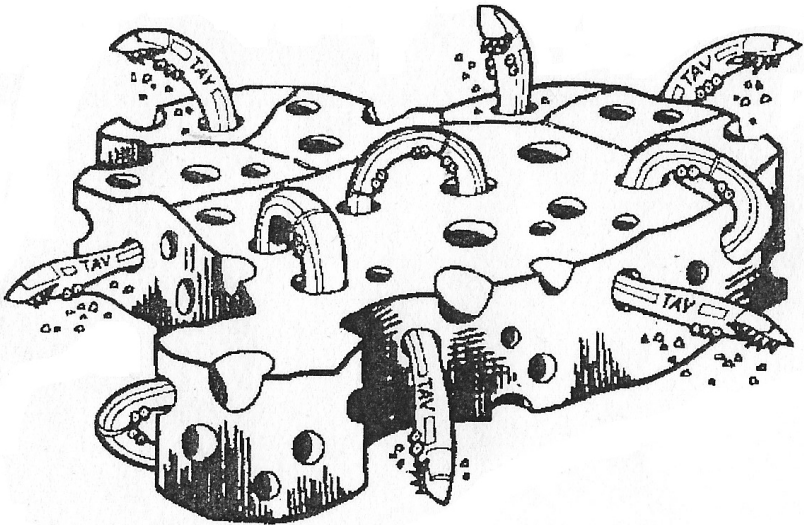


Miguel Amorós

**LA GRANDE MINACCIA
DEL TAV
★
IL RETROBOTTEGA
DEL TAV**



ISTRIXISTRIX

LA GRANDE MINACCIA DEL TAV

Oh genti! Spesso la fretta porta al ritardo
Abu ʔ-ʔáhir il Saragozzano, *Las Sesiones*

La moderna messinscena della reificazione sotto il capitalismo moderno è tecnologica e il TAV ne è uno dei principali feticci. Simbolizza il rapido arrivo del denaro e degli affari, del potere insomma, per cui è normale che il ruolo di trovatori dell'alta velocità lo recitino imprenditori e politici. Le dichiarazioni entusiaste sul TAV e a favore di questo o quel dettaglio si moltiplicano, ognuno tira acqua al proprio mulino: «Noi optiamo per il tracciato di centro rispetto agli altri, perché è quello che coincide al 100% con le aspettative di tutta la Comunità Valenciana», dice il presidente della Fondazione Pro AVE. La Generalitat e il comune di Barcellona rivendicano una stazione a La Sagrera e i circoli di potere di Saragozza ne reclamano un'altra nel loro aeroporto. Il presidente della regione della Murcia confessa: «Il mio massimo desiderio è che l'AVE arrivi nella Murcia, non importa per dove passi (...) UGT, CCOO e il sindacato dei macchinisti SEMAF hanno annunciato che si opporranno al futuro modello ferroviario se non si terrà conto di loro». Non c'è bisogno di molti esempi per convincere chicchessia dell'esistenza di una mobilitazione generale dei dirigenti a favore di questo treno che, in alcuni casi, ha avuto un certo sostegno popolare: «AVE per Cuenca,

di diritto» è la parola d'ordine della Piattaforma Civica del AVE di Cuenca, rispetto a «Madrid-Albacete-Valencia, l'AVE che vogliamo», motto del Tavolo Unitario del AVE di Albacete, sua rivale. Anche l'umanità si mette gli stivali delle sette leghe per trasformarsi in clientela. Ogni classe dominante ha un mezzo di trasporto preferito, che è solita presentare come il veicolo dell'interesse comune, su cui tutti hanno il diritto di salire e al di fuori del quale non c'è futuro: «chiediamo solo quanto ci spetta» dice il vicepresidente della camera di commercio di Albacete; «è una questione di sopravvivenza» dichiara il sindaco di Cuenca. Però il TAV, questo paradigma del progresso inteso come sviluppo tecnologico incontrollato, è un semplice treno per dirigenti, il cui bisogno deriva principalmente dalla congestione del traffico aereo a causa dell'incessante spostamento delle élite e del boom smisurato dell'industria turistica. Su di lui viaggiano «barbari», che non hanno altro obiettivo che di convertire la società in qualcosa di tanto disprezzabile quanto loro stessi: una collettività gerarchizzata, dipendente, non solidale, scialacquatrice e repressiva. Il progresso che ci portano si materializza sotto forma di cemento, asfalto, inquinamento, massificazione, disgregazione sociale e miseria.

Assistiamo a una nuova configurazione delle classi dominanti caratterizzata dalla mobilità e dallo sradicamento, riflesso della mobilità del capitale e della mondializzazione. Il potere non era mai stato così legato alla circolazione, sia essa del denaro, dell'informazione o delle élite. E il risultato è una classe dirigente nomade, tecnocrate e, sullo stile del turista, cosmopolita. Dappertutto si parla lo stesso linguaggio, l'idioma del potere, preferito a qualunque idioma locale, e con questo tutti si capiscono. Ogni problema ha una soluzione tecnica. Ogni soluzione tecnica muove capitali. Il movimento dei capitali provoca la circolazione incessante dei dirigenti. Per

costoro le aberrazioni tecnologiche che spianano i terreni e disintegrano le popolazioni, come il TAV ad esempio, vengono qualificate come «scommessa del futuro» e «enorme balzo verso il progresso». Come dice un personaggio di un romanzo centrato sull'alienazione tecnologica delle grandi città: «Gli schiavi egizi lavoravano senza macchine per decenni per costruire una tomba reale, gli operai europei faticano sulle macchine per decenni per edificare una fortuna privata. Progresso? Forse. Ma per chi?» (Alfred Döblin, *Berlin Alexanderplatz*). Per i tecnocrati che ci dirigono progresso è sinonimo di forza, di potere. Quando, ad esempio, un fanatico della tecnica esalta il fatto che oggi la produzione di fibre in una sola fabbrica è maggiore di tutta la produzione australiana di lana di pecora, in realtà non applaude il progresso che permette di vestire a buon mercato la nostra nudità, ma il potere di una singola fabbrica in grado di rovinare da sola tutto un continente e costringere milioni di persone a coprirsi con della pseudo-lana. Venticinque anni fa anche le centrali nucleari erano, in bocca ai dirigenti, il progresso e il futuro, però allora non si diede loro molto credito: il rapporto di forza era un altro, i partiti non avevano ancora liquidato il movimento composto da associazioni, comitati, assemblee e coordinamenti e il movimento anti-nucleare era molto forte. In molti quartieri e paesi persistevano le basi di una comunità capace di conoscere i suoi interessi reali e lottare con decisione per questi contro lo Stato, le banche, le aziende elettriche, i partiti più o meno apertamente favorevoli al nucleare e i sindacati che difendevano i posti di lavoro nell'industria nucleare. Lemóniz è stata la più grande lotta anti-nucleare del mondo. Però oggi la situazione è un'altra. La classe dominante è molto più forte, si è rinnovata, possiede un programma e ha l'iniziativa, mentre la massa dispersa delle neocittà vive immersa nell'apatia, nell'isolamento e nella rassegnazione.

