

#### 4. Fermare la repressione

Accompagnati da una campagna mediatica e seguiti da prese di posizione nette dell'intero apparato istituzionale è scatta un'imponente operazione repressiva che ha portato diversi compagni in carcere nel tentativo di differenziare, di porre elementi di ricatto, di far ripiegare il movimento su posizioni difensive.

L'obiettivo di rompere l'unità della lotta è presente nella genesi di questa, come di molte altre inchieste giudiziarie rivolte a movimenti rivendicativi e di emancipazione sociale. Magistralmente riassunta nelle parole di Caselli "dei venticinque arrestati solo tre sono della Val di Susa", con l'odiosa distinzione fra buoni e cattivi si è cercato di separare la gente della valle dagli "esterni", tra chi difende in modo pacifico legittimi interessi parziali e chi si oppone in modo violento su basi ideologiche di carattere generale e perciò sovversive. Poiché rispetto al movimento No Tav una distinzione così netta circa le pratiche di lotta adottate rappresenti una palese mistificazione della realtà storica, l'attacco della magistratura si è concentrato nell'opera di criminalizzazione del movimento "esterno" attraverso l'enfatizzazione dei percorsi politici di alcuni degli arrestati, dei quali, ovviamente, vengono esibite le precedenti denunce, condanne e carcerazioni. L'aspetto giudiziario, tanto più se così mediatizzato, preannuncia quello penale, senza il

quale perderebbe di significato e utilità. Di fronte a capi di imputazione tutto sommato generici e comuni, resistenza a p.u. e lesioni, espressione di uno scenario di lotta massificata, evidente e difficilmente manipolabile, la tesi accusatoria dell'infiltrazione di professionisti della violenza politica in un contesto sostanzialmente "sano" serve a legittimare il dispositivo della carcerazione preventiva e condizioni particolarmente restrittive di detenzione.

Così, utilizzando le parole del tribunale di Torino nella sentenza di riesame del 13 febbraio, alle "persone appartenenti ai cosiddetti gruppi 'No Tav'", per distinguerli dal movimento No Tav locale e dunque ufficiale, viene riservato un trattamento carcerario esemplare nel quale la reclusione in sezioni speciali, l'isolamento all'aria, la censura della posta, la difficoltà ad ottenere i colloqui anche con i familiari, le pesanti restrizioni per chi ha ottenuto gli arresti domiciliari vengono sapientemente miscelate al fine di preservarne lo scopo differenziante che mira a spezzare il carattere collettivo del movimento e la solidarietà che lo tiene insieme in tante specifiche situazioni e posizioni individuali.

Un trattamento carcerario esemplare, abbiamo detto, perché la deterrenza che esso esercita vuole innescare paura e desolidarizzazione non solo nelle fila del movimento No Tav ma, attraverso questo, in tutti quei movimenti che si oppongono e si opporranno alle "riforme" antiproletarie che i vari governi ci riservano e

ci riserveranno in futuro.

Non è quindi un caso che un ulteriore elemento di continuità fra i vari governi stia nel progetto di espansione quantitativa del sistema carcerario e di approfondimento qualitativo delle politiche di differenziazione che, in un contesto di profonda crisi economica che è anche crisi sociale e delle politiche del consenso, risponde alla duplice esigenza padronale di contenere una quota crescente di popolazione in esubero rispetto al grado di assorbimento del mercato del lavoro e di reprimere quelle istanze che si pongono concretamente il problema di un'alternativa all'attuale sistema di sfruttamento delle persone e dei territori o, quantomeno, che cercano pratiche di lotta efficaci per il raggiungimento dei propri obiettivi.

In tal senso raccogliamo l'appello fatto dai compagni di Torino a rafforzare il movimento No Tav affinché la repressione non venga vissuta come un fatto estemporaneo ed individuale ma, viceversa, sia l'occasione per fortificare la solidarietà che lega trasversalmente le lotte, nella convinzione che la repressione, la differenziazione ed il carcere siano gli elementi fisiologici con cui ogni lotta che vuole davvero vincere deve fare i conti.

