle persone messe, senza il loro consenso, sul piatto della bilancia degli interscambi mondiali. È proprio per questo che anche la più modesta delle lotte è troppo importante per essere lasciata nelle mani di questi apprendisti stregoni, e la popolazione colpita non può occuparsi di argomenti che così tanto la riguardano se non attraverso le assemblee. I piattaformaformisti accettano la divisione della società tra dirigenti che decidono sulle modalità della sopravvivenza e subalterni che consumano i suoi prodotti e usufruiscono dei suoi servizi. Per loro devono essere i dirigenti a decidere, che non significa altro se non che amministrano il disastro. Gli assembleisti, che al contrario credono nella necessità di eliminarlo, calpestando il loro stesso terreno, però devono tener conto che sono presenti in esso in quanto nemici, se non vogliono vedersi ridotti al ruolo di comparse. Il piattaformaformismo non è niente più che un tentativo, da parte degli elementi politici e riformisti che sono entrati nel movimento di lotta, di corrompere le sue pratiche e ridurre i suoi scopi a benefici personali. È una variante di quello che altrove chiamano "cittadinismo". Le piattaforme sono

raggruppamenti di varie entità. Le assemblee sono riunioni di individui spossati. Il problema piattaforme o assemblee fondamentalmente è il problema del carattere cittadino o proletario del movimento di lotta.

Se prendiamo in considerazione che una parte del nostro stipendio viene spesa nei mezzi di trasporto che ci fanno raggiungere il posto dove lavoriamo, e che una volta usciti svolgiamo la funzione di consumatori, concluderemo che la giornata lavorativa non termina alle porte della fabbrica, dell'ufficio o di qualsiasi altro posto in cui sgobbiamo, ma dura tutto il giorno. Siamo doppiamente o triplamente sfruttati: sul lavoro propriamente detto, nei nostri spostamenti e nell'ozio. La nostra giornata lavorativa dura 24 ore. Siamo proletari a tempo pieno: *siamo individui privati permanentemente di ogni potere di decisione sulla produzione delle nostre condizioni di esistenza*. Possiamo avere ogni tipo di oggetto che al giorno d'oggi rappresenti la comodità e il benessere, però siamo privati del diritto di organizzare la nostra vita come vogliamo. Non siamo padroni di niente e dipendiamo sempre più dai marchinegni che ci circondano. Ci insegnano a non desiderare altro da quello che ci viene offerto con la promessa di essere un po' più liberi, però la nostra esistenza non è mai stata tanto condizionata, né ha avuto così tante catene, e mai la schiavitù è stata tanto acclamata come libertà. Ogni novità tecnica del mercato ha significato un'abdicazione da parte nostra. I veri organizzatori e amministratori della nostra esistenza si rivolgono a noi con apparente deferenza: dato che non abbiamo la libertà di decidere, ci assicurano che abbiamo la libertà di andare da una parte all'altra, comprare una cosa oppure l'altra, liberi di votare per questo o quello. Ci prendono simultaneamente per turisti ed elettori, ma prima di tutto per consumatori. E in effetti ci rapportiamo con tutto

mediante il consumo. Consumiamo aria, consumiamo paesaggi e consumiamo politica. Allora acquistiamo lo *status* di cittadini. Il cittadino è il consumatore per antonomasia; confida nel sistema stabilito anche se dissente da qualche aspetto, poiché come consumatore si crede esigente. Pensa di far parte di esso attraverso i suoi rappresentanti e che, dato che una parte delle decisioni è opera di questi, sia anche opera sua. Pertanto crede fattibile la possibilità di modificarle richiamando all'ordine quelli che hanno incarichi di responsabilità. Lungi dal dubitare della sua legittimità e dall'opporvisi frontalmente, il cittadino rifiuta di agire fuori dal sistema. Rispetta tutti i suoi valori: confida nella bontà del frastuono mediatica, delle mozioni comunali o delle interrogazioni parlamentari, nel sapere degli esperti e nella legge. Logicamente il cittadino non farà ricorso alla massa perché per lui esistono solo cittadini debitamente inquadrati in associazioni, partiti o sindacati. Per lui la legittimità non risiede in seno alle masse in agitazione ma nel riconoscimento istituzionale del lavoro dei suoi leaders. Pertanto farà appello a presidenti, consiglieri, giornalisti, avvocati e consiglieri comunali per costruire le sue piattaforme e influenzare l'agire politico all'interno delle istituzioni. Non si scoraggerà di fronte a risultati avversi perché avrà dimostrato che il sistema nonostante tutto è riformabile dato che "funziona". E funziona grazie a lui. Al contrario il proletario sa che sono altri a muovere le fila e che tutto è predisposto affinché lui non possa farci niente, di modo che opponendosi realmente a un aspetto concreto del suo spossessamento deve opporsi allo spossessamento nel suo complesso. Ogni pezzo del sistema è in rapporto con gli altri: per cambiare un solo pezzo bisogna cambiarlo tutto. Alla fine dei conti non ha niente da perdere se non le catene del consumo e del comfort tecnologico. La lotta di classe ricomparirà laddove il processo di proletarizzazione si sia fatto più visibile, nei movimenti contro la degradazione

