Editoriale

Raddoppio dei trafori storici (Tenda, Frejus, Gottardo); tunnel di base ferroviari (Valsusa, Sempione, Gottardo, Brennero, Giovi); autostrade pedemontane (Piemonte, Lombardia, Veneto); porti intermodali ferro-gomma; connessione con gli aeroporti e loro ampliamento; cave e discariche, nuove dighe, comprensori sciistici ed altro ancora. Ai tempi della "crisi", la montagna (e non solo) si trova, forse mai come prima, sotto attacco. Alle rivendicazioni ecologiste di molti comitati e movimenti - laddove ci sono - si sono aggiunte nuove istanze, come quella di non "sprecare" denaro pubblico. Ovviamente un argomento un po' strumentale: non sono i costi che ci spingono a lottare contro un progetto nocivo, più che altro certe scelte *anche* economicamente scellerate rendono evidente gli interessi di parte nel realizzare certe opere. Ma su cosa puntare per ampliare la mobilitazione?
Crediamo che oggi si possa fare un passo in avanti nelle singole lotte: come suggerisce la martoriata Val Polcevera (Genova), la resistenza agli espropri, agli sfratti e agli sgomberi sono le facce di una stessa lotta: è indispensabile che si uniscano. Che si tratti di una nuova infrastruttura, della speculazione ("riqualificazione") su un'area urbana o dell'edificazione di nuove cubature su aree verdi, oltre a opporci al progetto in sé, dobbiamo considerare quale tipo di società si programmi attraverso tali operazioni. Perciò, se il radicamento territoriale dei comitati di lotta ne costituisce la forza, d'altra parte si deve riuscire a vedere quali conseguenze tali opere, tra loro connesse in un piano più generale, generano su grande scala. Il raddoppio di un tunnel stradale va oltre il danno puntuale (perdita di fonti e di terreni, aumento del traffico, estrazione di materiali nocivi, ecc..), ma si riversa sul territorio circostante generando l'esigenza di nuove bretelle stradali fuori dai centri abitati, la creazione di cave e discariche di smaltimento, lo sviluppo di aree industriali nel circondario, la chiusura o l'apertura di nuove filiere produttive, il cambio di destinazione d'uso dei terreni, l'aumento

dei prezzi degli affitti, ecc., andando così a determinare la vita futura di una porzione sempre più ampia di territorio. I settori sociali colpiti da tali processi sono persino più vasti di quelli direttamente interessati dall'opera.
Continuando con l'esempio precedente, il terzo valico dei Giovi (cioè il collegamento del porto di Genova con le linee ferroviaria Alta Velocità attraverso tunnel di base) non può prescindere dalla costruzione di nuovi retroporti nell'alessandrino e anche nel più lontano tortonese, dal potenziamento delle corrispettive linee ferroviarie alpine del Sempione, del Verbano e del Mendrisiotto, dalla connessione tramite gli interporti con la rete autostradale, in particolare con la futura Pedemontana (Torino-Venezia passando ai piedi delle Alpi per evitare il nodo di Milano), e infine con Malpensa (in ampliamento) e i suoi scali merci e doganali. A loro volta queste opere avranno necessità di cave di materiali inerti, che diverranno poi discariche di rifiuti pericolosi, a cui aggiungere la prassi dello smaltimento illecito, delle delibere *ad hoc* per autorizzare l'inautorizzabile, della corruzione degli enti preposti al controllo. Il tutto moltiplicato all'infinito come lo sono i nodi di interconnessione con le altre direttrici ferroviarie, su gomma, aeree o portuali. Ciò significa non solo la trasformazione di vaste zone residenziali o agricole, con cambi sostanziali dell'uso del territorio a seconda dei flussi di traffico, ma anche quella delle condizioni di lavoro, essendo la produzione totalmente subordinata a quella nuova, enorme e sconosciuta industria che è la logistica, nuova frontiera dello sfruttamento lavorativo che di questa rete di infrastrutture non può fare a meno.
Le grandi opere non solo sono distruttrici, non solo assorbono grandi quantità di denaro estorto a tutti noi, ma disegnano un'organizzazione sociale futura, con conseguenze sulla qualità di vita, su quella del lavoro, sul mercato immobiliare, sulla produzione e distribuzione dei beni alimentari e di consumo, sull'esigenza di sempre nuove fonti energetiche, e così via. Allo stesso tempo è evidente quanto, mai come oggi, il "Re" sia nudo. Chi confida ancora in un ruolo positivo della politica si deve ricredere, il sistema delle grandi (e piccole) opere parla chiaro: i responsabili politici, gli organismi di controllo (anche ambientale), faccendieri e partiti, *'ndrine* e imprese costruttrici, non hanno davanti a loro che l'interesse personale, l'arricchimento lecito e illecito. Attraverso questo sistema di vantaggi e ricatti, le *lobbies* di Potere si assicurano il controllo sulle scelte che ricadono sulla società. Di fronte a questo, come affidare ancora alla politica dei partiti le scelte che ricadranno presto o tardi sulle nostre vite?
Ennesima, recentissima prova della scaltrezza con cui la politica di Palazzo si prende gioco non solo dei propri sudditi ma anche delle proprie stesse leggi, è stato l'accordo tra Monti ed il suo omologo francese (in occasione del blindatissimo vertice d'inizio dicembre a Lyon) in merito all'apertura al traffico di quella che veniva spacciata come la futura galleria di sicurezza per il tunnel del Frejus. Di fatto il raddoppio del traforo, messo in agenda appena dieci giorni dopo che i parlamenti dei due Paesi avevano ratificato il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi che esclude la costruzione di nuove autostrade di valico.
Mobilitare nuove forze - dicevamo - comporta per noi sapere riconoscere gli elementi comuni che mettano in relazione le lotte in corso o che si prospettano per i tempi a venire, e al tempo stesso impegnarsi a elaborare e mettere in atto tentativi di liberazio-

ne e resistenza capaci di superare anche certi schemi e abitudini della militanza più classica. Un percorso questo che si rifletta direttamente sui territori in cui ci si trova ad intervenire (quali essi siano), e che sia in grado di restituire, a chi ancora ne sente il bisogno, luoghi e prospettive che sfuggano al controllo del Potere.
In un periodo in cui la politica istituzionale non ha altre carte da giocare se non il ricatto economico, il saccheggio delle risorse e la riproposizione sistematica dell'ordine e delle nocività su cui si regge - con l'inasprimento repressivo che ne consegue tanto nei confronti delle proteste di piazza quanto di quelle minoranze già coscienti dell'urgenza di una radicale trasformazione sociale ed economica - sarebbe drammatico non *cogliere l'attimo* per mettere in discussione le forme stesse con cui questa società è strutturata: dalle gerarchie sociali alla delega, dall'organizzazione del lavoro alla proprietà privata, dalla dipendenza dal nucleare e dal petrolio alla gestione dei trasporti. Non è la prima né sarà l'ultima volta che esorteremo a non farsi prendere alla sprovvista da questo genere di occasioni, ma probabilmente oggi più che in altri momenti, la prospettiva desolante dell'orizzonte preparatoci da chi comanda si è incrinata facendo spazio ad un panorama ancora non del tutto prevedibile: spetta a noi, senza perdere tempo, immaginarne le sembianze più appropriate.