Milano, Maggio 2012  
Panetteria Occupata  
rossoconte@hotmail.com



# Long-Train Running

## Considerazioni sulle mobilitazioni in Val di Susa

**G**rande determinazione hanno mostrato le mobilitazioni contro la costruzione della linea ad alta velocità Torino-Lione; lo Stato adotta quindi le sue contromisure. I suoi apparati, da quello poliziesco (che ormai in Val Susa sembra sempre più configurarsi come forza di occupazione) a quelli del consenso - sindacati concertativi e media - fino a quello giudiziario, sono mobilitati come se si stessero preparando ad una nuova e decisiva battaglia. Vent'anni di irriducibile resistenza, di esperienze, di crescita politica e di attrazione verso e con i movimenti sociali di tutto il paese, hanno di contro orientato questa lotta verso forme di azione e di contenuti articolati e di "lunga durata".

### Indice

1. Ristrutturazione del mercato del lavoro e ristrutturazione del territorio
2. Il contesto Europeo
3. Lottare contro il Tav vuol dire lottare contro un sistema
4. Fermare la repressione



# Considerazioni sulle mobilitazioni in Val di Susa

## 1. Ristrutturazione del mercato del lavoro e ristrutturazione del territorio

All'interno della mobilitazione No Tav convergono varie e molteplici istanze, e nonostante vi sia un obiettivo ben definito – fermare la costruzione della linea ad alta velocità/capacità da Torino a Lione – le parole d'ordine e i ragionamenti di quel movimento si sono sviluppati sino a collegare la questione del TAV al contesto europeo di ridefinizione dei rapporti sociali. Il fatto che proprio ora l'UE, e quindi lo stato italiano, abbiano deciso di accelerare sulla costruzione dei tunnel geognostici in Val Susa, ci dice che vi è una relazione tra la crisi economica palesatasi dal 2007 in avanti, e lo sviluppo di infrastrutture di nessuna utilità sociale, ma spacciate come inesorabilmente necessarie per il rilancio dell'economia e la ripresa. Attorno alla costruzione della Torino-Lione, convergono quindi una serie di interessi: grandi opere significa innanzi tutto appalti e finanziamenti da miliardi di euro, e in molti sono sicuramente pronti a spartirsi il bottino.

Tuttavia, la determinazione dimostrata da governi e partiti attorno alla questione del TAV ci dice qualcos'altro. Il carattere speculativo di quest'opera non è il solo interesse che muove il fronte Si Tav, fermo restando il discorso sugli innegabili profitti delle imprese coinvolte nel progetto. Contestualizzando ciò che accade in Val Susa ai processi che interessano l'intera Eurozona, occorre collegare tra loro le varie risposte alla crisi che stati e imprese stanno mettendo in atto. L'obiettivo dichiarato è quello di ripristinare i livelli di profitto pre-crisi, e ogni decisione, riforma, ristrutturazione, persegue inesorabilmente questo fine. Sicuramente i tagli allo stato sociale sono un buon modo per far quadrare i conti, ma la vera partita si sta giocando ora sul costo del lavoro. E su ciò che vi è connesso: soprattutto per ciò che attiene alle tutele ancora in vigore per i lavoratori dipendenti, viste come limiti alla libertà delle imprese di perseguire il profitto con ogni mezzo.

Oggi, ampliare ulteriormente la scala della produzione per aumentare i margini di guadagno, in molti settori potrebbe essere addirittura deleterio: l'attuale crisi, oltre agli aspetti propriamente finanziari, ha le sue basi proprio nei processi di sovrapproduzione e di saturazione dei mercati. Il settore dell'automobile è lì a dimostrarlo, con molti operai Fiat in cassa integrazione e un sotto-utilizzo degli impianti disponibili. Ciononostante, ciò che chiede Marchionne è un ulteriore aumento della produttività, che significa di contro licenziamento

per quegli operai non più utili alla produzione, e aumento dei ritmi di lavoro e diminuzione dei salari per chi rimane alla catena. Quindi, se non è possibile guadagnare di più producendo di più, si guadagnerà di più spendendo meno, e saranno le teste dei lavoratori a saltare, e le loro tasche a svuotarsi. Grandi possibilità offre la crisi e Confindustria lo sa bene: l'attuale dibattito sulla riforma del mercato del lavoro ha come base materiale proprio l'interesse delle imprese a ridefinire le relazioni industriali a loro favore, senza più nessuna remora: l'eliminazione dell'Art. 18 dello Statuto dei Lavoratori, ad esempio, significa poter espellere dai luoghi di lavoro coloro che si pongono su un terreno conflittuale, liquidare con quattro soldi chi si frappone fra azienda e profitto.