La tecnica è il soggetto della storia e quanto maggiore è il suo potere, meno inibizioni ci sono di fronte al suo uso. Per legittimarsi usa l'arma del «prezzo del progresso», senza preoccuparsi della perdita di finalità umane e di obiettivi liberatori che questo «progresso» comporta. Ad ogni modo, questo non persegue il miglioramento della condizione umana mediante la tecnica, bensì l'adattamento dell'umanità all'evoluzione tecnologica che, a quanto pare, viaggia in treno. E viaggia così rapida che, alla fine, il tempo e la storia vengono distrutti da tanta accelerazione. La concezione del tempo come storia conservava il passato sopprimendolo. Il passato permaneva nell'esperienza, nella memoria collettiva, nella tradizione e, pertanto, viveva nel presente. «Scommettere sul futuro», fino al momento in cui la tecnica non si impadronì del mondo, non significava fare tabula rasa del passato, mandare il passato nel dimenticatoio, come oggi, epoca in cui vuol dire semplicemente vivere in un eterno presente, irriflessivo, senza memoria. L'impero della tecnica ha trasformato la concezione del tempo: oramai non è più durata, progetto, divenire storico, ma una mera funzione del movimento dei corpi nello spazio fisico. Il tempo separato della storia, dunque separato dalle necessità umane, in definitiva il tempo reificato, è qualcosa che si guadagna o si perde aumentando o diminuendo il movimento. Quel che succede realmente è che l'aumento della velocità diminuisce l'esperienza, a cominciare dall'esperienza del viaggio, fino al punto in cui raggiungendo un determinato livello di traffico l'esperienza scompare: si parte da un luogo per arrivare a un altro esattamente uguale, con abitanti identici. La vita si uniforma, lo spazio si contrae, l'individuo anche. La circolazione incessante non è la libertà. La libertà è calma, riflessione, incontro; ha bisogno di prendersi il suo tempo: per essere liberi bisogna scendere da molti treni.

La tecnica si è impossessata del mondo e il mondo si è convertito in una macchina. Non perché sia pieno zeppo di macchine e sia governato e amministrato da apparati, ma perché sta funzionando come una macchina, secondo il principio del massimo rendimento. Per funzionare bene, la macchina sottomette l'ambiente alle sue regole in modo da espellere quelli che non le accettano o sono incapaci di seguirle. In riferimento al tema di cui ci stiamo occupando, una società pienamente motorizzata avrà un terzo della sua estensione occupata da strade, parcheggi e binari. Le necessità del trasporto crescono più rapidamente della produzione e il loro finanziamento assorbe la maggior parte delle risorse dello Stato. Perciò automobili, camion e treni sono la macchina che invade per eccellenza. «Quello che le macchine desiderano è una condizione in cui non ci sia niente che non sia al loro servizio, niente che non sia «co-meccanico», né «natura» né «valori superiori» e (dato che per loro non siamo niente più che equipaggiamento di servizio o di consumo) nemmeno noialtri, gli umani.» (Günther Anders, *Noi figli di Eichmann*). Non capiremo niente se ignoriamo il processo colonizzatore del mondo da parte della macchina, l'avanzata «imperialista» della sua logica. Se non ci rendiamo conto che siamo in marcia verso la macchina mondiale, un totalitarismo nuovo di zecca di cui il TAV non è che un episodio.

La cosa non capita dall'altro ieri; si tratta di un processo che è iscritto nell'essenza della macchina, e che è stato denunciato già da tempo, quando la produzione, e di conseguenza l'accumulazione di capitale, dipendeva essenzialmente dalle macchine. Un secolo prima che la macchina degradasse l'operaio a «pastore» dei mezzi di produzione e circolazione delle merci, aveva degradato l'operaio artigiano trasformandolo in manovale. Proudhon prendeva come esempio della colonizzazione dell'ambiente da parte delle

macchine proprio i treni: «Il risultato principale della ferrovia, dopo la sottomissione della piccola industria, sarà la creazione di una popolazione di lavoratori degradati, manovali stradali, spazzini, caricatori, scaricatori, camionisti, vigilianti, portatori, pesatori, ingrassatori, pulitori, conducenti, pompieri, ecc., ecc. Quattromila chilometri di ferrovie daranno alla Francia un supplemento di cinquantamila servi.» (*Filosofia della miseria*). Però se in una prima fase capitalista il proletariato fu una classe creata per la macchina, nel periodo del tardo capitalismo lo è la classe dirigente stessa. Il programma della borghesia franchista consisteva già di prodezze tecniche come i bacini artificiali, gli altiforni e i cantieri navali, e continuò con l'industria chimica e le raffinerie, per finire con l'elaborare un piano demenziale di nuclearizzazione, ereditato dal cambio della guardia postfranchista e abbandonato di fronte a un'opposizione generalizzata. Durante la tappa socialista, la rinnovata classe dominante fu occupata in primo luogo dal problema dei residui e della riconversione industriale, e in seguito dalla costruzione delle grandi infrastrutture: autostrade, ancora bacini artificiali e opere idrauliche di derivazione, reti ad alta tensione, TAV, super tunnel, super porti... che adesso sono le banalità di base del dominio.