del contesto sociale o contro l'inquinamento. Qui il proletario dovrà elaborare un interesse generale che serva a riunire una folla attorno ad essi. Troverà allora nell'assemblea il mezzo dell'autorganizzazione degli spossessati e il luogo dove questo interesse si plasma collettivamente in obiettivi concreti. Per il compito che si prefigge non ha bisogno dell'aiuto di politici né di altri mediatori perché non vuole discutere con il potere, con l'ordine dominante. Vuole farlo retrocedere, ragion per cui non ha bisogno di andare nei palazzi, né frequentare i corridoi, né raccogliere firme, né convocare conferenze stampa, né presentare petizioni: ha bisogno di dimostrare la sua forza e fare paura. Il potere deve convincersi che resistere sarà peggio. Intelligenza collettiva, persone e andatura sono quel che manca. *L'assemblea farà il resto.*

Le lotte contro il Treno ad Alta Velocità si sono trovate di fronte al dilemma piattaforme o assemblee, propendendo molte volte per le prime. I risultati ovviamente sono stati molto poveri e la critica formulata contro il TAV molto parziale e poco diffusa. Conviene segnalare i suoi punti deboli per contribuire a una rielaborazione più precisa da parte delle commissioni assembleari che si occupano di farlo. In primo luogo bisognerebbe che fosse chiaro che la soluzione al trasporto ad Alta Velocità non è un altro trasporto, un po' meno veloce o più economico. Come esempio, ci sono delle piattaforme che, cadendo nell'errore di voler dare lezioni di economia ai propri amministratori, sono giunte a cercare di dimostrare che il TAV è caro e poco redditizio, quasi lasciando intendere che è meno capitalista. In secondo luogo, se si accetta quello che per convenienza si chiama "progresso" si eliminano i migliori argomenti per rifiutare il TAV, riducendo il rifiuto a riforme nei dettagli. Molte piattaforme, convinte che "non si può essere contro il progresso", hanno finito per ammettere i supposti benefici del TAV, a condizione che ci sia

il sotterramento delle linee, una minore velocità, tunnel, un altro tracciato... Alla fine, tutti a un certo punto hanno rivendicato "un trasporto pubblico di qualità" e hanno perfino cercato di convincere gli investitori - lo Stato, l'Unione Europea, le società private, e i potenziali utenti del TAV (i quadri dirigenti e i turisti) - del fatto che il Talgo pendolare era un'alternativa migliore, più comoda, sicura e poco costosa. Invano dato che, di qualità o no, il trasporto pubblico non potrà svilupparsi che sulle rovine del trasporto privato. La società che costruisce il TAV è aberrante di per sé. Se accettiamo un'aberrazione maggiore accettiamo tutte le aberrazioni di cui è composta: il trasporto privato e ovviamente il TAV. Per criticare il TAV in modo coerente bisogna collegare la questione dell'Alta Velocità a quella della crescente mobilità della popolazione, che è in rapporto con la crescita illimitata delle città, la colonizzazione tecnologica della vita quotidiana, la divisione del lavoro e la frammentazione dello spazio sociale. Cioè, proprio con quello che chiamano "progresso".

