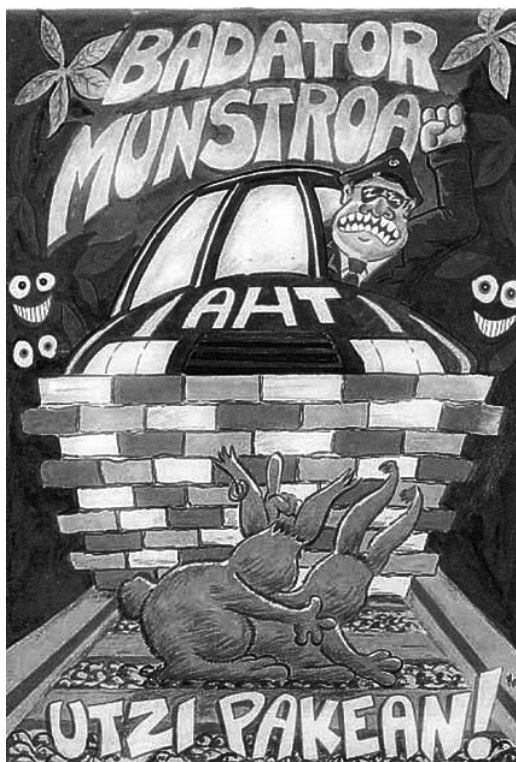


Iñaki Urrestarazu

IL CONSENSO NON È LA VIA PER LOTTARE CONTRO IL TAV



ISTRIXISTRIX

IL CONSENSO NON È LA VIA PER LOTTARE CONTRO IL TAV

La lotta contro il TAV, uno tra i più aggressivi progetti di infrastrutture che incombe su Euskal Herria, si sta dimostrando una lotta lunga non priva di vicissitudini. Per molti anni, dalla comparsa dei primi progetti realizzati dal Governo basco, l'Assemblea contro il TAV ha interpretato da sola questa lotta, cosciente dell'enorme impatto che avrebbe comportato e malgrado i dubbi espressi da molti sulla fattibilità di tale progetto, che il tempo si è fatto carico di chiarire, fino ad arrivare all'attuale inizio delle opere. L'Assemblea contro il TAV, d'altra parte, ha sempre ritenuto che la lotta contro il TAV non possa essere semplicemente la lotta contro un progetto di infrastruttura, per quanto devastante sia, ma la lotta contro l'intera intelaiatura economico-sociale che lo spinge e che gli sta dietro.

A mano a mano che sempre più persone hanno iniziato ad accettare la fattibilità del progetto del TAV, è stata creata una piattaforma unitaria di rifiuto, AHT GELDITU! ELKARLANA, che ha lasciato da parte le grandi differenze di prospettiva tra le sue componenti basando invece l'accordo sul rifiuto del TAV e su certi elementi di critica del sistema, sulla sovranità delle popolazioni nel rifiutare tale progetto, sull'adozione della lotta come metodo di rifiuto e sul metodo decisionale attraverso l'unanimità. Tuttavia, l'approssimarsi della data del possibile inizio dei lavori e la presunta volontà di allargare il raggio d'azione, in particolare al sindacato ELA, ha fatto sì che un settore di Elkarlana cercasse di dare una svolta di 180° a quel che era stata la piattaforma, passando da una linea di lotta e di critica a un'altra orientata alla ricerca di un negoziato con il

Governo basco, con la proposta di propugnare la costruzione di un cosiddetto Treno Sociale, alternativo al TAV. Di fronte al disaccordo con questa posizione dell'Assemblea contro il TAV, il suddetto settore ha optato per la creazione, nel 2004, di una piattaforma parallela, denominata Rete per un Treno Sociale. Impegnandosi a offrire un'alternativa ferroviaria, questa Rete ha presentato nel marzo 2006 un documento che aveva la pretesa di stabilire alcune linee guida per un'alternativa al trasporto in generale – di base a quello ferroviario – nei Paesi Baschi, con lo scopo di farle discutere e approvare dalla maggioranza degli “agenti” economici e sociali e dalle amministrazioni del paese.