Gli anni '90 sono quelli dell'integrazione nel mercato mondiale, in cui tutti i gruppi di pressione competono per occupare le posizioni migliori sotto la copertura di spettacolari messinscena propagandistiche come «la Capitale della Cultura», «l'Expo», «le Olimpiadi»... In mezzo a una valanga di opere tecnopolitiche realizzate le megalopoli spagnole si consolidano come residenze del potere: Madrid, corte delle finanze, Siviglia, capitale della «California d'Europa», Barcellona, centro del «Triangolo d'Oro»... Il risultato di tanta effervescenza è la coesione delle principali «lobby» locali e la comparsa di nuove altre che lottano per «vertebrare» la loro

regione collegando per mezzo del TAV i loro capitali-impresa ad altri simili del Centro e Nord Europa. I gruppi di potere che reggono Valladolid e Malaga possiedono già le loro diramazioni sicure e in seguito dappertutto, a Valencia, in Galizia, Castilla-La Mancha, ecc., il loro potere si unisce al denaro e alla politica per reclamare la propria parte, talvolta anche con l'appoggio della popolazione locale, dimostrando che il ricatto tecnologico funziona. Anche se la maggior parte delle opere del TAV non cominceranno prima di qualche anno, i possibili tracciati sollevano aspre polemiche fra le organizzazioni imprenditoriali e le camere di commercio, e provocano divisioni in seno ai partiti, che senza mascherarsi ricoprono il ruolo di rappresentanti politici delle oligarchie locali. Tutti agiscono nell'interesse della loro città, però quale interesse può avere un lavoratore madrilenò nell'andare a vivere a Guadalajara non trovando un'abitazione disponibile vicina al suo luogo di lavoro? Che interesse hanno gli abitanti di Cuenca nella sua conversione in un suburbio di Madrid, o quelli di Albacete nel vivere intorno a una gigantesca bretella ferroviaria? Che interesse hanno gli abitanti del litorale mediterraneo a che venga visitato da oltre dieci, dodici milioni di turisti all'anno? Chi realmente ha degli interessi nelle infrastrutture sono le industrie locali, che inquinano e sperperano energia; le imprese costruttrici e le attività turistiche, distruttrici di città, paraggi e spiagge; i sindacati, che amministreranno più fondi; i dirigenti, che avranno più potere. Però, in definitiva, quello che è buono per pochi, è cattivo per la maggioranza.

La costruzione di strade e del sistema ferroviario storicamente è servito per creare un mercato nazionale e sviluppare il capitalismo, per porre fine alle economie locali e impoverire la campagna che liberava le sue eccedenze di manodopera inviandole verso gli agglomerati industriali comparsi lungo le

vie di comunicazione. In misura maggiore se possibile, la costruzione di grandi infrastrutture sopprimerà le ultime barriere del mercato mondiale e consegnerà la popolazione all'azzardo dei movimenti dell'economia globalizzata, dato che, in accordo con il Piano Delors, «sono le arterie del mercato e le loro falle si traducono in mancanza di ossigeno per la competitività». Grazie a questo speciale ossigeno la popolazione viene espulsa dal centro delle neocittà, che si trasformano in centri commerciali, e viene reinstallata nell'hinterland, dove viene alimentata con vegetali contaminati dai pesticidi, carni trattate con ormoni e anabolizzanti, e con i prodotti dell'ingegneria genetica. Però l'effetto principale della globalizzazione risiede nel fatto che distrugge paesi interi, trasformando i suoi milioni di abitanti in una gigantesca riserva di inutile manodopera che, spinta alla disperazione, emigra come può verso le zone «sviluppate» dietro al «progresso» responsabile delle sue privazioni. Malgrado ciò, l'effetto più vistoso è quello della perversione del sistema politico. Anche una volta la ferrovia serviva per il finanziamento dei partiti e l'accumulo di fortune illegittime, allo stesso modo in cui la costruzione dell'AVE Madrid-Siviglia è servito per riempire le tasche dei responsabili del PSOE e di chi sta loro intorno. Se in precedenza la promozione di tratte stradali costituiva la principale attività di molti deputati, membri dei consigli di amministrazione delle prime compagnie ferroviarie, quando si stava per costruire l'AVE la lotta per parteggiare per l'aggiudicazione ad Alstom o alla Siemens è stata l'attività più rilevante dei governanti socialisti, diretti beneficiari di sovvenzioni milionarie. Oggi possiamo dire che ha diffuso l'esempio tra i principali responsabili politici delle diverse comunità autonome. Il TAV è più che un treno: è l'emblema moderno delle classi dominanti. È un affare che alza la bandiera dell'unità intorno al potere. Con il TAV la politica recupera il suo ruolo di mediatrice tra il capitale e lo

Stato, e le élite locali sfuggono al particolarismo, riconoscono un interesse comune in sintonia con la mondializzazione e si mettono d'accordo sui dettagli di un progetto che riconoscono come proprio. Dunque, si dichiarano parte della classe dirigente.

Nell'idioma del dominio, in catalano o in castigliano, la circolazione fluida delle merci si chiama "vertebrazione" ed è l'obiettivo principale di un programma globale: «Il treno del futuro si chiama alta velocità (...) è la nuova scommessa del governo del Partito Popolare, impegnato a creare una rete di linee ad alta velocità che vertebri la penisola, che competa in modo vantaggioso con l'aereo, che sia un'alternativa reale al trasporto su strada e che unisca la Spagna all'Europa.» (*La Razón*, 30 maggio 1999). Ed è la nuova scommessa della Generalitat catalana. Il ruolo di agente "vertebratore" viene attribuito al TAV in quanto veicolo chiave del traffico dei dirigenti e delle merci, essenza stessa della competitività delle imprese; il consigliere Macías lo ha esposto didatticamente durante alcune giornate economiche che vedevano la presenza di ministri del governo centrale e membri della Generalitat e del padronato: «Portare merci verso i mercati dell'area di Parigi, così come trasportare comodamente 1500 persone dal centro d'Europa verso il nostro paese in sole otto ore (...) questo significa essere competitivi.» (*El País*, 28 maggio 1999). Però in primo luogo il TAV è un motore di imponenti capitali chiamati a cancellare per sempre gli affronti centralisti: solo gli investimenti del TAV Madrid-Barcellona-Francia ammontano a 135.000 milioni di pesetas nel '99 e il totale sarà di 1,1 miliardi. Si tratta, come dice bene il presidente del GIF, «dell'opera di maggior prestigio della Catalogna» e come dichiara il ministro dell'economia «del progetto di investimento più importante del governo». Una torta che, mediante commissioni e contratti d'opera aggiudicati in modo

più o meno fraudolento, alcuni si stanno spartendo (due dirigenti del GIF hanno dovuto dimettersi per concedere delle opere a imprese legate a loro). Però prima di tutto il progetto significa la formidabile convergenza di interessi di classe che condurrà a una brutale disposizione in blocchi del territorio, alla sua integrazione gerarchica nello spazio mondiale dell'economia e alla trasformazione di quelle che un tempo erano città in ipermercati e parchi tematici, avvolte in un garbuglio stradale che le separa da un agglomerato informe di edifici denominato dagli esperti «area metropolitana».

