

Margini

Chi vive i margini della metropoli che verrà si muove seguendo geometrie estranee ai flussi del capitale. Intuire le incompatibilità, assumerle come proprie, coltivare l'altro per disertare il ruolo assegnatoci.

Riappropriarsi del conflitto, capire chi ci mangia e chi no. Chi mendica gli avanzi e chi sarà sempre escluso dal banchetto.

In questa nave dei folli, invertire la rotta vuol dire necessariamente prendere parte contro chi tiene il timone, ma anche contro chi lo difende asserendo che non esiste alternativa possibile.

Occupare il margine, per difenderlo, significa ricreare condivisione, legami, socialità collettiva, complicità. Scoprirsi inconciliabili con la disumanità del Piano, insieme a chi ci è affine. Significa prendere casa in un mondo di profughi.

Ogni spazio vissuto è uno spazio sottratto alla merce. Aprire giardini, occupare le case, i palazzi storici in vendita, non per salva-guardarli ma per

ri-significarli. Mangiare in strada, collettivizzare gli istanti, renderli tempo. Giocare, come fanno i bambini, a calcio nei campi, usando l'ingresso di una banca come porta.

Non si tratta di farne un programma politico, bensì di aprire le crepe già presenti nell'esistente, di allargarle per trovare una propria dimensione affettiva. Non chiedere il permesso per portare la festa dove si vive ogni giorno. Riprendersi la propria immagine, per evitare di trovarla cristallizzata in una cartolina: evitare gli obiettivi fotografici dei turisti, sabotare la videosorveglianza endemica.

Rendere l'inconciliabile ingovernabile.

per mandare contributi, fare proposte,
muovere critiche, scrivete a:
labronsa@canaglie.org



La.bRONSA

l'aperiodico che soffia sul fuoco



aprile 2013 numero 0

Incubo

La presentazione e l'approvazione del Piano di Assetto del Territorio (PAT) da parte del Comune di Venezia, a cavallo tra il 2011 e il 2012, ha fornito l'occasione per iniziare a ragionare sul futuro della città, cercando di unirne i vari elementi per riuscire a vedere un disegno d'insieme.

Il PAT è lo strumento urbanistico che insieme al Piano degli Interventi (PI) sostituisce il vecchio Piano Regolatore Generale (PRG). Il PAT è un piano poco dettagliato, si limita a indicare quali parti del territorio si possono trasformare e quali no; traccia inoltre delle direttrici per indicare gli sviluppi nella mobilità dei flussi. E' uno strumento più flessibile del suo predecessore: le scelte di dettaglio (localizzazione dei volumi e diritti edificatori su singole proprietà) contenute nel PI, potranno essere decise e modificate dal Consiglio Comunale senza la necessità di interpellare altri enti.

Il PAT indica dove si può intervenire, crea le condizioni affinché l'economia cittadina possa svilupparsi e rinnovarsi. Questo processo sarà realizzato dagli investimenti del Comune e dei grandi capitali che trasformeranno il territorio, riorganizzandolo funzionalmente e adeguandolo agli imperativi globali contemporanei.

Quello che s'intuisce dopo aver decifrato i documenti del PAT e aver ascoltato i proclami della Giunta Comunale, è che Venezia dovrà accrescere, nell'immediato futuro, la sua capacità di far circolare merci e persone. La futura città infatti non dovrà più essere un luogo di produzione e accumulazione: sarà l'esigenza di velocità di circolazione al suo interno e verso l'esterno a diventare la sua funzione principale. Porti, aeroporti e strade sempre più grandi garantiranno la presenza dell'urbe sulla mappa della nuova economia.

In questo contesto, i gestori del Porto e dell'Aeroporto (Autorità Portuale e il gruppo Save) cercheranno espandersi, di guadagnare nuove fette di mercato, di aumentare i loro traffici, i loro profitti.

Il Comune, nel frattempo, nel tentativo di tamponare i suoi enormi debiti, contratti con strumenti di finanza creativa, spiana la strada ai grandi investitori: svende il proprio patrimonio storico, lascia costruire sui pochi terreni liberi, progetta la città metropolitana.

Non limitandosi a creare le condizioni adatte per le trasformazioni, il Comune ne è anche protagonista: semina il tram, promuove altre infrastrutture ritenute strategiche, presenta ufficialmente a RFI una sua proposta di tracciato TAV.

In previsione di un esponenziale aumento di visitatori-merce, le nuove infrastrutture incanaleranno questi flussi verso percorsi che avranno come terminali nuove porte d'accesso al centro storico. Da una città storica con un solo accesso, il ponte automobilistico-ferroviario, si passerà ad avere molteplici ingressi: uno sul lato sud, a San Basilio, connesso tramite il tram al polo di Via Torino, e uno sul lato nord, alle Fondamente Nove, collegato al futuro polo logistico-direzionale di Tessera da una "linea di forza", che riesuma il progetto di metropolitana sub lagunare.

La nuova Tessera, che sorgerà dove ora ci sono decine di ettari di terreno agricolo, è concepita per diventare il nuovo centro della metropoli. Una new-town che avrà a disposizione tutti i servizi indispensabili al nuovo modello economico: stadio, uffici e strutture ricettive, collegata tanto con la Venezia quanto con il Nord-Est, dall'intersecarsi di tram e TAV con il già presente aeroporto e bretella autostradale.