Absolutamente collegato a questo aspetto, la ridefinizione delle arterie di circolazione delle merci segue lo stesso paradigma, gli stessi interessi. Sia in tempi di crisi che in tempi di crescita, prima la merce arriva dove viene consumata, prima si realizza il valore in essa contenuto. Attraverso la circolazione, il capitale ritorna all'inizio del ciclo produttivo, e può essere re-immesso in un nuovo ciclo. Più è veloce questo processo, più l'ammontare dei profitti aumenta. Da questo punto di vista lo sviluppo dei corridoi europei dove corre l'alta velocità, è soltanto uno degli aspetti della necessità del capitale di integrare il più possibile luoghi di produzione delle merci e luoghi di consumo. In tal senso, non solo occorre mantenere uno sguardo quantomeno continentale per comprendere i processi in corso nel settore dei trasporti e della logistica, ma anche andare a comprendere come questa ridefinizione delle esigenze del settore logistico si concretizzi su tutti i territori.

Questo processo interessa chiaramente anche l'area milanese, e infrastrutture come Tem, Brebemi e Pedemontana si inseriscono esattamente all'interno di questa dinamica. La Lombardia è la regione con il più alto scambio con l'estero di merci, con il 35% di importazione nazionale e il 30% di esportazione. Seguono Veneto, Emilia Romagna e Piemonte. La sola provincia di Milano copre il 12% dell'export italiano. Lo sviluppo delle arterie di trasporto, mira quindi all'ampliamento di quest'area come polo logistico connesso e integrato a livello europeo, all'interno del quale predominante sarà la modalità di trasporto terrestre su strada. Questo in funzione del sistema produttivo lombardo, fatto da piccole e medie imprese, che hanno bisogno di collegamenti rapidi e puntuali disseminati sul territorio. L'esigenza di una catena di distribuzione collegata a questa struttura produttiva, fa sì che la domanda di merci sulle medie e brevi distanze

sia quasi totalmente su modalità stradale, più flessibile, affidabile e meno costosa. Il 90% delle merci viaggia quindi su gomma. Non necessariamente vengono prodotte sul territorio e spesso sono di semplice transito attraverso un nodo. La tangenziale Est Esterna, direttamente collegata alla nuova autostrada Brescia-Bergamo-Milano, e quella che collegherà a nord della metropoli la provincia di Varese a Bergamo, si inseriscono proprio in questo quadro.



## 2. Il contesto europeo

La costruzione del Tav, così come di altre grandi opere con funzionalità del tutto simili, ci dice quindi che in questa fase esistono fortissimi interessi, del capitale nel suo complesso, alla loro realizzazione.

Inoltre questa necessità trova il suo sbocco politico proprio nel punto più alto della catena, con l'Unione Europea che si fa carico di parte della progettazione ed esecuzione del lavoro. Una delle ragioni del Si Tav, tanto sbandierata dai difensori del progetto, è proprio la maggiore integrazione con le economie degli altri stati membri. Ora, anche se questo fosse vero, sappiamo bene cosa significa "maggiore integrazione": se converrà produrre nell'Est Europa, perché i salari sono più bassi e perché esiste una rete di trasporti che permetta di abbattere tempi di trasporto e costi di vendita, non si esiterà a smantellare la produzione qui e delocalizzarla là. Dunque, ciò che viene spacciato come "utile all'economia" non significa direttamente "utile ai lavoratori", ma piuttosto, nella maggior parte dei casi, proprio il suo contrario.

Detto questo, attorno al progetto della Torino-Lione ampi studi ne dimostrano

l'inutilità da ogni punto di vista, soprattutto in relazione alla quantità di merci (poche) che circolano ora lungo quella direttrice, ai trend in discesa degli ultimi 20 anni, all'ulteriore calo previsto per il futuro. A questo si aggiunge il sottoutilizzo della linea già esistente; un'analisi accurata dei flussi, sia su rotaia che su gomma, delinea molto chiaramente il quadro della situazione.