La nostra esistenza è sparsa in luoghi distanti tra loro: lavoriamo in un posto, abitiamo in un altro, anche la scuola è in un altro posto, facciamo la spesa in un altro, ci divertiamo in un altro, passiamo le vacanze in un altro e via discorrendo. Le nostre necessità di mobilità sono moltiplicate e sembra che l'unica soluzione sia l'automobile. Citando un'organizzazione che in Inghilterra si occupa di questo come si deve, *Reclaim the Street*:

«Le automobili hanno dominato le nostre città inquinando, congestionando e dividendo le comunità. Hanno isolato le persone le une dalle altre e le nostre strade si sono trasformate in vere e proprie canalizzazioni di veicoli a tutta velocità,

indifferenti agli sconvolgimenti che provocano nel vicinato. Le auto hanno creato il vuoto sociale: persone in continuo movimento lontano da casa loro, vita e attività quotidiane disperse, una crescente anomia sociale. *Reclaim the Street* crede che la società salita in automobile dovrebbe levarsi di mezzo affinché si possa ricreare un ambiente vivibile più sicuro e attraente, lasciare la strada alla gente che ci abita e, chissà, scoprire il significato della "solidarietà sociale".

Tuttavia le automobili sono solo un pezzo del puzzle e anche *Reclaim the Street* si pone delle domande più ampie sulla soluzione del trasporto e sulle forze politiche ed economiche che dirigono la "cultura dell'automobile". I Governi proclamano che "le autostrade fanno bene all'economia". Un sempre maggior numero di merci viaggiano durante giornate sempre più lunghe, si brucia sempre più petrolio, ci sono sempre più clienti nei supermercati fuori città - tutto ruota attorno all'aumento del "consumo" perché è un indice della "crescita economica". L'avarò sfruttamento a breve termine di risorse limitate senza considerare i costi immediati e a lungo termine. Di conseguenza l'attacco di *Reclaim the Street* alle automobili non può slegarsi da un attacco più ampio contro il capitalismo stesso».

La cultura dell'automobile rappresenta il trionfo dell'ideologia borghese della vita quotidiana. Il cittadino non vedeva in essa se non "progresso" da tutti e quattro i lati a condizione che i guidatori rispettino la segnaletica. Con l'automobile arriva la promessa di una libertà di movimento e di un'alta posizione sociale che non si realizzano; al loro posto il risultato è un'assoluta dipendenza, lentezza e uniformità. Però se la

libertà promessa non esiste, la cultura dell'automobile rimane. Gli interessi che vengono alimentati da questa macchina tanto scomoda e pericolosa vogliono che essa sia l'unico mezzo di locomozione e hanno cercato di eliminare tutte le alternative possibili, principalmente il treno. Ogni via aperta al traffico ha reso più vulnerabili gli spazi naturali. Ogni strada ha dissolto un po' più le comunità agrarie senza che per questo le città ne siano uscite vincitrici. Ogni autostrada ha condannato un po' più la ferrovia tradizionale. La decadenza del treno - e in generale del viaggio - è frutto del boom dell'automobile. Solo l'aereo ha potuto competere con l'auto sulle lunghe distanze. E adesso il Treno ad Alta Velocità, che come lo ha definito Borrell, non è nient'altro che "un aereo che vola basso". Però il TAV non cerca di competere con il traffico su gomma delle merci, anche se potrebbe, e nemmeno di prendere il posto dell'automobile nei tragitti lunghi, ma solamente con l'aereo. È piuttosto un complemento e un alleato dell'automobile. Arriviamo in auto al parcheggio di una stazione del TAV e partiamo in auto da un altro. Il TAV è allora una semplice parentesi tra auto e auto, però presto smetterà di esserlo perché è previsto che le automobili accompagnino i loro proprietari in vagoni destinati appositamente a questo.

