

## Una lotta contro lo sviluppo

Federico Repetto

25-11-2005

### La lotta contro il TAV in Val Susa

Alla grande assemblea popolare tenuta a Bussoleno il 2 novembre per il lancio dello sciopero di tutta la Val Susa contro il TAV, il sindacalista Airaud della FIOM ha detto che bisogna lottare contro lo sviluppo propugnato dai sostenitori del TAV e a favore del vero progresso.

Si trattava implicitamente una citazione di Pasolini, che appunto contrappose lo sviluppo, come produzione del superfluo, al progresso, come produzione del necessario. Può sembrare la tradizionale contrapposizione di un modello economico finalizzato all'accumulazione del capitale ad un modo di sviluppo alternativo, socialista. Ma per lui non era solo, e forse nemmeno essenzialmente, una diversità di sistema economico, bensì una differenza morale, culturale e di visione del mondo. Lo sviluppo attacca le culture tradizionali, rompe le antiche e le nuove solidarietà, crea bisogni nuovi, in una spirale senza fine, essendo il frutto di un'egemonia culturale delle élite che propugnano l'individualismo illimitato, competitivo, acquisitivo. Che cosa fosse il vero progresso per Pasolini è più difficile dirlo (come far quadrare la conservazione di tradizioni, culture e solidarietà, la formazione di nuove forme di socialità e d'espressione e la produzione industriale del necessario per tutti?)

Non credo che nemmeno Airaud e i suoi ascoltatori potrebbero dire con precisione che cos'è il progresso.

Ma, se non progressista, il movimento Notav della Val Susa è senz'altro democratico, liberale, solidale. Democratico perché la partecipazione è ampia e aperta, liberale perché le libertà degli individui e dei gruppi sono rispettate e difese con decisione, solidale perché non è stato possibile dividerlo con offerte sottobanco a questo o a quel comune. Uno spettacolo di democrazia sono stati anche gli interventi al palco nella grande manifestazione del 16 novembre: hanno parlato, ciascuno per pochi minuti, almeno una dozzina di oratori, in rappresentanza di tutte le componenti associative, organizzative, istituzionali (gli unici due deputati presenti hanno parlato per ultimi, con lo stesso tempo degli altri).

Se le persone normali non hanno la pretesa di avere la ricetta del progresso, altri ce l'hanno. In quasi tutti i messaggi mediali a favore del tav è stato ripetuto che esso rappresenta non solo un fattore di sviluppo dell'economia, dei flussi mercantili e dell'occupazione, ma anche un fattore di vero progresso, quello che coniuga crescita quantitativa e miglioramento della qualità della vita. Lunardi, che di frasi famose ne ha dette diverse (per esempio: "con la mafia dobbiamo convivere", "i contestatori del tav sono poche centinaia di sfaccendati"), ci dice che il tav permetterà di trasferire grandi quantità di merci dal trasporto su gomma a quello su rotaia. È un ecoprogressista.

Mercedes Bresso, che ecoprogressista è sempre stata, ha anche messo in luce la capacità di questa grande opera di creare, in prospettiva, un grande flusso di merci dove oggi non c'è ancora.

Molto avanzato è anche il professor Deaglio che, su La Stampa, tra l'altro, ha esaltato il treno ad alta capacità, perché aumenterà la velocità dei nostri trasporti commerciali.

Questo argomento ha efficacemente esplicitato ciò che era implicito nei ragionamenti di vari pubblicisti e politici. E deve essere vero, perché se no non si spiegherebbe perché, dopo aver ammesso che la giustificazione fondamentale dell'opera non potevano essere i passeggeri, il cui flusso è insufficiente, la Lyon-Turin-Férviaire abbia preso come giustificazione il trasporto delle merci. Le merci potrebbero benissimo avere una nuova tratta ferroviaria dedicata - tutta per loro. Ma perché ad alta velocità, quindi con un tracciato quasi in piano e con curve dolcissime, e -in questo caso- con costosissime gallerie? La ragione può essere una sola, quella colta da Deaglio: le merci hanno bisogno di andare più veloci.

Dietro a questa idea c'è anche un'intuizione del mondo, se non progressista, per lo meno futurista: la velocità è il futuro, la lentezza è il passato; il treno ad alta capacità (e velocità) ci spinge in avanti e la linea dedicata lenta non ci può bastare; il progresso è la stessa cosa dello sviluppo.

Ma, come dire, è un futurismo precedente all'invenzione delle celle frigorifere. Ad esso cui manca il buon senso della gente normale: è abbastanza evidente che ciò di cui ha bisogno il trasporto delle merci non è una maggiore velocità, ma una maggiore regolarità delle consegne. La quale probabilmente richiede investimenti, studi, ampio impiego dell'elettronica e dell'informatica, nonché altre diavolerie moderne che non tocca ai montanari valsusini inventare, ma contro le quali essi non mostrano alcun atteggiamento ostile - che riservano invece all'amianto, e ai grandi leader bipartisan.