Ma non si può certo pensare che gli "strateghi" del capitale agiscano in maniera totalmente irrazionale: soprattutto quando a muoversi non sono soltanto settori marginali, magari legati ad interessi particolaristici anche talvolta in contrapposizione allo sviluppo dei grandi gruppi industriali e finanziari, ma è proprio l'Unione Europea, cioè la struttura politica posta a rappresentare, difendere, ampliare gli interessi del grande capitale nel continente. Ed è in questo contesto che gli esecutivi di governi come quello Monti in Italia e Papademos in Grecia, formati da politici che sono diretta espressione degli interessi della borghesia imperialista, hanno la necessità assoluta di imporre piani di ristrutturazione economica a qualsiasi costo sociale.

Per questa ragione pensiamo che il carattere speculativo delle grandi opere sia soltanto un aspetto, e la vera posta in gioco sia lo sviluppo di un sistema di trasporti integrato su scala continentale, che andrebbe così a costituire un altro tassello nel processo ultra decennale di ridefinizione del polo economico e politico europeo. Ridefinizione che riguarda anche la sfera militare, intesa sia come partecipazione il più possibile coordinata degli stati negli scenari di guerra, sia come integrazione delle loro strutture belliche. Tutti questi aspetti, che apparentemente vanno a contraddire il dato per il quale l'Alta Velocità non serve in assoluto, in realtà ci forniscono la possibilità di inquadrare la questione in un contesto globale, e ci danno la misura di quanta poca importanza hanno le nostre esigenze e le nostre vite, relazionate ai giganteschi interessi che muovono la ridefinizione politica ed economica di un continente. Ci dà anche la misura della determinazione che lo stato metterà in campo per affrontare i movimenti che si oppongono alle grandi opere così come alla ristrutturazione del mercato del lavoro.

Per questo, la nostra risposta non può che essere la più ampia possibile, per poter avere una qualche efficacia. Se esiste un collegamento tra la crisi, la ridefinizione delle relazioni industriali, e lo sviluppo delle grandi infrastrutture logistiche e di trasporto,

l'opposizione sociale agli interessi che muovono queste politiche non possono che essere complessivi, devono cioè contrastare, per dirla in breve, sia l'alta velocità che lo sfruttamento. E non solo in una valle di 60000 abitanti al confine tra Italia e Francia, ma ovunque.

## 3. Lottare contro il Tav vuol dire lottare contro un sistema

Ragionare sullo scontro in atto significa contribuire, in termini pratici e di contenuti, affinché si rafforzino gli elementi di classe e anticapitalistici e la critica al modello di sviluppo che ci vorrebbero imporre; vent'anni di lotta No Tav hanno visto la crescita di un'ampia opposizione sociale, che ad oggi ha saputo prendere delle decisioni e mantenere una propria agibilità politica indipendentemente dai progetti e dagli interessi delle banche e delle imprese europee.

La discussione sul modello di sviluppo capitalistico, sulla sorte degli uomini e dell'ambiente in questa idea di progresso, può qui trovare una nuova forza. Da sempre si tenta di impedire una saldatura tra la critica allo sfruttamento sui luoghi di lavoro e quella al modello di sviluppo. Si vorrebbe l'una ridotta a semplice tematica sindacale e l'altra compatibilizzata come tema-

tica ambientale.

Gli eventi di questi ultimi mesi, in Val Susa e nell'intero paese, possono invece produrre una ricucitura: l'arroganza del piano Marchionne, pari all'arroganza dei piani dei fautori del Tav, ha spinto i metalmeccanici ad esibire le bandiere col treno sbarrato nel corso dei loro ultimi scioperi. E' ovvio che può diventare pericoloso per il potere che un metalmeccanico, un operaio, riconosca questa lotta come sua; il segretario del PD, Bersani, e la segretaria della CGIL, Camusso, sono stati subito molto critici, perché se un'idea diversa di sviluppo influenza l'opposizione ad un'organizzazione del lavoro fondata sullo sfruttamento – e viceversa –, allora anche il confronto in Fiat può prendere strade diverse.

La presenza delle bandiere Notav nelle lotte di tutto il paese, le centinaia di manifestazioni e di azioni dirette, all'indomani dell'attacco della magistratura così ben rappresentata dal Capo della Procura, Caselli, ci hanno mostrato la reale dimensione di questo movimento nelle sue necessariamente variegate forme. Anche da queste manifestazioni emerge la necessità di una "linea di fronte" delle diverse lotte, e già ora, abbiamo la percezione che una lotta ne inneschi un'altra. Per queste ragioni c'è ora l'esigenza di ricostruire una critica comune, di pensarsi in un quadro più ampio.