Con il nuovo assetto metropolitano Venezia avrà la sola funzione di generare il massimo profitto possibile. La deportazione dei suoi abitanti, già in atto da decenni, continuerà ad essere incentivata dall'assenza totale di politiche a favore della residenzialità, come dall'assenza di freni nell'espansione delle monocultura turistica. Lo svuotamento della città renderà possibile la privatizzazione, e quindi la mercificazione, anche degli ultimi spazi ancora vissuti, condannandola a diventare un ibrido tra un museo e un centro commerciale.

La quotidianità degli abitanti della nuova metropoli sarà dominata dal consumo, dal movimento perenne e dalla solitudine. Masse di persone-merce perderanno la loro vita cercando di guadagnare tempo, in un continuo spostarsi per soddisfare gli stessi bisogni di prima, con l'unica certezza di non sentirsi a casa in nessun luogo. La strada, tradizionale luogo di incontro e di scambio, verrà percorsa solo per raggiungere un altro nulla.

Ora, per chi ritiene che questo non sia il migliore dei mondi possibili, per chi non vuole sopravvivere in una conurbazione uguale a innumerevoli altre, la consapevolezza di ciò che sta accadendo non può che essere il punto di partenza.

Possibile?

Le mobilitazioni passate non sono riuscite a bloccare l'approvazione del Piano d'Assetto del Territorio. Tuttavia esse, fuori dalla retorica dei reduci che vede del buono in ogni cosa a patto che sia trascorsa, andrebbero ricordate e analizzate per le possibilità che sono state in grado di aprire.

In primo luogo la possibilità di auto-organizzarsi realmente dal basso, su basi totalmente differenti da quelle dell'associazionismo ambientalista storico, ormai in grado di esprimere null'altro che una mera adesione nominale. La scelta di non farsi soggetto né prima, istituendo un "comitato promotore" a unico benefico di repressori e recuperatori, né dopo il corteo del 21 gennaio, provando a costituire l'ennesimo raffazzonato collettore buono solo per la costruzione di carriere politiche, ha reso gli ormai noti squali della protesta inoffensivi.

Ovunque i satrapi del dissenso controllato sono stati, semplicemente di troppo, incapaci, per loro stessa essenza, frutto delle tristi osmosi tra contestazione e Potere, di superare i confini della maniera, di allargare la presenza al di là del già visto.

Sempre sottesa, ma ben presente, è stata infatti la possibilità di andare oltre, di allargare la protesta contro uno scellerato Piano urbanistico alla vita reale nella città, di comprenderne appieno le ricadute nel quotidiano.

Pur iniziando a intravedere il disegno di insieme, a nominare la metropoli, la città-aeroporto, non si è avuta la forza necessaria per trovare un punto di rottura. Forza che avrebbe presupposto, cosa non da poco, la messa in discussione pressoché totale del Sistema-Venezia e delle sue fondamenta clientelari.

Altra possibilità intravista, è quella di riuscire a connettere le lotte oltre Venezia. Le molte bandiere No-Tav sempre presenti, oltre ad esprimere una sacrosanta solidarietà alla popolazione della Val di Susa, hanno ribadito che la Valle, e lo spirito che anima la sua lotta, può essere portato ovunque. Attraverso il rifiuto della delega, l'autorganizzazione, l'esserci, il vivere assieme prima, dopo ma soprattutto durante le lotte.

Potremmo dilungarci molto a tentare di spiegare perché queste possibilità non si siano poi concretizzate in modi di vita differenti e pratiche di opposizione reali. Attenendoci ai fatti diremo che, passati i giorni più caldi della discussione e dell'approvazione in Consiglio Comunale, molti hanno preferito rifugiarsi nell'ideologia della partecipazione. Questi soggetti, prima decisi a contestare questo PAT alla radice e senza compromessi, non hanno esitato a lanciarsi nella corsa all'osservazione e all'emendamento, anche quando appariva ormai chiaro che ogni forma di partecipazione, soprattutto a Piano già approvato, sarebbe stata solo partecipazione al disastro. Ideologia, per altro, puntualmente disattesa dal respingimento di tutte le "migliorie" proposte, con sommo sconcerto di chi ne ha fatto mestiere. Segno inequivocabile che anche la storica politica

di concertazione perseguita dagli amministratori veneziani sta iniziando ad incrinarsi o, quantomeno, a non essere più la prima scelta di gestione del conflitto.

Chi non ha accettato di sottomettersi a questo gioco, non riconoscendosi nella lotta per un metro quadro di verde o un paio di alberi "strappati" al nemico dovrebbe, lungi dal voler rimarcare una superiorità fine a sé stessa, passare dalle critiche alle domande da porsi.

Cosa fare, ma soprattutto come farlo.



Premesse

Prima premessa: il centro del Sistema-Venezia non coincide con il suo centro di Potere. Concentrare le contestazioni e la vita della protesta attorno al Palazzo l'ha reso un feticcio. Dentro il Palazzo, e ormai dovrebbe essere chiaro non solo ai soliti incontentabili, si consuma il rituale, la formalizzazione di accordi già presi altrove.

Seconda premessa: se il Sistema-Venezia, con il suo Piano, ha possibilità di sopravvivere è perché esso è un sistema integrato. Pensare, come si è fatto, ad una comunità compatta, esternamente attaccata dai diabolici piani di assessori corrotti è una prospettiva che falsa la realtà, e fa il gioco del Potere.

Terza premessa: a ben guardare questo Piano, per continuare a mercificare il territorio e l'esistenza di chi lo vive, partirà col trasformare i margini della metropoli del futuro, mettendoli a valore come terminal di infrastrutture, aree per nuovi alberghi, snodi per i flussi ad alta velocità. Le linee dei flussi economici partiranno dai margini e centripete, il più dirette possibile, convergeranno verso le scenografie del centro.