Le ragioni che possiamo addurre contro il TAV possono applicarsi ancor meglio a strade e autostrade. La lotta contro il TAV e la lotta contro l'automobile - la lotta contro la motorizzazione della vita quotidiana - sono un'unica battaglia. È la battaglia per il recupero delle città, per la riconciliazione con la natura, per il ristabilimento di strutture comunitarie... Per l'abolizione del Capitale e dello Stato. Queste sono le prospettive che bisogna sempre tenere presenti, per limitate che sia il livello con cui si faccia una lotta particolare, per scarse che siano le forze riunite, per sospetti che siano i suoi alleati o per quanto diventino ambigue le tattiche adoperate a

causa delle condizioni avverse in cui la lotta si svolge. Ad ogni modo la fine di una battaglia non sarà altro che il preludio della battaglia seguente. Ai giorni nostri non si può parlare di un movimento antindustriale che si opponga con fermezza alle avanzate della mondializzazione tecnologica e perciò le lotte concrete devono solcare un mare di contraddizioni. Tale movimento non esiste perché le lotte retrocedono spaventate quando scoprono l'enormità dei propri fini, senza che le circostanze le impediscano di andare avanti e le gridino "*hic Rodhus, hic salta!*". È per questo che la presenza del cittadinanza in queste lotte non può sorprenderci, così come la sua povertà e debolezza. In determinati momenti, al caldo di una promozione mediatica, sembra avere a disposizione una seria base pratica, però quando i suoi personaggi pubblici parlano sentiamo solo il linguaggio trito della politica e dell'ordine. Non un'idea nuova, né l'ombra di un pensiero originale; niente che altri non abbiano già detto molto meglio, o che non sia stato confutato in modo convincente. Dunque basta che l'opportunismo civico parli per dimostrare che non ha niente da dire. In realtà il piattiformismo cittadino non è altro che il riflesso della debolezza delle lotte, che per il momento riescono con difficoltà a strutturarsi in assemblee efficaci; però nella misura in cui queste mettono il dito nella piaga e riescono ad attrarre delle masse coscienti del loro spossamento, osserveranno le miserie cittadine e si allontaneranno da esse con arroganza e sdegno.

DISCORSO CONTRO IL TAV

(...)

Il TAV è il culmine di un processo selvaggio di meccanizzazione tipico di un mondo la cui principale e praticamente unica attività consiste nella circolazione accelerata delle merci. È un mezzo di trasporto specifico di una società aperta all'accelerazione generale degli interscambi. L'alta velocità imposta agli individui non è nient'altro che il lato sociale della circolazione rapida del capitale. L'economia viaggia a una velocità tale che nessuno si bagna due volte con la stessa merce nel fiume degli interscambi. Il TAV è un fenomeno parallelo alla proliferazione delle autostrade, alla costruzione di megatunnel e megaponti, all'aumento smisurato del parco macchine e della navigazione aerea, alla produzione astronomica di energia elettrica che esige bacini artificiali, centrali termiche e nucleari; rappresenta la fredda realtà dell'espansione aberrante del trasporto provocata dalla mondializzazione che tratta paesi, città e in generale tutta la geografia come se si trattasse di ostacoli ingiustificati. Tutto sta cambiando in funzione dell'alta velocità e delle sue enormi necessità energetiche. L'impatto ambientale - rumori, distruzione del paesaggio, inquinamento, ecc. - la parcellizzazione del territorio, la desertificazione della campagna, sono dei segni tangibili di una brutale colonizzazione dello spazio e del tempo sociale.

Il TAV, in quanto mezzo di trasporto che corrisponde a un determinato stadio della tecnica e che rappresenta una nuova classe legata a essa, quella dei quadri dirigenti, quella dei manager, quella dei *tecnocrati*, illustra la sottomissione della popolazione agli imperativi delle macchine e alla logica delle macchine. Gli individui si stanno subordinando a uno schema di organizzazione astratto, simile a quello militare, retto dalle leggi della tecnica e che viaggia al suo ritmo. Ricordiamoci che l'adozione dell'ora del meridiano di Greenwich, l'unificazione oraria del mondo, venne imposta dai treni. Il TAV simbolizza la potenza della tecnica, la meccanizzazione avanzata delle forze motrici, l'emancipazione tecnica dalla geografia e dal tragitto. Però questo successo non significa una vittoria della libertà o dell'eguaglianza. Tutti sono uguali, però solo di fronte alla tecnica. E nessuno è libero di non usarla. È una vittoria, ma della tecnica. Ciò trova la sua conferma in particolare nel TAV. La sua introduzione dividerà la Penisola in due zone diverse: una in espansione, servita dal TAV e collegata all'Europa, e l'altra in declino, percorsa dai treni della RENFE (Ferrovie di Stato). Chi vive in Catalogna, nel País Valenciano o vicino all'asse Saragozza-Madrid-Siviglia, godrà delle delizie dello spostamento a tutto gas e della frenesia delle prestazioni inutili a quello associate; gli altri viaggeranno più piano e meno di frequente, almeno sui trasporti pubblici.

