ZAD di Notre-Dame-des-Landes e Libera Repubblica della Maddalena

uso dei terreni e loro difesa nei territori liberati

di Giobbe

Calpestando il bocage della Zad di Notre-Dame-des-Landes ho ritrovato molte similitudini con l'esperienza di occupazione e di difesa dei terreni militarizzati per lo scavo del tunnel esplorativo di Chiomonte (la cosiddetta "Libera Repubblica della Maddalena", nome che voleva richiamare le libere repubbliche partigiane). La lunga esperienza di occupazione della Zad, che alla Maddalena non fu possibile, ha fatto emergere moltissime considerazioni riguardo la terra, il suo uso o il rapporto che con lei abbiamo: le questioni della proprietà e la sovrapposizione di interessi diversi; la capacità e gli strumenti che abbiamo per risolvere questi interessi e i conflitti che generano; il rapporto che tutto ciò ha con la lotta, con le strutture legali che operano al di fuori di un territorio liberato o autogestito; la necessità di stabilità e la dialettica tra i tempi lunghi del rapporto col territorio e quelli accelerati del conflitto…



Sui terreni della Maddalena il conflitto d'uso del territorio, tra grande opera e agricoltura, ha delle similitudini con quello della ZAD, ma anche enormi differenze. Se usiamo uno sguardo "agricolo", alla Maddalena non viveva nessun contadino, a parte una famiglia comunque fuori dall'area di cantiere, il quale non venne installato su terreni coltivati ma su quelli già abbandonati dopo la costruzione dell'autostrada. Non c'è latifondo, anzi si tratta di parcelle di vigna molto piccole e pochissimo meccanizzate, in gran parte ad uso familiare, dove spesso il lavoro si concentra solo in alcuni periodi, e questo è rimasto possibile nonostante la militarizzazione e l'impianto del cantiere.



Diversamente nella ZAD c'erano, e ci sono, molti *paysans* (contadini) residenti nell'area con attività agricole e di allevamento (anche gli animali vivono un territorio, non si spostano facilmente, sono tanti e necessitano di presenza continuativa). Tutte attività incompatibili con l'espulsione dal territorio. Dagli anni Sessanta quindi a Notre-Dame-des-Landes prende il via l'opposizione al progetto di costruzione di un nuovo aeroporto partendo dalla questione agricola, sviluppando negli anni una riflessione più ampia sull'abitare il territorio al di là della sua destinazione d'uso, eventualmente sostituibile con uno più redditizio, sia esso agribusinnes o aeroporto. È così che si arriva a maturare nel maggio del 2008 la chiamata all'occupazione di case e fattorie (insieme ai terreni) perché non rimanessero vuote con la convinzione che «ognuno sa che un territorio si difende con i suoi abitanti e che un territorio svuotato dalla sua popolazione è facile da conquistare», come dichiarò il collettivo storico degli abitanti resistenti.

Alla Maddalena (2010) il legame con gli agricoltori era meno forte, essi meno uniti e soprattutto poco presenti. Certo c'è stata la costruzione della "baita" e delle capanne intorno, molto vissute e sentite ma che purtroppo non hanno avuto il tempo di diventare un vero e proprio insediamento stabile. Anche il piccolo borgo dei mulini della Clarea rimase vuoto quale era, non c'è stata la possibilità di usarlo, e ora vi scorrazzano tranquillamente le forze dell'ordine pur essendo fuori dall'area di cantiere. Insomma, gli occupanti della Libera Repubblica, ultimi arrivati, condividevano *l'uso* di questo territorio con una serie di viticoltori, sia aziende che privati, che volevano semplicemente continuare a fare il loro vino, non vivevano sul posto e non erano toccati dagli espropri. Alcuni (pochi a dire il vero) vedevano la Libera Repubblica come un baluardo per la propria attività, che sarebbe poi stata resa impossibile dai lavori, altri la appoggiavano o la tolleravano finché non fosse di intralcio alle proprie normali attività commerciali, non solo agricole (vedi le limitazioni che ci furono nel costruire opere di difesa fisse sulla strada). Altri ancora, da buoni montanari, la vedevano come una invasione del proprio territorio. La spinta insomma veniva più dalla valle in generale che dal luogo nello specifico, e queste differenze, che nella breve durata dell'esperienza non vi fu modo di approfondire, furono importanti all'atto di prepararne la difesa non solo a livello tecnico ma anche nell'intesa con chi vive l'Alta Valle, da sempre più fredda nell'opposizione all'opera. Se poi alla Maddalena parliamo di un territorio contenuto, in parte già abbandonato al bosco, a Notre-Dame-des-Landes le estensioni sono ben più ampie (1650 ettari), in una zona dove l'estensione agricola è la norma e questi terreni fanno gola a grandi imprese agricole disposte a estendervi le proprie attività, anche se temporaneamente in vista dell'inizio dei lavori. Questo pone una questione che i contadini di Notre-Dame-des-Landes hanno sempre avuto chiara: non solo impedire che i terreni venduti dai *paysans* alla multinazionale Vinci siano sottratti alle colture, ma impedire anche che lo Stato li riassegni alle imprese monocolturali e collaborazioniste che vogliono estendere la propria azienda per coltivarle in attesa della costruzione dell'aeroporto. In effetti la piantata locale è fatta da appezzamenti bordati da alberi alternati a piccole aree boscate: questo paesaggio, detto *bocage*, altrove è stato sostituito negli anni da impianti più estesi e "moderni" realizzati accorpando i campi, come è successo da noi nella Pianura Padana. Queste imprese capitaliste godono di numerosi favoritismi, tra cui terre in compensazione a quelle cedute e l'uso gratuito di quelle di Vinci in attesa dell'inizio dei lavori. Questo porta con sé anche un conflitto interno tra gli zadisti, per diverse visioni riguardo l'uso o il non-uso della terra – che si può considerare alternativamente (e per semplificare) come spazio abbandonato o spazio selvaggio, – ma indubbiamente porta anche a un ampliamento delle motivazioni della lotta: occupare le terre vuol dire lottare

