

Miguel Amorós

NO ALL'ALTA VELOCITÀ! NO AL CAPITALISMO!



ISTRIXISTRIX

È l'abitudine che ci fa credere agli dei
Ecuba, Euripide

Fare di Barcellona un punto chiave del flusso internazionale di merci e capitali crea inconvenienti ai suoi residenti, e non a causa degli eventi inattesi meno prevedibili. Barcellona non appartiene a chi la abita ma ai suoi gestori, e se gli abitanti hanno ignorato questa grossa espropriazione, credendo che alla fine dei conti siano i loro voti a decidere e non gli esperti al servizio di interessi altrui e illegittimi, tanto peggio per loro: non potranno mai riconquistare la loro città. Questa perdita comporta il rischio di catastrofe come si è visto nel caso della demolizione della calle del Cadì, a Turó de la Peira, nel caso delle crepe di La Tatxonera o nella voragine di El Carmelo. Non è un problema locale: la stessa natura caratterizza la marea nera della "Prestige", la rottura della diga di Aznalcóllar e gli smottamenti del bacino artificiale di Itoiz. Barcellona, come il resto, è nelle mani di incontrollabili, persone che non rendono conto a nessuno, che impongono le loro regole e raccolgono i benefici. Una burocrazia i cui atti avvengono dietro le quinte e di conseguenza nella totale impunità. Un evento clamoroso, il crollo delle case nel quartiere di El Carmelo lo scorso gennaio, è bastato per fare un po' di luce nell'oscurità che di solito avvolge le opere pubbliche, rivelando una trama di corruzione e irresponsabilità davvero ripugnante. All'improvviso, gli involontari cittadini di questa città facciata sono venuti a conoscenza del fatto che la grande trasformazione di Barcellona in paradiso della speculazione e luogo privilegiato del turbo-capitalismo trova nella sicurezza delle case un ostacolo economico da cui bisogna prescindere. La sicurezza degli abitanti di fronte alle opere pubbliche risulta assai costosa, è per questo che la si tiene in così poco conto. Che importa di qualche casa in meno se il risultato è redditizio! Gli interessi privati sono nulla di

fronte “all’eccesso di fiducia” da parte di quelli che sostengono operare nell’interesse generale. Ci mancava il consulente Nadal con le sue lezioni di geologia parlamentare per concludere che “la colpa è di tutti e non è di nessuno”; è chiaro che nessun burocrate ha voluto sapere cosa pensavano a riguardo le persone sgomberate. Ad ogni modo, cosa penseranno in proposito quelli che non dispongono né disporranno mai di informazioni sufficienti a elaborare un punto di vista competente? Questo è ciò che pensavano anche i “dirigenti” della Federazione delle Associazioni dei Residenti, la FAVB, l’ente che lavora per la sottomissione degli abitanti alla gerarchia comunale, però non era questa l’opinione di alcuni abitanti di El Clot e di L’Eixample, che hanno ritenuto le immagini degli sgomberi forzati più che sufficienti per farsi un’opinione su quanto successo che va al di là di tutto quello che possono dire gli esperti. I suddetti abitanti hanno formato della rispettive Piattaforme rivendicando l’arrivo dell’AVE a Barcellona lungo il litorale e non da sotto le loro case. Le voragini di El Carmelo sono penetrate nel conformismo degli abitanti rompendo l’unanimità sottomessa. Gli abitanti hanno fatto un parallelo tra il tunnel di via Mallorca e quello di El Carmelo che ha provocato il cedimento, hanno tratto le conclusioni e hanno sollecitato la revisione del tracciato dell’AVE con striscioni, *caceroladas*, manifestazioni e interviste, riprendendo il vecchio progetto del Comune messo da parte durante le passate negoziazioni con la Generalitat e con il Ministero dei lavori pubblici. Gli abitanti non vogliono che l’AVE passi sotto il cortile di casa loro, cosa fin troppo ragionevole, dato che il progetto alternativo poteva essere in fin dei conti più economico, ed è precisamente questa la debolezza della loro posizione. Non alludiamo alla moderazione della loro protesta, o alla giustezza delle loro rivendicazioni, quanto all’accettazione implicita del Treno ad Alta Velocità. Gli abitanti si comportano come se il male consistesse nel tunnel e non nel TAV stesso e in ciò che significa realmente; in questo modo non

mettono in discussione i progetti urbanistici di dirigenti ed esperti, di cui il TAV è solo un esponente, rivelando una concezione delle tematiche urbane simile alla loro. In questo modo impediscono a sé stessi la formulazione di un interesse generale autenticamente civico opposto a quello di dirigenti ed esperti, e impediscono agli altri barcellonesi di sentirsi colpiti allo stesso modo. Di conseguenza, la presa di coscienza degli abitanti circa il vero ruolo degli esperti, dei politici e dell'Alta Velocità rimane offuscata e abortita a causa di una critica ristretta e di una protesta autolimitata.