Esiste una stretta relazione tra la merce e la trasformazione dello spazio in spazio della merce. La merce ne capisce poco di paesaggi; quando una merce esce dal luogo di produzione non ha altro interesse che arrivare quanto prima sul luogo del consumo per convertirsi in denaro. Il capitale ha bisogno di accorciare il suo tempo di rotazione diminuendo il tempo di circolazione delle merci e per questo costruisce TAV e autostrade come un tempo costruiva treni e strade. Questi,

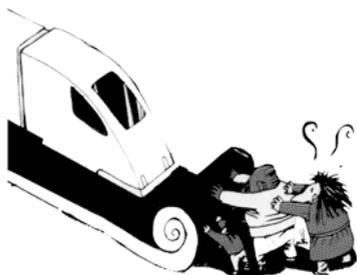
contraendo lo spazio, fanno sì che la distanza non sia importante. Tutta la superficie di un paese si riduce alla taglia di poche metropoli. E di conseguenza, la grande città assorbe l'intero paese. Tutto diventa hinterland, periferia. Il paesaggio urbano si generalizza e impone una nuova disposizione territoriale: le zone commerciali, ludiche, residenziali, vacanziera, le zone dormitorio, "verdi", industriali... si espandono seguendo le vie di comunicazione che si moltiplicano, e in questo modo moltiplicano il traffico. Le distanze si riducono ma allo stesso tempo si espande lo spazio della circolazione. La massa delle merci cresce in proporzioni enormi e viaggia su distanze esorbitanti, con i centri di produzione che si allontanano sempre più dai centri di consumo. E da parte loro gli individui, ammuccandosi in entrambi, passano un terzo della loro vita spostandosi all'interno di veicoli e il resto lavorando per pagare i loro acquisti e il combustibile che consumano. Il guadagno di tempo è annullato dal moltiplicarsi delle distanze. Un argomento in favore della settimana di 35 ore che nessun sindacato userebbe è che il tempo impiegato per andare al lavoro è sensibilmente maggiore di quando la settimana era di 50 ore. In realtà, l'alta velocità non è solo uno spreco di mezzi, è anche un'enorme perdita di tempo. Quando dicono che oggi possiamo attraversare la penisola nella metà del tempo rispetto a, poniamo, vent'anni fa, bisogna pensare che vent'anni fa molta poca gente era tentata dal perdere tempo in queste cose. Nessuno che sia in possesso delle proprie facoltà gode percorrendo un mucchio di chilometri a tutta velocità alla ricerca di spazi naturali che sono stati distrutti per trovare alla fine un ozio "verde" inquinato in modo tollerabile. Solo una strampalata organizzazione della società crea la necessità di fare cose come questa. E questa organizzazione è il risultato dell'economia capitalista, il cui corollario è lo sviluppo smisurato dei mezzi di trasporto, sviluppo coronato con il TAV.

Un'opposizione decisa contro il TAV deve screditare il presunto interesse generale per cui dovrebbe esistere. Perché il TAV, come le autostrade, è di beneficio solamente agli interessi privati che si nascondono dietro l'economia globalizzata: quelli della produzione e della distribuzione massificata, quelli dell'industria del turismo di massa, quelli delle grandi imprese costruttrici, produttrici di materiali da costruzione o di energia, di macchinari avanzati, di automobili, ecc.; infine, quelli delle grandi banche che finanziano i progetti e quelli dei partiti politici che rappresentano in blocco l'interesse economico. Quanto più si sviluppano i mezzi di comunicazione e di trasporto, maggiori sono gli investimenti necessari alla loro costruzione e sfruttamento i quali, giunti a un livello di alta concentrazione del capitale, non sono alla portata che di potenti interessi industriali e finanziari. Inoltre il TAV, mentre mette in comunicazione i centri del potere e, quindi, riduce la separazione tra i centri decisionali, contrae la geografia del potere. Il TAV può aumentare o diminuire la distanza relativa tra le città e provocare la decadenza delle une rispetto alle altre, lasciando fuori dai giochi la sua classe politica. Per questo tutti i politici sono direttamente interessati al TAV: si giocano il loro peso specifico nelle decisioni, vale a dire il loro futuro. Dietro le dispute per il TAV, le oligarchie locali ingaggiano una sorda lotta per il potere.

