

Marcia dei Sollevamenti della Terra 2023

Territori in secessione da Leporandia – mentre si innesca la battaglia contro l'ennesimo mostro di cemento, un invito alla discussione



Vorremmo che questi giorni fossero l'occasione per una discussione adatta alla fase in cui ci troviamo, perché il movimento ecologista bolognese in generale, e quello No Passante in particolare, ha dimostrato di essere vivo negli ultimi mesi, ma ha anche incontrato alcuni ostacoli, dilemmi e nemici che dobbiamo cercare di affrontare tuttx assieme. Insomma, quello che sembra necessario è l'abbozzo di un pensiero strategico.

Cominciamo con un elenco di quanto accaduto negli ultimi mesi attorno al tema del Passante. I gruppi di quartiere attivi contro l'allargamento di autostrada e tangenziale si sono moltiplicati, rendendo l'informazione sul tema sempre più capillare. Le azioni dirette si sono moltiplicate, da quelle anonime contro i cantieri alle spentolate gioiose sotto le sale del Comune. Dai blocchi della tangenziale alle varie occupazioni: prima quella dello stabile di via Agucchi – che sarà sottoposto a esproprio per costruire il nuovo svincolo della Pescarola – e poi quella della zona di fascia boscata nel (ormai ex) parco Virginia Woolf, ridotto a un cantiere. Proprio dall'occupazione di via Agucchi si sono innescate assemblee e momenti di autoformazione sul progetto-Passante che hanno fatto fare un ulteriore passo di consapevolezza a questa lotta.

Abbiamo l'impressione che non solo oggi il Passante sia un problema noto e percepito da gran parte della città, ma che nella contrarietà a quest'opera si stia concentrando (anche simbolicamente) il rifiuto della strategia di urbanizzazione emiliana, una strategia fondata sul consumo di suolo, la cementificazione e la riduzione del verde urbano.

Questa strategia va avanti da decenni, e oltre a contribuire al riscaldamento globale è una delle cause dei dissesti imponenti dopo le piogge di maggio. Chi governa sa che il principale asset attraverso cui la regione può posizionarsi nel panorama nazionale ed europeo è la sua posizione geografica cruciale. In una Unione Europea che ha deciso di non investire sostanzialmente sul trasporto ferroviario capillare (ma solo di confezionare alcune tratte lussuose e simboliche ad Alta Velocità), Bologna e l'Emilia-Romagna cercano di diventare un groviglio di strade sempre più scorrevoli per il trasporto privato e le merci, un hub di hub. In una coazione a ripetere quasi ossessiva, le nuove strade incrementano il traffico e richiedono di ripensare in termini di ulteriore espansione il sistema stradale. Così di progetto in progetto il cemento continua a scorrere e ogni considerazione ambientale è solo un ornamento retorico.

A questo fenomeno se ne aggiunge un altro: gli investimenti per i servizi si riducono e si concentrano nei grandi centri urbani, a discapito di periferie e zone rurali. Le città crescono, Bologna sogna di diventare una vera metropoli, ma per mantenere governabile la situazione dentro questo processo di urbanizzazione continua, è necessario garantire spostamenti sempre più veloci:

includere le zone periurbane della bassa e dell'appennino nell'area metropolitana attraverso il trasporto privato, necessario per raggiungere ospedali, scuole, cinema, zone di socialità e divertimento... tutto ciò che nelle zone periurbane sta scomparendo.

Il Passante come già detto concentra tutto questo: allargando autostrada e tangenziale si rende più scorrevole il traffico nazionale e regionale di merci e persone... in un primo momento. In breve il problema del traffico si ri-presenterà, ma la portata del sistema si sarà ingrossata com'era necessario ai progetti della metropoli bolognese. A farne le spese saranno tutt'x quant'x con l'ennesimo incremento di polveri sottili, e in particolare le periferie imbottigliate e intossicate e private delle ultime zone verdi cittadine, quelle su cui si stanno montando i cantieri del Passante.

Nonostante tutto questo, però, il Passante vive ancora nell'immaginario collettivo uno statuto duplice, come un gatto di Schroedinger: per chi governa la città – il sindaco Lepore e la sua giunta – è un'opera necessaria già praticamente realizzata; per un'altra parte di città, è un'opera dannosa che si può ancora fermare.

Parliamoci chiaramente: non sono poche le persone in città contrarie a quest'opera, soprattutto nei quartieri periferici è sufficiente scambiare qualche parola con gli abitanti per convincersi che il fronte del NO potrebbe essere vastissimo. Il condizionale però è d'obbligo, perché nonostante tutto è la rassegnazione a farla da padrona: «non c'è niente da fare» è una frase tanto diffusa quanto paralizzante, perché la maggior parte di noi contrari, sente in fondo a sé che la controparte (la giunta Lepore, appunto, il Partito Democratico e i suoi alleati) è troppo forte, organizzata e decisa perché la resistenza diffusa possa spuntarla. E lo sappiamo che questa rischia di essere la più classica delle profezie auto-avveranti, ma nonostante tutto anche a noi viene il sospetto di combattere una battaglia contro i mulini a vento.

Questa riflessione non è un esercizio retorico: ci sembra che l'operazione comunicativa del governo cittadino funzioni proprio cercando di convincerci che non c'è niente da fare, l'opera è già realizzata, l'iter è concluso e tutto quanto sta già avvenendo. Non ci provano nemmeno più a dilungarsi sulla fantomatica utilità delle nuove corsie, e quando si azzardano a elencare i lati positivi sui social network, ricevono [centinaia di commenti infuriati](#).