contro la concentrazione fondiaria e per l'accesso alla terra da parte di nuovi giovani contadini. Nuovi contadini arrivati insieme agli altri occupanti zadisti e alle loro diverse attività, non solo agricole. Senza l'occupazione di fattorie e terre questo non sarebbe possibile. Opporsi all'aeroporto non è solo difendere le attività agricole precedenti il progetto, ma portare avanti un tentativo di vita (tra cui abitare e coltivare) che nella ZAD, nel territorio occupato e autogestito, ha la possibilità di svilupparsi in quanto luogo di lotta che sperimenta ora un futuro diverso per quelle terre, un vivere radicato e integrato all'ambiente circostante che non tornerebbe alla precedente "normalità" se mai dovesse essere ritirato il progetto d'aeroporto.

Questo sicuramente mancava alla Maddalena, dove oltre al tempo e allo spazio, non c'era abbastanza appoggio da parte di chi coltivava quella terra. Questo ci deve far riflettere sui terreni che saranno oggetto di futuri espropri in Valsusa, molti dei quali marginali, non coltivati o già deturpati a cui è difficile avere molto attaccamento. È presto per dire che tipo di risposta ci sarà ma al di là degli oppositori al TAV, non stupirebbe che molti proprietari di terreni non utilizzabili né di pregio si opponessero poco agli espropri, o li vendessero anticipatamente all'impresa costruttrice.

Su questo punto c'è poco da fare e la differenza con Notre-Dame-des-Landes è sostanziale, perché alla Maddalena le attività agricole sono state toccate ma non impedite, e nelle future aree di cantiere in bassa valle per ora non vengono espropriate case o terreni in uso ma aree pressoché abbandonate. La difficoltà di difendere un territorio non abitato vale anche qui, anche se la presenza abitata non basta. Si può dire che nella difesa del territorio della Maddalena sarebbe stato importante che chi ne usava i terreni avesse preso posizione pubblicamente per opporsi alla militarizzazione, accettata generalmente in modo passivo, e che nell'area della baita Clarea, dove c'è stata la seconda fase della resistenza prima del vero inizio dei lavori, ci fossero delle attività che legassero il territorio agli abitanti del luogo, cosa che tutt'ora non facilita l'opposizione all'opera su terreni e baite circostanti dove verrà allargato il cantiere (vedi Borgo Clarea).

Come visto però, la difesa di un territorio non dipende solo dalla presenza di abitanti ad esso legati, ma dal rapporto che con quel territorio si ha. In montagna, purtroppo, a volte ha il sopravvento il diritto suprematista a decidere sulla terra, anche a discapito di essa e di sé stessi, cosa che certe volte contraddistingue i montanari nel rapporto con quel fazzoletto di terra già dei propri avi. A questo bisogna anche aggiungere il materialismo che vede solo il profitto proprio dimenticando la responsabilità che si ha sulla terra e sulla sua rigenerazione, atteggiamento figlio dell'industrialismo e contraltare del rapporto commerciale con le città. Un rapporto basato sulla estrazione e la vendita del

valore prodotto della terra anche a costo del suo esaurimento e distruzione, un rapporto ben lontano dall'integrità che dovrebbe vedere uomo e natura come cosa unica. C'è insomma molto lavoro da fare, e non era sicuramente quello che si poteva fare nei quarantatré giorni della Maddalena.