Bisognerebbe ripetere che il TAV è un costoso mastodonte, inutile e pregiudiziale per i più, che sperpera energia e distrugge il territorio, che ci sono un mucchio di alternative più economiche ed umane oppure meno scomode e pericolose; che secondo quanto si sa l'AVE può considerarsi una sonora truffa, soprattutto nella tratta Madrid-Barcellona, dato che di alta velocità niente. Tutto ciò non va bene, però non interessa: il TAV è un grande affare politico-imprescindibile e proprio per questo è imprescindibile. Non servirà a migliorare la produttività dell'economia spagnola, bensì a ipotecarla e accentuare la sua dipendenza dal petrolio, però l'economia globalizzata non è né spagnola né di nessun altro paese. Ciò non significa che gli interessi nazionali devono cedere di fronte ad altri più generali di carattere transnazionale. Non esistono interessi generali chiamati a difendere la stabilità del sistema. Gli interessi dei gruppi multinazionali più potenti, questi sono quelli generali. L'urbanesimo, la politica, il diritto e lo stesso TAV derivano da questi. Il TAV non nasce dal desiderio di leader pubblici visionari: è davvero il prodotto della decisione di una manciata di alti dirigenti europei. È un grande affare immediato per le società finanziarie, per le imprese edili, per i fabbricanti di treni e di sistemi di sicurezza, per le agenzie immobiliari, per l'industria turistica, per gli architetti e per le lobby dell'energia, che siano

autoctone o meno; poco importa che vada più o meno veloce, o che abbia più o meno utenti. Quelli che devono andare ad alta velocità sono gli affari. Il TAV è un sistema di trasporto tipico di una società squilibrata, di cui il “modello Barcellona” non ne rappresenta che un dettaglio. Carico di quadri dirigenti, violenta città lacerate, senza memoria, espansive, sottomesse alla speculazione e all’automobile; quindi per i partiti che ne facilitano il processo di penetrazione non è altro che gestione politica di affari rapidi e fraudolenti. Nella versione spagnola l’AVE non è che una parte di un piano faraonico di infrastrutture nato durante il felipismo, portato avanti dal PP e continuato dal post-felipismo, che oggi si chiama PEIT (Piano Strategico di Infrastrutture di Trasporto) e prima PDI e PIT, e che pretende di inondare il territorio spagnolo con linee ad Alta Velocità, autostrade, porti e aeroporti. Molti interessi privati confluiscono qui nelle infrastrutture di sviluppo e determinano un interesse generale a favore dell’ultra-sviluppo, dato che nello Stato spagnolo gli investimenti e lo sviluppo economico dipendono quasi esclusivamente dalla costruzione di alloggi, dalle opere pubbliche e dalla vendita di automobili. Di fronte a questa ragion di Stato niente conta di più e tutto ciò che gli si oppone verrà accusato di essere non solidale, contrario alla modernità, nemico del benessere e del progresso. E in effetti, chi davvero si oppone non è solidale con il capitale, è nemico del progresso della barbarie ed è contrario alla schiavitù modernizzata. Il suo tempo non varrà oro.

L’errore delle Piattaforme che esigono che “l’AVE passi per il litorale”, come quello di altre opposizioni simili in Catalogna e non solo, come ad esempio la Piattaforma “No a la Muralla” nei paesi della Horta di Valencia, consiste nel non mettere in discussione a cominciare da subito né l’AVE in sé né il dirottamento delle decisioni della popolazione colpita dalla usurpazione politica, il che equivale ed accettare la logica del

