

Miguel Amoros

LA LOTTA CONTRO IL TAV. ASSEMBLEE O PIATTAFORME?

Letto alla conferenza presso la Koldo Michelena Kulturgunean di Donostia, il 3 gennaio 2002

Pubblicato su Ekintza Zuzena n° 29

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 piattaformaisti, 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 piattaformaisti 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, calpestano 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 piattaformaismo 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 spossessati. Il problema piattaforma 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 marchingegni 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 proletarianizzazione 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 attor-

no 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'eco-

nomia". 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'avarissimo 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 limitato 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 cittadinanzaismo 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 piattaformaismo 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 spossessamento, osserveranno le miserie cittadine e si allontaneranno da esse con arroganza e sdegno.