Nella ZAD la questione è più articolata. Innanzitutto parte dei terreni non è di proprietà, ma è assegnata temporaneamente alle aziende agricole da una società privata (SAFER) che gestisce l'assegnazione dei fondi agricoli per conto dello Stato. Vi sono quindi, sui terreni interessati dalla "Dichiarazione di utilità pubblica" (oggetto dell'opera) sia dei terreni ancora assegnati in uso, che altri non più assegnati perché saranno oggetto per primi dei lavori, sia terreni di privati e soggetti ad esproprio, che alcuni già in possesso di AGO (la ditta incaricata



dei lavori). Volendo, è una situazione più simile a quella attuale di San Didero e Bussoleno, su quei terreni per lo più incolti dove sono previsti gli espropri per i primi cantieri Tav in bassa Valle Susa. Terreni comunali gravati da uso civico, terreni privati e terreni già in possesso di Ltf (Lyon Turin Ferroviaire). Possiamo immaginare la difesa di questi terreni in molti modi, resistendo sul luogo o bloccando tutt'intorno, ma innanzitutto sarà da verificare quanto è diffuso il sentimento della difesa di quel territorio, una piana alluvionale abbandonata stretta tra autostrada e statale. La presenza o l'assenza di agricoltori non sarà un fatto secondario.

Tornando alla Zad, a questa situazione "catastale" aggiungiamo le differenti posizioni di chi ha in uso questi terreni. Ci sono le imprese agricole, alcune posizionate all'interno dell'area di esproprio, altre che vi hanno solo dei terreni e non i fabbricati. Ci sono aziende agricole che hanno rigettato ogni negoziazione con Ago (parliamo di circa 400 ettari), altre che l'hanno accettata. Ci sono agricoltori che hanno cessato la loro attività, altri che hanno accettato delle indennizzazioni cedendo la proprietà ad Ago per riaverla in uso momentaneo, con un diritto di prelazione per l'affitto di altri terreni al di fuori dell'area. E ci sono, ovviamente, tutti gli zadisti (diverse centinaia) che occupano e usa-



no i terreni non solo per la produzione agricola (volta all'autoconsumo, allo scambio, al sostegno della resistenza o di altre lotte) ma anche per installare le attività connesse alla lotta (radio pirata, attrezzature per la difesa, insediamenti abitativi, officine e laboratori, spazi ad uso sociale e per i bambini, biblioteca) o per una rinaturalizzazione di parte del territorio.

Cosa e come mettere in connessione tutto ciò? È sicuramente interessante capire come i vari attori mossi da priorità diverse si parlano. Ci sono gli agricoltori colpiti dall'opera (ADECA), alcuni conflittuali altri meno, il collettivo delle organizzazioni agricole professionali (COPAIN44), l'assemblea degli zadisti interessati ai temi agricoli (*Sème ta zad*), che coordina molti progetti agricoli informali intrapresi dagli occupanti, oltre a tutte le altre entità coinvolte dalla lotta, che si occupino o meno di agricoltura (negli anni l'opposizione all'opera ha travalicato i confini della questione iniziale). Agli estremi potremmo porre, per semplificare, gli agricoltori colpiti dal progetto ma che non si sono opposti accettando di vendere i loro terreni ad AGO per riprenderli in affitto precario, senza però approfittarne per allargare la propria azienda in altre aree a discapito di altri, e dall'altro quegli zadisti, occupanti in lotta, partidiari di un'area non motorizzata e non soggetta ad attività umane. All'interno di tutta questa varietà i conflitti sono ordinari, vi è un modo perché queste differenze possano stare insieme in un fururo senza aeroporto? È questo un terreno di battaglia politica, giorno per giorno, oppure assumiamo come inconciliabili queste posizioni anche quando sono all'interno dell'opposizione al progetto? Come affrontiamo questi conflitti, quali strumenti ci diamo o quando reputiamo che certe fratture sono necessarie e non ricomponibili? Questioni che incontriamo in tutte le lotte. Se da una parte la presenza, l'appoggio o la complicità di tanti soggetti differenti ha senso di per sé, oltre ad essere imprescindibile per la difesa dell'area (pensiamo ai trattori a difesa di strade e *cabanes)*, dall'altra è sempre presente il problema di non perdere di vista gli obiettivi in virtù di una difesa ampia ed efficace. Ognuno può avere obiettivi diversi, e anche opposti. Per quanto riguarda l'agricoltura, coltivare, non coltivare, in modo naturale o intensivo, lottando per terreni propri, assegnati o comuni, con titolo o senza, per la vendita dei prodotti, l'autogestione, il supporto alla lotta, legalmente o meno, con animali o senza, eccetera. Dove sta il limite? Che non si faccia l'aeroporto è sicuramente il risultato minimo, ma per fare cosa dopo? Questioni all'ordine del giorno per tutti gli zadisti. Inoltre, chi ha titolo per decidere, anche all'interno dell'opposizione stessa, soprattutto se un giorno il progetto dell'aeroporto fosse messo definitivamente nel cassetto?