L'estensione delle linee del TAV non arresterà la proliferazione delle autostrade, perché su queste viaggiano delle merci diverse, come ad esempio i prodotti dell'agro-industria o i turisti. Nel mercato mondiale la produzione si concentra in pochi punti, tuttavia tutte le merci percorrono grandi distanze attraverso le Reti Transeuropee per rifornire a buon prezzo una popolazione ammassata nelle periferie delle città. Siccome la competitività si misura con il tempo di trasporto, quante più autostrade ci sono meglio è. Con questo sistema una partita di carne contaminata può raggiungere in poche ore commensali lontani migliaia di chilometri, e una sola impresa può disseminare rapidamente la sua produzione tossica su tutto un continente. Però in tutto ciò non bisogna vedere qualcosa di casuale, perché la merce non è una semplice cosa nociva, ma prima di tutto un rapporto sociale mediato da cose nocive. E i rapporti sociali esistenti funzionano con le autostrade e i treni ad alta velocità. L'argomento sociale della creazione di posti di lavoro è una frottola. Anche se la costruzione delle linee creerà un po' di lavoro, temporaneo e precario, la riconversione della RENFE, conseguenza del «nuovo modello ferroviario», eliminerà alcune migliaia di chilometri e di impieghi fissi, sicuramente patteggiati con i sindacati. Per non parlare del numero di

impieghi nelle campagne che verranno soppressi dalla concorrenza dell'industria agroalimentare e della macrodistribuzione, o di quelli che verranno eliminati dallo spostamento della industrie verso le zone ben collegate. Infine, altri argomenti in favore del TAV come quello della riduzione dei gas o dell'evitare gli incidenti stradali sono dei puri e semplici imbrogli, dato che con il feticismo dei dati si pretende di occultare la categoria essenziale della totalità. Perché il sistema sociale forma un tutto di cui il TAV non è che un semplice elemento, per cui malgrado ci siano ogni giorno più linee in funzione, le emissioni contaminanti, i distruttori dello strato di ozono o i responsabili dell'effetto serra non hanno smesso di crescere. E nemmeno la produzione e la vendita di automobili, e con esse gli incidenti del traffico e il cancro provocato dall'inquinamento. Siccome il TAV fa parte del detto sistema è corresponsabile di tutti i suoi effetti nocivi.

Non si può separare la lotta contro il TAV dal rifiuto della società che lo rivendica. Non bisogna fare come molti di quelli colpiti dal TAV, che si confessano partigiani dello stesso, però non del suo tracciato che li pregiudica. Non avendo un interesse di tutti da opporre al TAV, dato che ammettono che questo treno rappresenta l'interesse di tutti, la faccenda si riduce a una disputa nei tribunali tra costoro e il Governo e la RENFE. Non riusciranno a coinvolgere il resto della popolazione e questa li abbandonerà al loro contenzioso, che inevitabilmente perderanno, data la sproporzione delle forze in campo. Non bisogna nemmeno rifiutare il modello sociale associato al TAV e allo stesso tempo accettare il modello politico, così come fanno la maggior parte degli ecologisti e quel poco che rimane della militanza. In questo modo limitano la lotta ad azioni simboliche e folcloristiche, tentando solo di fare pressioni e coinvolgere le istituzioni, dominate sempre dai partigiani del TAV. Il ruolo da protagonista lo assumono le

petizioni dei burocrati e i procedimenti legali degli avvocati, con l'inevitabile risultato di smobilitazione e sconfitta. La questione oggi è la seguente: cosa può fare una minoranza che decida di scontrarsi radicalmente contro il TAV? La prima cosa è di non sottomettersi a una maggioranza accondiscendente e far conoscere la sua posizione in modo da riunire tutti quelli che sono d'accordo con essa. Combattere la costruzione del TAV con i mezzi di cui dispone, elaborando un interesse generale ad esso contrario, a partire dalla convinzione che non si può fermare il treno senza scontrarsi con la grande velocità degli interscambi economici. L'obiettivo strategico consiste nel far sì che la maggior parte delle persone si senta colpita, capisca che per vivere non ha bisogno né di dirigenti né di spostamento di dirigenti e si sollevi contro il TAV e contro i gruppi di potere che lo promuovono. Il compito non sarà facile perché ovunque esiste un'insoddisfazione generale tra la popolazione, la maggioranza si conforma al lavoro di alcuni specialisti della protesta «civica» – che evidentemente non include il sabotaggio, nemmeno nella sua forma «civica», così come lo ha praticato in Francia la Confédération Paysanne – simulacro impotente che chiede allo Stato di tener conto dell'elettorato. Ecco perché non si formano autentici movimenti sociali e salgono sulla scena dirigenti di seconda classe. Ma la battaglia contro il TAV non si potrà vincere in questa maniera. Lo Stato, sapendo della malleabilità di interlocutori simili e della confusione della popolazione votante, concede la tregua all'opposizione «costruttiva» e reprime duramente chi lotta veramente: i *Solidarios con Itoiz* sono stati condannati a quattro anni e dieci mesi per aver tagliato i cavi della diga. Il panorama deprimente di adesso non riflette la realtà di una lotta impossibile, ma il fatto che si tratta di una lotta di lunga durata, che si dovrà portare a termine per tappe, con l'aggiunta della contraddizione per cui l'opposizione al TAV non dispone di tempo. Nei prossimi

dieci anni si costruiranno due o tremila chilometri di binari. Il TAV è la guerra e Musil ricordava l'animo collettivo che annunciava un cataclisma simile: «In particolare uno dei sintomi più significativi della catastrofe era allo stesso tempo espressione di una determinata situazione ideologica: si tratta di codesto lasciar fare ai gruppi specialisti situati nella macchina dello Stato, di modo che si viaggiava su un'automobile-letto e ci si svegliò solo dopo lo scontro.» (*Europa derelitta*)

