

IL RETROBOTTEGA DEL TAV

Agosto 2003

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 risciato 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 saperi, ecc. Devono avere un pro-

prietario 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 leg-

germente 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 «de 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 sindacati 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 reticen-

ze 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 basava 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-territori 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 Valenciano 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 «soddisfa 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 «sosteni-

bile» 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 costruiri

re 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.