Difficile affrontare queste difficoltà in astratto senza un bagno nella realtà con i limiti che pone alle nostre forze e ai tempi a disposizione.

Pensando alla breve esperienza della Maddalena e vedendo le riflessioni fatte dagli stessi zadisti molte dinamiche si ripropongono. Si parla di assemblee in cui discutere e decidere riguardo l'uso dei terreni, ma sappiamo che le assemblee, soprattutto se ampie, possono essere uno snodo organizzativo o anche solo un formalismo che poco ci dice lungo quali strade matura una decisione. Dall'altro si immagina che possa essere necessaria una entità giuridica di gestione, che solo se riconosciuta potrebbe avere titolo sulla gestione dei fondi che altrimenti potrebbe facilmente essere ripresa in mano dalle entità amministrative dello Stato. Questo però non risolverebbe il problema di tutte le strutture che nessuna legge può ammettere come le *cabanes*, abusive e attaccabili sul fronte sanitario, e soprattutto la cui responsabilità ricadrebbe sugli agricoltori assegnatari dei terreni. È, per fare un paragone, la questione degli spazi occupati legalizzati che poi devono essere gestiti da una associazione con un presidente responsabile del rispetto delle norme dei locali pubblici. È evidente che solo finché dura il conflitto questi aspetti rimangono irrilevanti, cioè finché si riesce a tenere le forze dell'ordine fuori da questa "*area di non diritto*". Questione ricorrente e «non degna di un paese civile» come qualcuno dichiarava nei confronti della Maddalena. Solo fuori dalla legalità ottenuta con il conflitto e con un rapporto di forza, è possibile mantenere degli spazi non normalizzati, anche se ciò significa accettarne una precarietà che mal si adatta a cicli della natura e dell'agricoltura.

La ZAD, con tutte le questioni da affrontare che abbiamo elencato, esiste solo tramite il conflitto, capace finora di contrastare lo sgombero, l'assedio delle forze dell'ordine e i colpi di mano delle ditte coinvolte, anche quelle che si occupano di mitigazione ambientale dell'impattto del futuro aeroporto al di fuori dell'area dei lavori. Nella sua lunga storia di lotta e occupazione, la lotta contro l'aeroporto è evoluta molto dalle iniziali questioni agricole senza perdere pezzi per strada, cosa che non possiamo generalmente dire degli agricoltori della Val di Susa, le cui organizzazioni ufficiali sono pronte a ricevere le compensazioni senza che vi siano corrispettive voci che si oppongono. Coldiretti va a braccetto con i principali fautori dell'opera che promettono grandi investimenti nelle filiere corte e integrate con i soldi del TAV. Mentre il territorio verrà distrutto qualche chef della televisione decanterà il km0 e il prodotto locale, dal campo alla tavola. Speriamo gli vada di traverso.

Tornando a noi, la partecipazione dei contadini a una lotta è di forte impatto sulla percezione che essa dà di sé, ed è innegabile che, per opporsi ai mezzi della polizia, un trattore vale più che una pietra (che tra l'altro nel fango della ZAD sono difficili da trovare). Questo legame emerge anche dallo sforzo che diversi zadisti (ma ciò non raccoglie le voci di tutti gli occupanti) hanno fatto per creare una carta d'intenti comune con gli agricoltori in lotta, per ipotizzare



un futuro senza aeroporto. Esso si riassume in sei punti che comprendono l'impegno comune a tutelare le attività degli agricoltori che si oppongono all'opera così come la permanenza degli zadisti che sono sopraggiunti sul luogo per vivere creando sia nuove attività agricole informali, fuori norma, sia insediamenti abitativi che andranno difesi insieme. Intanto, mentre il governo annaspa fino alle prossime elezioni, la ZAD continua il suo percorso. *Nous sommes là, nous serons là*.

Testo rivisto e corretto con l'aiuto delle compagne della ZAD.