IL RETROBOTTEGA DEL TAV

Se il TAV significa progresso, la montagna di spropositi che stanno accompagnando la sua realizzazione chiarirà il senso esatto della parola: progresso del disastro. La passione per il TAV delle élite del paese sta venendo messa alla prova da errori nella sicurezza, problemi di segnaletica, ritardi, le centinaia di incidenti sul lavoro, i lavoratori in nero, la presenza di rischi sismici, la cattiva gestione degli investimenti, le contrattazioni sul tracciato e altri contrattempi che ritardano l'entrata in funzione di questi «treni locali di lusso»: l'AVE, a cui hanno fatto abbassare la cresta, o il volo, dal momento che all'inizio la velocità che raggiungerà sarà quella di un treno convenzionale e almeno fino al 2015 non si potrà andare a Parigi con l'Alta Velocità. Per di più vibra e balla. Gli manca solo che canti. Quanto denaro investito per risultati così tanto magri! I capoluoghi di provincia dovranno aspettare ancora un po' di più per «stare sulla mappa» e i circoli di potere delle principali città vedranno una parte dei loro sogni di grandezza andare in rovina con l'esaurirsi dei finanziamenti e con i rinvii. Le possibilità materiali della classe dominante non sono state all'altezza delle loro ambizioni faraoniche. Laddove gli ecologisti e altri pseudo-oppositori hanno fallito, l'incompetenza e la negligenza hanno trionfato. La prima vittoria contro il TAV è stata opera esclusiva dei suoi partigiani. Il Ministro per lo Sviluppo Economico, il GIF, la Generalitat catalana, le ditte subappaltatrici che costruiscono la linea, la RENFE e la Siemens hanno tutto il merito del trionfo.

Si è persa una battaglia ma non la guerra. In gioco c'è molto più «progresso» dello stesso tipo; il TAV è solo l'emblema della nuova devastazione del territorio, però non è la totalità di questa devastazione. L'importanza del TAV risiede nel fatto che simbolizza la vertebrazione delle élite dirigenti a livello locale e regionale. È già da tempo che sono uscite dal particolarismo e hanno elaborato a metà con lo Stato il loro programma di distruzioni di massa: il TAV, come un araldo dell'apocalisse, va avanti per primo. O detto in altri termini: gli alberi del TAV nascondono un bosco di terribili «infrastrutture». Il peggio del TAV è il suo retrobottega.

Il TAV non distrugge il territorio per il semplice motivo che è già distrutto. È semplicemente il coronamento, o la ciliegina sulla torta, del processo distruttore o, come dice il giornalismo sociologico, «centralizzatore». È già da tempo che l'agricoltura tradizionale è stata sostituita da quella industriale, e in seguito è stata liquidata la società rurale. La campagna è sempre più un deserto: ad esempio, di un milione e duecentomila aragonesi, più di settecentomila vivono a Saragozza; parallelamente, il 75% dei catalani vive nell'area metropolitana di Barcellona e nel resto delle regioni autonome succede più o meno lo stesso. Nel XXI secolo il territorio della penisola è stato diviso tra un paesaggio urbanizzato in costante crescita e una riserva panoramica. Le fabbriche possono essere appena notate, in compenso l'intero territorio è stato trasformato in una gigantesca fabbrica: tutte le attività che vi si praticano sono attività industriali destinate ai loro rispettivi mercati. Non si parla forse dell'industria del turismo, dell'ozio o della salute allo stesso modo con cui parleremo entro breve dell'industria dell'acqua o delle emissioni contaminanti? Com'è successo un tempo con l'agricoltura per cui, per trasformarla in un ramo industriale, bisognava dissolvere le forme ancestrali e meno ancestrali di proprietà della terra,

adesso sta succedendo con tutto quello che non ha padrone; con l'acqua, con l'aria, con i geni, con le conoscenze tradizionali, con i sapori, ecc. Devono avere un proprietario e costruirsi un mercato. Nel nostro caso, il TAV, quello che arriva è il mercato della mobilità. La mobilità finisce di essere un servizio pubblico laddove lo era ancora e diventa un oggetto di sfruttamento privato. Ormai non è possibile parlare di libertà quando si tratta di spostarsi. Nessuno è libero di muoversi, tutti circolano nella direzione che segna il mercato. L'annunciata «rivoluzione nel trasporto passeggeri» è la mobilità portata allo stadio industriale, e questo succede perché la mobilità accelerata degli individui è una condizione indispensabile del sistema produttivo, più o meno una forza produttiva supplementare.

Il TAV ha avuto, per così dire, la virtù di associare l'imprenditoria con le amministrazioni locali e delle regioni autonome, cristallizzando un interesse generale intorno alle grandi città. Quelli che prendono le decisioni a livello regionale vogliono avere un'importanza economica pari al loro peso politico, e viceversa, e ciò causa grandi progetti di distruzione territoriale. Di fronte a un modello di distruzione radiale con al centro Madrid, si propone un modello di distruzione multicentrico, che il governo del paese, attraverso il Ministero per lo Sviluppo Economico, deve finanziare. Ogni città adatta il discorso alle sue aspirazioni, che cerca di sintonizzare con la globalizzazione. Adesso Barcellona non vuole essere una «appendice di Barajas», né l'hinterland di Madrid, ma «il cuore dell'Europa del Sud», la Rotterdam del Mare Nostrum, la porta di entrata e uscita delle merci europee verso il Mediterraneo e l'Asia. Cioè Barcellona privilegia le sue relazioni con l'Europa prima che con lo Stato, perché ormai il suo destino non dipende dal mercato nazionale ma dalla forza economica di una «euroregione» formata da Catalogna,