Criticato così sommariamente il futurismo pro-tav, proviamoci a parlare anche dell'eco-progressismo. Politici e giornalisti d'apparato sembrano molto irritati perché i valsusini retrogradi non apprezzano un'opera che serve a liberarli dai tir. Questi montanari testardi e

diffidenti sono pure ingrati. Visto che il treno ad alta velocità non ha come scopo essenziale i passeggeri, e nemmeno il trasporto merci, resta la possibilità che sia un atto filantropico nei confronti dei valsusini - ma perché fare loro questo piacere, visto che non se ne mostrano degni?

C'è però un'altra possibilità, e cioè che la nuova ferrovia crei, sul lungo periodo, flussi di traffico che oggi non esistono. Ciò è successo in passato anche con altre opere.

Questa audace argomentazione evita un penoso confronto con gli esperti della Comunità Montana, con altri studiosi del sistema dei trasporti, con le perizie sui traffici commissionate dal governo francese, ecc., che sostengono che i flussi prevedibili delle merci per un lungo periodo ancora potranno essere fatti passare dal vecchio tracciato, e che, anche con agevolazioni, solo una irrisoria percentuale dei tir sarà trasferita sui treni. Questa tesi profetica sostiene invece che la disponibilità stessa della nuova linea attirerà i traffici del futuro e contribuirà a sviluppare il Piemonte e l'Italia del nord.

Essa ci porta fuori dal mondo superficiale della cultura dominante dell'effimero e ci propone una grande visione. Gli scettici dicono che non ci sono modelli econometrici che supportino queste previsioni; c'è anche chi cita la funesta sentenza di Keynes: sul lungo periodo saremo tutti morti. Ma, utopia per utopia, si potrebbe anche chiedersi se, in un'epoca in cui tutto diventa mobile ed etereo come internet, non si possa verificare invece la tendenza a portare merci di sempre maggior valore - ma sempre più leggere. E che questa tendenza non debba essere attesa come dono del destino, ma attivamente ricercata, anche considerando la prospettiva dell'esaurimento del petrolio .

Continuiamo a ragionare sul lungo periodo. Il mesotelioma da amianto, sempre mortale, impiega quindici-vent'anni a manifestarsi, cioè tre-quattro legislature: un tempo impensabile per un politico o per un manager con i piedi per terra. Così impensabile che nessuno ha informato i cittadini di Torino che, nella deprecabile ipotesi in cui il tiepido foehn della Val Susa debba soffiare sulle polveri di materiale amiantifero, eventualmente sfuggite alla solerzia dei lavoratori in nero dei sub-sub-appalti permessi dalla legge vigenti, il problema sarebbe anche loro (la galleria più bassa attraverserebbe il monte Musiné, a una ventina di chilometri dal centro di Torino, che è una propaggine di un gruppo di montagne amiantifere, nel quale si trova la miniera di Balangero, da tempo chiusa d'autorità).

Ma, a chi era già informato della circostanza (gli esperti e i rappresentanti dei retrogradi valsusini), Lyon-Turin-Ferroviaire e le diverse autorità provinciali, regionali e statali si sono affrettati a rispondere che si farà tutto il possibile per tutelare la loro salute. Qualcuno ha anche detto che è impensabile che nel secolo ventunesimo non ci siano soluzioni per problemi come questi. Così si rispondeva cinquant'anni fa a chi si opponeva alle centrali nucleari sollevando il problema delle scorie...

Da ciò non si deve affrettatamente dedurre che la cultura futurista, eco-progressista e profetico-progressista dei nostri dirigenti sia in fondo solo "cultura dello sviluppo". Essa in realtà è piuttosto *cultura del sottosviluppo*, regresso al capitalismo speculativo e d'avventura, allo *hazard capitalism*, o anche *casino capitalism*, tipici di una *Risikogesellschaft*. Questi neologismi si attagliano bene a Cirio e a Parmalat e, più in grande, all'Argentina.

E il capitalismo speculativo che sta dietro al modello tav rischia appunto di portare la nostra economia all'argentinitizzazione. La cosiddetta "legge obiettivo" fatta votare dal ministro Lunardi (il cui conflitto di interessi è stato denunciato da varie parti) permette alle società di diritto privato che realizzano le grandi opere in nome dell'interesse pubblico di fare debiti enormi che non sono conteggiati nel nostro deficit. Una propaganda ipocrita e sfacciata ci illude nel frattempo che queste opere saranno finanziate con capitale di rischio, mentre sono essenzialmente finanziate dalle banche, i cui investimenti sono garantiti dal patrimonio immobiliare dello Stato (su tutto questo rinvio a Ivan Cicconi, *Le grandi opere del Cavaliere*, Koiné Nuove Edizioni, 2004). In questa prospettiva, alle costosissime gallerie della Val Susa si devono aggiungere altri due progetti che umiliano il buon senso: il ponte sullo Stretto (che dovrebbe vincere la concorrenza dei traghetti Genova-Palermo e Napoli-Palermo) e il MOSE (respinto da decenni dal Comune di Venezia: anche qui, non si può fare un piacere a nessuno).

La lotta della Val Susa contro il tav ha dunque tutta l'aria di essere una lotta del buon senso contro le illusioni della cultura del sottosviluppo, e anche contro il sottosviluppo della cultura.