Qui si dimostra di nuovo, forse con più chiarezza che mai, la vera intenzione della Rete per un Treno Sociale: negoziare con l'Amministrazione, capovolgendo in modo “copernicano” la posizione rivendicativa, di denuncia, di lotta e di messa in discussione del modello economico-sociale. Nel suo documento allude in varie occasioni al tema del consenso, ma dove più si esplicita è quando si riferisce alla partecipazione, nel paragrafo “Criteri per la futura rete di trasporti in Euskal Herria” che recita così: «Qualsiasi proposta di trasporto deve essere frutto del consenso tra tutte le parti coinvolte, cosa che richiede un drastico cambiamento degli atteggiamenti e delle pratiche riguardo alla partecipazione reale ed effettiva dei movimenti sociali. La prima proposta della Rete per un Treno Sociale è la creazione di una serie di tavoli di lavoro che diano il via a un processo per disegnare il futuro del trasporto in Euskal Herria e che, partendo dalla situazione attuale, non considerino definitivo alcun progetto esistente. Questo processo deve iniziare con il consenso sui problemi del sistema di trasporto, per passare a definire le soluzioni, avendo come base fondamentale la partecipazione degli agenti sociali, sindacali e politici e di tutte le amministrazioni di Euskal Herria».

L'attitudine al negoziato con le amministrazioni autonome, neoliberiste, a differenza di un atteggiamento di denuncia e di lotta, non si può capire se non come la volontà di partecipare alla gestione del capitalismo, di entrare nella sua dinamica. Come se dall'interno delle sue strutture fosse possibile cambiare le cose, che è assolutamente impossibile dato che, in realtà, ciò che si fa è legittimarle e consolidarle. Pretendere di cambiare il trasporto, o anche aspetti molto parziali dello stesso come prospetta la Rete per un Treno Sociale, senza mettere in discussione tutta l'intelaiatura del sistema che lo genera, senza mettere in discussione e modificare tutti i punti di riferimento del sistema, è pura fantasia che lascia trapelare un'ingenuità e un'ignoranza di sommo grado, o peggio, il desiderio di modificare aspetti molto parziali di un sistema considerato fondamentalmente buono.

Il potere delle Amministrazioni autonome di Euskal Herria – così come molti settori dell'opposizione, come le forze egemoni degli Stati spagnolo e francese e come tutta la destra europea, sia quella tradizionale sia la socialdemocrazia – condivide profondamente l'ideologia e il progetto neoliberista e scommette fermamente sull'integrazione nel grande mercato europeo capitalista in espansione e nel mercato planetario sempre più globalizzato.



Il TAV è un pezzo del puzzle neolibera e capitalista ed è inseparabile da esso. Nel processo di globalizzazione esiste un profondo intreccio tra il modello produttivo, le strutture territoriali, i processi di urbanizzazione, la sottomissione dei paesi del Sud e il modello di mobilità e di trasporto. Il modello neolibera è un tutt'uno le cui parti sono inseparabili. Vediamo la questione più nei dettagli, specialmente per quel che riguarda il trasporto.

Una delle caratteristiche della globalizzazione che risalta di più è l'enorme espansione dei mercati, in accordo con una produzione e un consumo massificati e senza limiti, cosa che produce un terribile incremento della mobilità motorizzata per il trasporto di merci e persone. La globalizzazione non appare come completamente uniforme, ma frammentata. Nel Nord con la creazione di tre grandi mercati, quelli con il maggior traffico commerciale, attorno alle tre grandi potenze economiche mondiali: USA (Trattato di Libero Commercio), Giappone (zona del Pacifico) e l'asse Germania-Francia (Unione europea). Nel Sud, le cosiddette potenze emergenti che cercano di avvicinarsi rapidamente al Nord (Cina, India, Brasile, le tigri asiatiche: Corea del Sud, Taiwan...) e i restanti paesi con una funzione assolutamente dipendente dal Nord. Come dicevo, la scommessa dei poteri autonomi di Euskal Herria di integrarsi nel mercato dell'Unione europea in costruzione è totale. Si tratta di comprare – di importare – quanto più possibile, tanto dall'UE come dagli altri mercati del Nord e del Sud, per alimentare una favolosa attività commerciale propria dell'intermediazione (supermercati, concessionarie, industrie, super-porti, ridistribuzione commerciale...) e di rifornire la spirale crescente del consumo, senza interessarsi affatto della distruzione conseguente del tessuto economico più tradizionale e maggiormente legato alla storia, alle tradizioni, alle risorse e ai modi di vivere del paese (agricoltura, allevamento, pesca, commercio, piccola produzione...); si tratta di attirare il maggior numero possibile