Hanno abbandonato ogni mediazione argomentativa, ogni giustificazione progressista, e mettono in campo il loro nudo potere decisionale – a volte il loro [contrito realismo](#) – sperando che (come altre volte in passato) questo sia sufficiente a sfaldare emotivamente le varie resistenze. Per questo un Passante che ancora non è materialmente costruito, nei loro discorsi è già presente, già edificato. Quello stesso Passante che invece per alcuni di noi è ancora un'opera ben lontana, una colata di cemento che si può bloccare. Nessuno crede al sindaco, ma in tant'x sono rassegnat'x al fatto che le sue parole sono legge. Questo è il dilemma politico di fronte al quale ci troviamo.

Perché l'opera di demoralizzazione funzioni, è necessario che ogni volta che si manifesta una nuova critica collettiva, l'amministrazione sia in grado di farla apparire come una semplice dialettica interna all'apparato amministrativo, che condurrà verso delle mediazioni istituzionali e la costruzione di correttivi all'azione del Comune. Non un'opposizione radicale, quindi, ma una semplice frizione che non mette in discussione le fondamenta del progetto. In questo modo la porta, aperta da una contrarietà politica, si richiude subito: lo spazio politico per coalizzarsi contro la politica anti-ecologista del PD, viene subito sbarrato dalla gimcana delle microconcessioni e dei microrealismi.

L'abbiamo visto accadere in modo eclatante con Coalizione Civica, anti-passante prima delle elezioni, pro-passante dopo essere entrata in maggioranza, ma sappiamo che questo non è un meccanismo che si limita agli attori del consiglio comunale, riguarda tecnici, associazioni, singoli individui che si spostano per ipocrisia, utilità o per senso di impotenza.

E non riguarda nemmeno la sola realtà bolognese, a ben vedere questo è quello che succede un po' ovunque si parli di crisi climatica, inquinamento e necessità di una svolta: ogni proposta radicale che metta in dubbio i modelli di produzione e gestione dei mondi, viene riassorbita in mediazioni burocratiche, dentro giochetti retorici o promesse senza una vera data di scadenza... Bologna Carbon neutral fa il verso nel suo piccolo agli accordi globali siglati a Parigi nel 2015, ad accomunare i due patti, oltre all'inutilità, il fatto che non saranno rispettati.

Per rispondere a questo stato di cose dobbiamo approfondire due livelli strategici.

1. Da una parte la moltiplicazione di azioni, volantini, discussioni, contro il Passante e la cementificazione, deve porsi il preciso obiettivo di annullare questo senso di rassegnazione e impotenza. La nostra organizzazione deve essere diffusa e percepita come tale, chiunque voglia attivarsi contro l'opera deve sapere di poter trovare complici e amici con estrema facilità. Non stiamo qui parlando solo della rappresentazione di un fronte-dei-contrari, ma della necessità di affiancare a ogni forza molare "No Passante", anche una forte diffusione molecolare, perché è su quest'ultimo livello che si gioca la battaglia dell'immaginario: sulla capacità di costruire autonomamente nei singoli quartieri, giorno per giorno, cantiere per cantiere, una risposta ad ogni avanzamento dell'opera.

Alcuni spunti: la moltiplicazione di tante azioni in piccoli gruppi può creare la sensazione di riproducibilità di cui abbiamo bisogno, così come un intenso lavoro comunicativo su immagini, video, e slogan forti, può creare un immaginario forte anche rimanendo svincolanti da pesanti rappresentazioni unitarie. «No al cemento, sì alla redistribuzione verso il basso dei soldi del cemento», organizziamo un modo bello per dirlo senza mai stancarci.

2. D'altra parte, è necessario individuare quei gesti, quelle abitudini, quei tic retorici, che permettono a noi stessi di essere recuperati nella macchina di green-washing e movimento-washing della giunta Lepore. L'amministrazione PD in Emilia (ma non solo) ha una grande abilità di gestione dell'ipocrisia, e senza vergogna passa dalle colate di cemento alla retorica progressista, dipingendosi anzi come il mediatore fondamentale della transizione ecologica. Questa doppiezza si appoggia sul meccanismo che abbiamo provato a descrivere sopra: non c'è uno spazio di reale opposizione, quindi il governo cittadino può fare il bello e il cattivo tempo.

È convinzione di molti che in questa situazione di debolezza sia necessario muoversi per accumulo graduale, cercando di guadagnare spazi tattici dentro il dibattito, cercando di spostare "un po' più a sinistra" le mediazioni verdi. Portando proposte, alternative, nella speranza che questo slittamento progressivo ci porterà su una soglia di attivazione che per il momento non è a portata di mano. Magari a questo giro non fermeremo il passante, ma intanto piantiamo qualche albero in più... Di albero in albero costruiremo un'alternativa verde?

Invece è proprio il gradualismo che riproduce la debolezza strategica dei nostri NO: ogni volta che accettiamo il piano dialettico della "transizione ecologica", stiamo concedendo all'amministrazione lo spazio per fissare i termini dell'ennesima mediazione politica, dell'ennesima promessa o gioco di parole. Dell'ennesimo tavolo di concertazione che forse concederà legittimità alle nostre posizioni o ai nostri portavoce, ma allo stesso tempo renderà di nuovo esplicito che ogni alterità deve essere filtrata attraverso procedure codificate e riconoscimenti concessi dall'alto. La forza più importante che abbiamo, a ben pensarci, è la sensazione di "essere nel giusto" senza bisogno di nessuna legittimazione esterna.

Questi due punti qui abbozzati vorrebbero fomentare l'inizio di una discussione approfondita. Non soltanto quindi ci chiediamo "che fare?", ma forse più in profondità ci troviamo a domandarci come fornire una grammatica e un'intensità comuni, capaci di fondare i nostri progetti bellicosi contro il Passante e il mondo del cemento targato PD.