Aragona e Occitania. Saragozza cerca di essere «il nesso delle relazioni commerciali tra Paesi Baschi, Catalogna, Navarra, La Rioja, Francia e l'Unione Europea», un grande «centro di gestione delle imprese della Valle dell'Ebro». Da un'altra parte parlano della «via valenciana all'articolazione della penisola», dato che Valencia, terza città iberica per importanza economica, situata nel centro del promettente arco mediterraneo, è «lo sbocco naturale di Madrid al mare» e il vertice che mancava del triangolo economico della penisola. Il sindaco di Tarragona, incalzato da una furiosa richiesta di infrastrutture da parte dell'opposizione, promette che la città «non perderà nessun servizio ferroviario» e inoltre propone che l'AVE, che è «vitale», arrivi a Valencia passando per la costa. I socialisti valenciani chiedono al governo che il TAV unisca Tarragona con Castellón, mentre ad Alicante si lamentano vedendo che i lavori della tratta Cordoba-Malaga sono cominciati mentre quelli della linea Alicante-Madrid no. A Leida «tutti si aspettano molto dall'AVE»; la Provincia assicura che «sarà un grande alleato del turismo di montagna» e il sindaco socialista afferma che l'impatto «sarà forte e positivo» felicitandosi che «un mezzo di comunicazione proprio del nostro tempo e del secolo che viene» permetta alla città di collegarsi all'Europa e «modernizzarsi». Come se non bastasse, otto specialisti hanno scarabocchiato ad hoc un libro sul tema «*Le opportunità del TAV a Lleida*», una specie di manuale delle istruzioni per usare questa «strumento al servizio del progresso». Che cosa offre, dunque, questo AVE che tutti lo vogliono? Per cominciare, fa aumentare la speculazione immobiliare e, di conseguenza, il prezzo degli alloggi e dei terreni. Costringe a un riordinamento urbano a base di cemento e asfalto. Stimola la costruzione di centrali termiche e nucleari, dato che il TAV è in sommo grado un mezzo che sperpera energia. Promuove la lucrativa corruzione politica e aiuta a finanziare i partiti. Dicono che favorisca le

economie di scala. Favorisce leggermente il turismo, la creazione di qualche parco tematico, senza arrivare a soddisfare le aspettative di albergatori e ristoratori. Però non decongestiona il traffico su ruote, né attrae le industrie e nemmeno la costruzione di seconde case. Non è neppure di beneficio al passeggero, che paga un biglietto caro, a meno che non desideri usare, a rischio della sua sicurezza, la ferrovia ordinaria, la cui rete si trova pericolosamente priva di capitali. L'impatto principale è psicologico: quelli convertiti alla religione del progresso dicono che l'AVE «ci ha appena aperto gli occhi». Nella privilegiata Ciudad Real e nella deplorabile Puertollano «sentiamo l'Europa» perché «alla fine l'AVE ci ha inseriti sulla mappa». A quanto pare, in un paese in cui tutte le valli aspirano a essere Valli dei Caduti, è tutta una questione di spirito geografico. Ovunque impera l'infondata convinzione che l'AVE, «prodigio di modernità e tecnologia», renda «competitivi dal giorno alla notte», quando in realtà non origina nessuna attività economica. È come se il brusio di un brulichio di visitatori o di speculatori fosse una buona cosa per il cittadino comune. Lo è, invece, per il politico. Il TAV è prima di tutto un'operazione politica e monumentale, del tipo di quella «*le TAV c'est moi, après moi, le diluge*». Da tempo Cascos si impegna a essere ricordato come il ministro dell'AVE, Puig come «consigliere» dell'AVE e Clos come sindaco dell'AVE. Più che un treno, questa macchina sinistra è un'urna e un piedistallo.

Valigetta ventiquattrore a parte, il TAV è una «infrastruttura», e le infrastrutture, come le disgrazie, non vengono da sole. A Barcellona il TAV fa parte di un «complesso logistico» in compagnia dei travasi, dei tunnel, delle autostrade, dell'aeroporto e del porto (che devono essere ampliati) e del treno merci con binari modello europeo che deve collegare il porto alla frontiera francese. A Valencia i poteri locali esigono

più o meno lo stesso e, in generale, non esiste città che non rivendichi almeno una superstrada o una pista d'atterraggio. Nel caso di Barcellona la furia rivendicativa si spiega con la perdita della leadership della città in molti ambiti dell'economia, della finanza e anche della cultura. Né le grandi società di servizi né le principali sedi delle multinazionali si trovano lì. I centri di decisione e influenza ormai non si domiciliavano nella «città comitale», che per di più non dispone nemmeno del monopolio del mercato spagnolo, come durante il franchismo, per cui è finita la sua funzione di motore economico dello Stato. Non è il riferimento obbligato e neanche per sogno la capitale economica della Spagna; Madrid si è fatta più potente come anche altri capoluoghi. I dirigenti catalani, attaccati alle condizioni economiche dei tempi del franchismo, hanno tardato a rendersi conto della loro situazione precaria e hanno reagito con progetti la cui realizzazione dipende da altri. Pretendono di trasformare Barcellona in un polo dello sviluppo europeo di prima grandezza, un «centro logistico» della globalizzazione, in competizione con Genova e Marsiglia. È per questo che reclama «a Madrid» ogni tipo di infrastruttura con l'obiettivo di collegarsi a grande velocità con Parigi, Bruxelles o Francoforte. La strada per l'Europa passa prima dalla Meseta. Il primo disaccordo con il Governo ha riguardato la pretesa dei primi di costruire una stazione dell'AVE nell'aeroporto di El Prat, cosa che i magnati consideravano «assolutamente prioritaria». Il Comune di Barcellona si è messo alla testa della fronda più risoluta, una miscela variopinta di promotori immobiliari, associazioni di quartiere, partiti, sindacati e organizzazioni di imprenditori, mentre la Generalitat, i sindaci del Baix Llobregat e la Camera del Comercio, Industria e Navigazione di Barcellona erano più inclini a scendere a patti. Clos ha qualificato il fatto che l'aeroporto non avesse stazione come «attentato alla Catalogna», e che la stazione di La Segrera

non fosse intermodale, di «tradimento a Barcellona». Alla fine si è imposta una conciliazione amichevole: «la soluzione meno costosa per la Generalitat» secondo il ministro della Scienza e Tecnologia Piqué, e «la soluzione meno aggressiva per il territorio» secondo il portavoce di IC-V nel “Parlament” [catalano] e stalinista riconvertito, Boada. Divergono da Clos e dai suoi alleati nazionalisti (ERC) però gli obbediscono perché ormai hanno interpretato il loro ruolo. La prossima battaglia verrà ingaggiata da un lato intorno alla gestione delle infrastrutture, come annunciano i movimenti per il controllo de La Caixa, terza banca spagnola, e dall’altro intorno alle reticenze dello Stato francese a costruire il collegamento con Perpignan. C’è da sperare che sia ardua e che duri, dato che l’unica cosa capace di ritardare tanta rovina sembra siano le discrepanze tra i rappresentanti del dominio.