di capitali internazionali, a cui vengono concesse ogni sorta di agevolazioni, servizi e attrattive (Guggenheim, Palazzo Euskalduna, porti sportivi, campi da golf, buoni mezzi di comunicazione...), anche se non importa che distruggano il lavoro locale o creino dipendenza e instabilità – sotto la minaccia della delocalizzazione – o che si riportino via la maggior parte dei loro benefici; si tratta di essere “competitivi” sul mercato europeo e internazionale, anche se molti scompaiono nel tentativo di vendere ed esportare il più possibile per gli affari di qualcuno, di creare una Euskadi che sia una “potenza economica” con un peso specifico nella nuova cornice europea; si tratta anche del fatto che Euskal Herria si trasformi, come in tempi passati, in un nodo di particolare importanza nel traffico internazionale di merci e persone, perché da questo arrivano sempre succosi benefici. Insomma, che la politica di creazione e ampliamento di grandi infrastrutture di trasporto con sbocchi internazionali – collegate con le vie interne – quali TAV, grandi autostrade, super-porti, piattaforme intermodali, aeroporti, insieme a quella di promuovere al massimo il traffico internazionale di merci, è una priorità assoluta del potere, una parte essenziale della sua strategia e dei suoi interessi. Quindi, naturalmente, non negoziabile. Solo la lotta e la pressione popolare potranno forse ottenere il blocco di questi progetti o di alcuni dei progetti come il TAV, mai il negoziato. Al potere non importano un fico secco gli argomenti quali vicinanza, prossimità e diminuzione della mobilità. I suoi interessi sono molto chiari e a questi si attiene prima di tutto.

Il fenomeno del decentramento di determinate fasi della fabbricazione di un prodotto in differenti luoghi più o meno lontani tra di loro per poi trasportarli all’impianto di assemblaggio o al centro di distribuzione incide una volta di più sull’espansione incontrollata del trasporto. Questo fenomeno risponde da una parte alla ricerca di vantaggi regionali per quel che riguarda la produzione (mano d’opera

più economica o meglio qualificata, prossimità delle risorse, benefici fiscali, accesso a nuove fette di mercato, ecc...) e dall'altra parte al grande sviluppo della tecnologia della comunicazione e dell'informazione, che permette di prendere decisioni avendo piena coscienza dei dati da parte dei dirigenti delle imprese in qualsiasi luogo e malgrado il grande decentramento. Tutto ciò significa che le distanze si allungano in una maniera impressionante; quel che prima si produceva in un luogo concreto, in uno spazio ridotto, ora necessita di moltissimi chilometri di spostamento prima di giungere al prodotto finito e prima che questo arrivi al consumatore. Quel che dico si può applicare all'industria automobilistica, a quella di macchinari e praticamente a tutti i settori dell'industria e naturalmente a Euskal Herria, cosa che incide ulteriormente sullo sviluppo smisurato del trasporto. Se viene meno il trasporto, tutta l'attività produttiva si paralizza e i prodotti non arrivano al consumatore. Cosa che il potere non si può permettere.

Il Sud, a cui si sono unite molte delle ex repubbliche socialiste, è stretto dal debito estero in continuo aumento che deriva da un tasso di cambio della moneta iniquo e depredatore. Spogliato dei suoi mezzi di sostentamento e sottoposto alla miseria e all'esodo, è obbligato a spalancare le sue porte al saccheggio di massa e senza limiti da parte del capitale internazionale. La funzione che gli viene assegnata è quella di rifornire merci a basso costo, attraverso i meccanismi manipolati del commercio internazionale o il controllo politico. Se le circostanze lo richiedono, mediante colpi di Stato o attraverso la violenza delle armi si ottengono le risorse energetiche e minerarie di cui le imprese del Nord hanno bisogno, così come gli alimenti e la produzione sussidiaria a prezzi stracciati destinati ai grandi supermercati e all'insaziabile consumo dei paesi industrializzati "sviluppati". Questi stessi si prendono carico di trasportare nel loro "regno" i frutti della rapina, coprendo le grandi distanze esistenti con i