sistema capitalista tanto in politica quanto in economia. È un controsenso che si può spiegare considerando la decomposizione relativamente recente, sociale e politica, del proletariato e della classe media urbana. Entrambe queste classi erano influenti quando la supremazia della classe dominante era costretta a poggiare su una base popolare. In quelle condizioni è chiaro che “l’interesse pubblico” o la “sicurezza” venivano prima del “progresso”. La condizione fondamentale di questo “progresso”, di questa trasformazione integrale della società secondo le regole del capitale internazionale, è stata precisamente la scomparsa del proletariato come classe e lo slittamento della classe media verso l’ideologia dello sviluppo. Con la fine del proletariato autonomo l’opposizione delle piattaforme non osa presentare la lotta come un conflitto sociale tra due principi antagonisti. E non osa perché le piattaforme non percepiscono il conflitto come lotta sociale, perché non si pongono contro i loro avversari, i rappresentanti dell’ordine stabilito, ma si considerano cittadini della stessa fazione che parlano uno stesso linguaggio. Non contemplanò il confronto come scontro tra interessi contrapposti, come conflitto di classe, perché non hanno la coscienza di appartenere ad alcuna classe. Oggi nessuno parla di classi; sembra che il concetto si trovi solo nei resti putrefatti della fede di leninisti pieni di forfora, come se una mano occulta volesse ridicolizzarlo agitando simili fossili. È come se parlare di lotta di classe significasse inevitabilmente il ritorno dei morti viventi, la regressione via Internet a un’ideologia meschina e autoritaria amministrata da fantocci allucinati. Secondo le prospettive cittadine non si tratta di lotta nel vero senso della parola ma di litigi parziali più o meno risolvibili mediante il dialogo istituzionale. Questo sarebbe un compito più adatto ai partiti politici, ma questi sono troppo stravaccati sulle poltrone per poter essere efficaci e hanno bisogno di un complemento, quello che apportano le piattaforme. Eredi del modo di pensare della classe media in decomposizione, si siedono tra due sedie; non

vedono il modello politico dominante come un qualcosa di imposto e alieno, e nemmeno vogliono vedere la connessione tra la politica e gli interessi economici. Seguendo alla lettera il linguaggio del dominio cercano di trovare una soluzione tecnica a un problema che non è tecnico né ambientale ma sociale e storico. La caratteristica principale delle piattaforme civiche è prima di tutto questo oscuramento, più o meno ingenuo, più o meno dissimulato, della dimensione sociale e classista di qualsiasi conflitto, cosa che serve solo al nemico. Al contrario, qualsiasi opposizione autentica dovrebbe dare risalto a questa dimensione, incidendo su tutto quello che la separa dal contrario almeno per mantenere la distanza – l'indipendenza – e la capacità di risposta – l'autonomia – senza le quali la negoziazione non sarebbe un momento della lotta bensì la pura capitolazione. Una vera rivolta contro il TAV non saprebbe adeguarsi ad avere rapporti con il potere, far rumore e allestire uno spettacolo mediatico. Le armi usate determinano la natura del combattimento.

Le nuove condizioni del capitalismo attuale, deregulation, delocalizzazione, terziarizzazione, mondializzazione, TAV, motorizzazione, ecc. si sono sviluppate sufficientemente come se facessero della modificazione profonda del territorio sociale una necessità vitale. Le sue conseguenze, precarietà, frammentazione territoriale, danni ambientali, nevrosi, inquinamento, accumulo di rifiuti, urbanizzazione generalizzata, ecc. sono le conseguenze del dominio di una nuova borghesia alla cui cuspide primeggiano quadri dirigenti, politici e manager, non proprietari. È la classe dei gestori. La soppressione di tali conseguenze non risulterà che dalla soppressione di questa classe e questa soppressione sarà storica o, detto altrimenti, sarà il prodotto del movimento storico di una classe che è ancora in fase di ricostruzione e alla cui ricostruzione contribuiscono i movimenti combattivi che non sono concilianti con il dominio.

*¡Alta velocidad no! ¡Capitalismo tampoco!, testo
preparato per i dibattiti svolti a Barcellona, insieme alla
Assemblea Contro il TAV dei Paesi Baschi, presso la
taverna Euskal Etxea, il 17 maggio 2005, e il 19 maggio al
C.S.A. Can Vies, barriada de Sants.*



ISTRIXISTRIX@AUTOPRODUZIONI.NET
ISTRIXISTRIX.NOBLOGS.ORG

NESSUNA PROPRIETÀ

F.I.P. VIA S. OTTAVIO 20 – TORINO
MARZODUEMILADODICI