In Catalogna l’opposizione al TAV semplicemente non esiste. Appena qualche sindaco che esige l’interramento delle linee senza troppa energia, disposto a cedere in cambio di compensazioni. Sembra che tutti vogliano la modernità, ma che nessuno voglia vederla né sentirla. Tranne il comune di Sant Sadurní, dove stanno per costruire un viadotto alto 40 metri e lungo 900, che ha deciso di ritirare il ricorso amministrativo-contenzioso in cambio di alcuni terreni e della creazione di giardini nella zona. Solo a Montmeló c’è stata una manifestazione di 1500 persone, il 15 dicembre 2002, che esigeva l’interramento delle linee nuove e di quelle vecchie, che dividono il paese in due, organizzata da una piattaforma cittadina con l’appoggio del comune. La strategia dei no TAV catalani si basa su un patto tra partiti (IC, ERC, Els Verds, EuiA) che, grazie a una «mobilitazione informativa», strapperebbe la «decisione parlamentare di applicare una moratoria sulle opere», con l’aiuto immaginario dei socialisti e di alcuni parlamentari della destra. Adagiato su questa

strategia-finzione, il COPALTAV è stato il coordinamento più inutile tra quelli che si sono formati negli ultimi dieci anni. Bisognerebbe chiedersi se in realtà non militassero a favore del TAV, viste le dichiarazioni di uno dei suoi membri, il Gruppo Ecologista di El Vendrell: «L'ente ecologista ha cercato, senza riuscirci, di partecipare al miglioramento del progetto TAV (...)» (nota di stampa del 26 giugno 2001). Queste persone hanno dimostrato una vera arte nel non dire né fare niente che potesse agitare gli animi di quelli che sono colpiti; si sono limitate semplicemente ad andare per ministeri e municipi esigendo informazioni e denunciando al fisco le irregolarità osservate; petizioni inevitabilmente disattese e denunce archiviate (tutte tranne una del COPALTAV-teritori di Girona, ammessa alla pratica dal Difensore del Popolo, relativa alla richiesta insoddisfatta di informazioni diretta al Ministero dello Sviluppo Economico). Proprio un esempio di vero eroismo civico: non nascondere la mano se non si è scagliata la pietra.

La Piattaforma “Treno sì, AVE no” del País Valencià si basa su una strategia simile, come se fosse possibile lottare contro la società industriale usando le armi politiche dell'industrializzazione: l'apertura di «un grande dibattito pubblico» tra piattaforme in difesa del treno, organizzazioni ecologiste, partiti, sindacati, associazioni di quartiere, università, scienziati eccetera, da cui esca un «Piano Direttivo delle Ferrovie» che deroghi il piano vigente delle infrastrutture e trasformi «la ferrovia nella colonna vertebrale del trasporto» (Manifesto «*Per una Ferrovia sostenibile, pubblica e sociale*» del Coordinamento Statale in Difesa della Ferrovia, Valencia, 9 marzo 2003). All'inizio ci si potrebbe chiedere: perché non avviene questo dibattito se la maggioranza delle realtà sopra citate vogliono farlo? La risposta è semplice: perché nessuno ha intenzione di dibattere, tranne con un interlocutore di peso

- il governo, un ministero, la Generalitat. Perché i falsi contestatori dell'AVE aspirano a convertirsi in consulenti ambientali dello Stato e delle amministrazioni. Non desiderano liberare il mondo e le persone che ci vivono dentro dall'industrializzazione, ma propongono un'industrializzazione "sostenibile". Il concetto ecologista di "sostenibilità", che sta facendo fortuna nel vocabolario politico, rivela un'ideologia apologetica dell'esistente. Tutti i disastri sono buoni se vengono accompagnati dall'aggettivo "sostenibile". Cos'è una ferrovia sostenibile? È la ferrovia attuale modernizzata, che «soddisfi la mobilità con grande efficacia e a basso costo». Sono le linee dell'AVE riconvertite e le nuove reti metropolitane installate. Non si fermano a pensare che questa domanda di mobilità a basso costo è stata provocata dallo sviluppo «insostenibile» delle città, e che lungi dal promuovere una mobilità assistita dall'erario pubblico ad uso delle classi medie, che si vorrebbero convincere che è meglio lasciare l'auto parcheggiata, quello che bisogna fare è primo fermare in ogni modo l'espansione delle nuove infrastrutture e secondo smantellare la maggior parte di quelle già esistenti. La soluzione non è un capitalismo «sostenibile» con molte linee ferroviarie ma una società libera, padrona dei suoi mezzi.