propri mezzi di trasporto. Vediamo perciò, ancora una volta, che cosa rappresenta il trasporto in questa società. Senza dimenticare l'impressionante commercio basato sullo sfruttamento del Sud (petrolio, minerali, gas naturale, legname e risorse varie, alimenti, vestiti, industria sussidiaria...), lo stile di vita che abbiamo nel Nord – e in Euskal Herria – che si fonda su questo, e la liquidazione degli altri modi di produzione, commercio, agricoltura e consumo, basati sulla vicinanza, sulla piccola scala e sulle risorse e il lavoro del proprio paese, che ancora esistevano ma che stanno scomparendo, su cui incide un effetto ulteriore: l'afflusso massiccio dal Sud di prodotti accaparrati in modo fraudolento e deprezzati, spinto dalle multinazionali che pascolano comodamente come anche dai poteri locali e associati (la catena di supermercati Eroski, industrie di tessuti, di macchinari, di mobili, ecc...).

I poteri autonomi e concretamente il Governo basco, nella loro politica di spinta al movimento delle merci e delle persone, appoggiano tutte le forme di trasporto: per strada e autostrada – vetture e camion –, per ferrovia, per treni ad alta velocità – con persone, merci e anche camion carichi –, per via aerea e via marittima – l'ultima versione che sta nascendo è quella delle autostrade del mare, vale a dire il trasporto di imbarcazioni cariche di camion pieni di merci. Per loro tutte le forme di trasporto all'inizio sono complementari, poiché il volume di merci e di persone in movimento necessita il concorso di tutti i sistemi di trasporto. Il trasporto su strada è uno dei sistemi privilegiati, nonostante le dichiarazioni al vento in favore del treno, e non a caso. Nei fatti, il trasporto su strada è legato a grandi interessi: i costruttori di autostrade e l'industria del cemento, l'industria automobilistica e tutte le industrie e attività annesse e dipendenti, e il settore dell'energia, specialmente quello del petrolio, che viene alimentato dai trasporti. Le fantasiose pretese di far passare il trasporto dalla strada al treno, nel sistema attuale, come

pretende ingenuamente la Rete per un Treno Sociale, si trovano di fronte a un muro assolutamente invalicabile, per quanto si adoperino argomenti quali l'enorme occupazione del territorio e dei terreni agricoli – che al potere non interessa –, i problemi del traffico o una pretesa mobilità più razionale. Questo tipo di trasporto è consustanziale al sistema e intimamente legato ai suoi grandi interessi. O si cambia tutto il sistema oppure non c'è niente da fare. I tentativi di mettere delle toppe non portano da nessuna parte, né il sistema è favorevole ad ammettere toppe nel suo assemblaggio. Da cui si deduce che le pretese di negoziare sul tema sono prossime al nulla. Inoltre, il sistema di trasporto pubblico, che è difeso con tanto impegno dalla Rete per un Treno Sociale, in realtà svolge una funzione concreta nel sistema: quella di non sovraccaricare il traffico, quella di valvola di sfogo e quella di non far collassare il trasporto, tanto importante per loro.

Infine, voglio fare riferimento al tema dell'urbanizzazione galoppante che viviamo, anch'essa in stretta relazione con il tema del trasporto. Si sa che l'urbanizzazione, la creazione di città e grandi agglomerati, storicamente è in stretto rapporto con la liquidazione degli stili di vita agricoli, con la "liberazione" della manodopera necessaria all'industria spogliandola delle sue risorse e dei suoi mezzi di sostentamento. È stata questa la storia della grande concentrazione demografica che ha avuto luogo ad esempio sull'argine sinistro del Nervión nel corso delle diverse fasi di industrializzazione. Oggi le cose procedono allo stesso modo qui, in Euskal Herria, e in misura ancora maggiore a livello planetario: la popolazione tende a concentrarsi in massa in giganteschi agglomerati urbani, in cui già risiede più della metà della popolazione mondiale. Di fatto, attorno alle città girano grandi interessi. Per l'abbondanza demografica, le concentrazioni urbane sono mercati privilegiati di ogni tipo, che spingono sempre alla mobilità; mercati di consumo di alimenti – che devono essere portati da fuori –, riforniti in

