

Miguel Amoros

LA GRANDE MINACCIA DEL TAV

Novembre 1999

Pubblicato su Ekintza Zuzena n° 26, 2000

«Oh genti! Spesso la fretta porta al ritardo»
Abu ?- ?ahir 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 «commessa 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 noi altri, 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, vigilanti, 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 masche-

rarsi ricoprono il ruolo di rappresentanti politici delle oligarchie locali. Tutti agiscono nell'interesse della loro città, però quale interesse può avere un lavoratore madrileni 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 «svilupate» 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 vertebrerà la penisola, che compete 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 gargoglio 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 smobilizzazione 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)