Le piattaforme basate sulla somma virtuale delle entità sono delle forme bastarde di azione, incaricate di recuperare con la politica i problemi ambientali e sociali causati dalla progressiva industrializzazione del territorio. Se scartiamo l'utilità per il confezionamento dei programmi dei partiti, la loro efficacia è nulla, perché sono incapaci di influire sulla popolazione (il presidio di protesta alla stazione Nord di Valencia, convocato il 9 marzo 2003 da tutto un Coordinamento Statale in Difesa della Ferrovia, ha riunito solo una sessantina di persone). Il sistema assembleare è l'unico

capace di realizzare delle mobilitazioni importanti. La Piattaforma in Difesa delle terre dell'Ebro, la PDE, ha ottenuto grandi mobilitazioni, le maggiori che si conoscano contro il Piano Idrologico Nazionale, un altro «complesso logistico» di bacini artificiali e opere idriche di derivazione che preannuncia la prossima costruzione di un mercato dell'acqua. La PDE ha ottenuto l'appoggio della popolazione grazie a una rete di gruppi locali e territoriali, composta da pescatori, contadini, lavoratori, funzionari e studenti, che funziona in forma decentralizzata e orizzontale. La struttura è assembleare, senza capi visibili né rappresentanti ufficiali; senza affiliati, né sede, né quote, né sottoscrizioni; senza costituzione legale né programma politico. Le decisioni si prendono in assemblea, principalmente nell'assemblea inter-territoriale, la maggioranza è consensuale anziché votata. Non esiste un unico portavoce ma vari, e non devono far parte di nessun partito né esercitare un incarico pubblico, per non coinvolgere la piattaforma. La piattaforma è coordinata con altre simili che si oppongono al Piano Idrologico Nazionale a livello statale, e con gruppi vicini che lottano contro altre aggressioni, come le centrali eoliche o quelle termiche. Anche se la piattaforma utilizza i partiti, e questi sono in essa rappresentati, ha saputo difendersi dai tentativi di recupero, soprattutto da parte di IC-V e ERC. Ciononostante, il funzionamento irregolare delle assemblee locali è stato la causa della comparsa di un gruppo informale di dirigenti, che sono quelli che trattano con i partiti e mantengono il movimento nei canali «dell'opportunità politica». La PDE non si definisce come un movimento ecologista ma «territoriale». L'idea della «difesa del territorio» è un'arma concettuale ambigua che piace a chi trae profitto dal nazionalismo, pronti a costruire una «identità» astratta. Non c'è territorio perché non c'è una comunità consolidata in esso. È già da tempo che l'agricoltura si è trasformata in un semplice ramo

dell'industria e che il mercato della terra e del lavoro ha lasciato gli individui senza radici. Nel territorio pullulano interessi contrapposti, difficili da conciliare. L'industrializzazione galoppante divide i territori in urbani e periferici. Tuttavia, lo squilibrio territoriale provocato dalla concentrazione nelle città dell'attività economica e dei servizi, la distruzione di ogni comunità legata al territorio, il furto d'acqua e la rottura dei vincoli personali con la terra, hanno fatto affiorare sentimenti di sradicamento nelle popolazioni meno urbanizzate, sempre più residuali, che si materializzano in azioni di "difesa territoriale". Gli abitanti della periferia, che nessuno ha consultato, contempiono impotenti come i grandi progetti di infrastrutture - dai bacini e gli inceneritori alle centrali termiche, eoliche o nucleari, passando per il TAV - danneggiano i loro interessi e minacciano la loro sicurezza. Sorge un «movimento territoriale» che si contrappone al centro industrializzatore, rifiuta di essere una discarica e reclama investimenti, servizi, posti di lavoro, dichiarazioni di impatto ambientale. In sintesi, reclama un "nuovo modello territoriale" o una "terza via" allo sviluppo della zona. I limiti di questa specie di "lotta territoriale" sono evidenti; si cerca un patto tra il territorio e l'economia, per il quale non mancano intermediari politici. Gli straripamenti popolari vengono evitati collocando i dirigenti del movimento dietro i partiti e usando il linguaggio riduttore del cittadinanzaismo. Tuttavia i modelli definiti "sostenibili" non sono tanto diversi dagli altri. Nel caso del delta dell'Ebro significano raddoppiare le autostrade, migliorare i collegamenti, stimolare «il turismo di qualità», promuovere un «fronte portuale» in Els Alfacs o convertire la fermata del treno dell'Aldea «nella grande stazione delle Terre dell'Ebro». È il modello barcellonese su scala di paese. La distruzione del territorio è la maniera in cui la società industriale assicura la sua sostenibilità. Se si sta per il territorio, per la difesa dei suoi abitanti, per la ricostruzione di

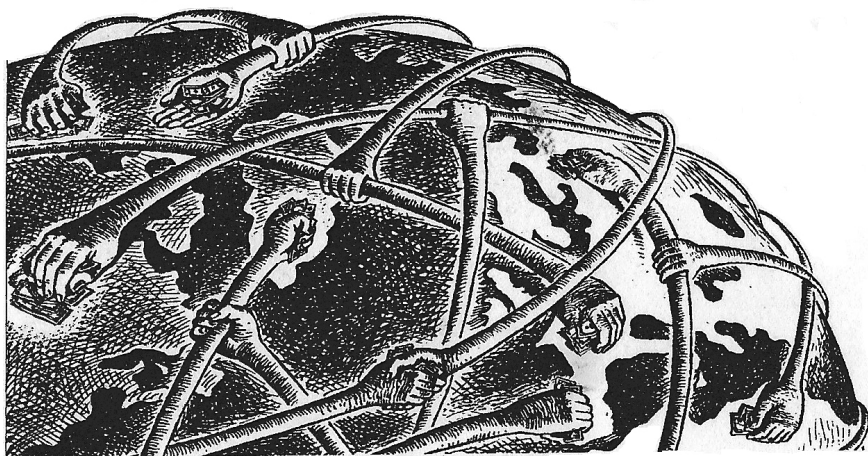
una società comunitaria, per una vita libera dalle costrizioni, si sta contro quella. Bisogna perseguire il suo smantellamento totale, per cui i mezzi impiegati per difendersi, incluse le idee e le alternative, devono diventare mezzi d'attacco. La difesa è la miglior forma di lotta quando non ci sono effettivi sufficienti, però se si vuole vincere - se si vuole che non ci sia TAV, che non ci sia Piano Idrologico, ecc. - bisognerà passare presto o tardi all'offensiva.

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

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

LA GRAN AMENAZA DEL TAV, Novembre 1999.
Publicato su Ekintza Zuzena n° 26, 2000.

LA TRASTIENDA DEL TAV, pubblicato in *Las armas de la crítica*, Muturreko Burutazioak, 2000.



ISTRIXISTRIX@AUTOPRODUZIONI.NET
ISTRIXISTRIX.NOBLOGS.ORG
NESSUNA PROPRIETÀ
F.I.P. VIA S. OTTAVIO 20 – TORINO
DICEMBRE DUEMILASEI