misura sempre maggiore dai grandi supermercati che a loro volta si trovano nell'hinterland, incoraggiano una maggiore mobilità motorizzata e spezzano tutti i cicli naturali di recupero delle sostanze nutritive e di conseguenza alimentano discariche, mercati energetici (principalmente gas e petrolio) e automobili; oggetto della favolosa attività commerciale delle agenzie immobiliari e della costruzione e speculazione di alloggi e terreni, con le nuove varianti urbanistiche a bassa densità come nel caso delle villette a schiera, che non solo fagocitano una grande quantità di territorio ma promuovono ancor più le strade e l'automobile; spazi di concentrazione della burocrazia, dei servizi parassitari – banche, assicurazioni... – dell'insegnamento, della sanità, dell'industria dell'ozio, che costringono le persone a trasferirsi lì dai dintorni; spazi essi stessi propulsori di un infinito traffico turistico del fine settimana verso le seconde case in fuga dalle degradanti condizioni della vita in città. Distese di sovra cumuli di automobili, strade, inquinamento, rumore e stress. Territori che nel loro costante processo di metropolizzazione e di ampliamento, nel loro processo di specializzazione territoriale delle attività, costringono alla mobilità costante e infinita. Questa è la politica del potere, che corrisponde ai suoi interessi, che si plasma nei Piani Territoriali Parziali: l'eurocittà Donostia-Bayonne, Bilbao Metropolitana, la grande città di Iruñea: un continuum abitativo e urbano, irrespirabile e inabitabile, infestato dalle automobili, ma generatore di grandi benefici.

Ricapitolando. La negoziazione non porta, non può portare a niente. L'unica alternativa fattibile è cambiare radicalmente il modello economico-sociale, il nostro modo di vivere, di consumare e di produrre. E questo, naturalmente, non viene dai negoziati. I negoziati, com'è sempre accaduto nella storia, portano a consolidare quel che c'è, in cambio di briciole, perché il potere non è disposto a cedere su nulla che sia fondamentale. Non portano ad altro che a renderci complici

sottomessi del sistema. L'alternativa al TAV non è il potenziamento di un treno sedicente sociale perché, come nel caso della Rete per un Treno Sociale, non è possibile né mette in discussione nessuno dei condizionamenti di base del sistema: il produttivismo, la produzione e distribuzione crescente di merci e tutti i fattori legati alla globalizzazione e alla metropolizzazione che spingono senza sosta per una mobilità sempre maggiore. I riferimenti dell'ultimo documento della Rete per un Treno Sociale a quelli che chiamano i criteri sociali, ambientali ed economici, che in teoria mirano alla necessità di adottare delle misure per ridurre le cause della mobilità, sono pura retorica senza nessuna implicazione, pure chiacchiere, che non si plasmano in nulla e che non servono ad altro che come decorazione, per far trangugiare meglio il negoziato che prospettano. Finché non si eliminano le cause che generano la mobilità, tutte quelle a cui ho fatto riferimento, è un tentativo vano, o ancora di più, un inganno, un vicolo cieco. Di fatto, ci sono molti motivi per pensare che l'ideologia dei membri della Rete per un Treno Sociale sia radicata nell'accettazione dei perni centrali del sistema attuale. In fondo credono nella necessità dello sviluppo e della crescita. Questa volontà partecipazionista, di negoziazione e consenso, proclama la democrazia partecipativa come l'ultima invenzione che a quanto pare è la via di trasformazione della società, sulla base dell'andare "avanzando" nella democrazia, approfondendola, come se a forza di pressioni e negoziazioni, passo dopo passo, potessimo arrivare a un altro tipo di società. Insomma, un'altra versione, a quanto pare l'ultima, della socialdemocrazia di sempre.

Una versione rimaneggiata di questo articolo, intitolata "Contro il TAV la lotta e non i negoziati", è stata pubblicata dal quotidiano basco *Gara* il 18 maggio 2006.

“El consenso no es la vía para luchar contra el TAV”, tratto da *Ekintza Zuzena* #34, 2007.

In copertina: “Arriva il mostro”, AHT ovvero TAV, “Lasciaci in pace”.



ISTRIXISTRIX@AUTOPRODUZIONI.NET

ISTRIXISTRIX.NOBLOGS.ORG

NESSUNA PROPRIETÀ

F.I.P. VIA S. OTTAVIO 20 – TORINO

AGOSTO DUEMILADICIASSETTE