Il TAV causerà danni enormi alla popolazione, consumando ettari di terreno e consumando la distruzione delle economie e delle infrastrutture di trasporto e distribuzione locali, imprimendo maggior velocità al processo di concentrazione in alcuni punti delle masse, dei capitali e dei poteri politici. Inoltre, un'opposizione decisa deve elaborare un interesse generale contrario al TAV e dire chiaro alla gente che lo sviluppo individuale e sociale è contrario all'alta velocità

dell'economia. Rifiutando il TAV si rifiuta la società del TAV. E accettando tutto in questa società si accetta il TAV. Prima si accetta "il progresso" e la "tecnologia avanzata", poi si ammette un TAV che passi per le vie già esistenti, e alla fine arriva l'ora del TAV. La cosa peggiore che può fare la protesta organizzata contro il TAV è di rinunciare alla sua autonomia e ai suoi obiettivi specifici - in primo luogo il rifiuto senza discussione del TAV - e cadere nel terreno dell'azione giuridica e delle manovre locali, elettorali o di potere, cercando l'appoggio di sindaci o consiglieri comunali dei paesi colpiti, di associazioni di quartiere che ricevono sovvenzioni o dell'impostura dell'ecologismo politico, e arrivando anche a reclamare l'aiuto di qualche partito. Se cercano tali alleanze per debolezza, prendano per certo che non verranno rafforzati da queste e con tutta probabilità la protesta, dopo essersi stancata con atti simbolici e petizioni, sarà canalizzata verso vie parlamentari, dove regnano gli interessi dell'economia, cioè del TAV, e qui liquidata. In realtà la protesta verrà ridotta a chiedere "informazione", "partecipazione" e dialogo a un Potere che ha già preso la decisione in anticipo. I contestatori si saranno comportati come votanti, come bravi "cittadini", gente che crede nella buona volontà dei politici e che in fondo, precisamente perché vota, non desidera decidere su niente. Risulta equivoco esigere un dibattito pubblico quando non esiste uno *spazio pubblico* dove possano emergere informazioni oggettive e libere, dove si contrastino opinioni disinteressate e, innanzi tutto, *dove si prendano decisioni*. Ed è ambiguo chiedere "autonomia" ai municipi o una "democratizzazione" della società. La passata esperienza del *movimento sociale urbano* degli anni settanta può fornire delle idee concrete al riguardo. Le associazioni di quartiere insieme ad altre associazioni furono un bastione di resistenza al franchismo e soprattutto ai suoi piani di urbanizzazione e riordino territoriale, piani che i partiti politici portarono a termine, corretti e aumentati, nella

decade seguente. Concretamente in Euskal Herria, dove erano stati fatti passi importanti nel coordinamento di associazioni, e queste non erano controllate dai partiti, il vuoto di potere dei comuni del '76 provocato dall'incapacità e dall'impopolarità degli amministratori nominati d'ufficio oppure dalle loro dimissioni, favorì diverse forme di organizzazione popolare che sfociarono in un movimento assembleare che si contrapponeva al potere locale in quanto *potere parallelo*. L'assemblea, il *batzarre*, in molte occasioni fu lo spazio pubblico di informazione, dibattito e dove si prendono le decisioni. In alcune località - Llodio, Rentería - si arrivò a esperienze di gestione municipale alternativa basata sull'assemblea. Questo era, con tutti i difetti che si vuole, "il principio dell'autonomia municipale" in atto, la democrazia diretta guadagnata con la forza. I partiti e le elezioni municipali posero fine a un movimento che se fosse confluito con le assemblee di fabbrica avrebbe creato una situazione rivoluzionaria. Per quanto riguarda il panorama attuale, l'opposizione al TAV fa bene se si avvicina e federa la sua lotta con altre simili contro bacini artificiali, centrali nucleari, discariche, autostrade, ecc., perché è la stessa e perché ci sarà bisogno di molte forze per far insorgere il maggior numero di persone possibile contro il TAV, unica maniera di impedire il suo arrivo. Se non ci sono forze sufficienti, l'attività che ottiene maggiori risultati è il sabotaggio, come ha dimostrato ad esempio il collettivo *Solidarios con Itoiz*.



Una proposta alternativa non deve limitarsi a constatare la necessità di «un modello di sviluppo e di trasporti radicalmente più equilibrato» o arrivare alla conclusione che «l'attuale politica dei trasporti deve essere modificata in profondità» (*Rapporto contro il Piano Territoriale della Rete ferroviaria*, dell'Assemblea contro il TAV). Bisogna dire quello che si vuole: che bisognerà porre dei limiti alle città, impedire le opere faraoniche, riutilizzare le zone residenziali, fermare i progetti turistici e iniziare a smantellare progressivamente le zone dedicate a un'attività così deprimente, lottare contro il degrado dei quartieri periferici, rendere difficile l'accesso dei veicoli agli spazi naturali, favorire la costruzione artigianale, farla finita con la speculazione immobiliare e con le ditte costruttrici... Ridurre la mobilità imperante richiederà mezzi tendenti a rendere difficile al massimo il traffico, tanto all'esterno quanto all'interno di città e paesi, rendere i luoghi di residenza più abitabili, farli coincidere con i luoghi di lavoro, coinvolgere i loro abitanti nella gestione degli stessi, porre ostacoli al trasporto privato e alla fabbricazione di automobili, diminuire per davvero la giornata lavorativa... Tutte le strade, non solo quelle del centro, devono essere restituite ai pedoni, e non a beneficio del commercio. Per conoscersi e frequentarsi c'è bisogno di un tempo, un tempo libero, vissuto con lentezza e non consumato nell'ozio motorizzato. Sarà necessario rinunciare all'uso delle energie non rinnovabili e alle tecnologie che favoriscono la centralizzazione della decisione, la concentrazione del potere, la produzione di massa, la velocità, la manipolazione delle coscienze, la passività, l'isolamento, ecc., perché diminuiscono l'autonomia degli individui e la loro libertà. Se le città recuperano le loro dimensioni normali sarà possibile sopprimere l'industria agroalimentare, con i suoi concimi, le macchine, gli allevamenti, il transgenico, ecc. e la produzione contadina basterà ad alimentarle attraverso la vendita diretta

nei mercati locali. Infine, esistono mezzi *per fermare un treno*, sufficienti per invertire il movimento di concentrazione delle masse in punti limitati e disperdere la popolazione in tutto il territorio, creando le condizioni per uno stile di vita pieno e rilassato in una società equilibrata, solidale e libera. È certo che tali mezzi risulteranno estremisti nel quadro del capitalismo regnante, però nessuno potrà negare che siano abordabili e, non appena si sarà sviluppato un importante movimento sociale contro i fenomeni nocivi, perfettamente praticabile.

**DELLO STESSO AUTORE,
PUBBLICATI DA ISTRIXISTRIX:**

- IL PARTITO DELLO STATO
- DOVE SIAMO?
- UN'OPPOSIZIONE CHE VOLA BASSO
- LA GRANDE MINACCIA DEL TAV / IL RETROBOTTEGA DEL TAV
- ALTA VELOCITÀ NO! CAPITALISMO NEMMENO!
- IL TRAUMA DELLA DECRESCITA
- DIFESA DEL TERRITORIO O COGESTIONE DELLA SUA ROVINA?
- ELEMENTI DI CRITICA ANTINDUSTRIALE

LA LUCHA CONTRA EL TAV ¿ASAMBLEAS O PLATAFORMAS? Letto alla conferenza presso la Koldo Michelena Kulturgunean di Donostia, il 3 gennaio 2002. Pubblicato su *Ekintza Zuzena* n° 29. **DISCURSO CONTRA EL TAV.** In occasione della giornata contro il TAV del 17 aprile a Donostia, aprile 1999 (estratto dalle pagine 6-14). Pubblicato sulle riviste *Disedenteak betico'zine*, n° 7, 2000; e *La Lletra A*, n° 57, 2000.



ISTRIXISTRIX@AUTOPRODUZIONI.NET

ISTRIXISTRIX.NOBLOGS.ORG

NESSUNA PROPRIETÀ

F.I.P. VIA S. OTTAVIO 20 – TORINO

DICEMBRE DUEMILASEI

