

# La bandiera degli sfruttati <sup>3</sup>

Unione Sindacale Italiana Sez. di Modena aderente alla A.I.T (Associazione Internazionale dei Lavoratori)

## L'Unione Sindacale Italiana contro l'autodromo

**3**  
A più di quattro anni dalla sua prima presentazione il progetto per la Pista Guida Sicura di Marzaglia è in dirittura di arrivo: il Consiglio Comunale lo ha accolto e, salvo ritardi o improbabili obiezioni in sede di Valutazione di Impatto Ambientale, sarà approvato dallo stesso Consiglio entro la fine del luglio 2007. Il progetto Pista Guida Sicura di Marzaglia si inserisce nel più vasto programma di marketing territoriale Motor Valley, presentato nel 2002 da ASCOM Confcommercio alla presenza sia delle maggiori cariche istituzionali di Comune e Provincia, sia di rappresentanti delle più prestigiose case costruttrici di veicoli a motore di lusso (Ferrari, Maserati, Ducati). Si tratta di un progetto vasto, che innanzitutto individua nelle province di Modena, Bologna, Rimini, Ferrara e Parma un territorio a vocazione motoristica; conseguentemente punta a sviluppare l'economia, compreso il turismo, intorno al ruolo di spicco delle industrie legate ai motori. A Modena il Progetto Autodromo è la sintesi concreta e programmatica di queste aspirazioni di crescita. I sostenitori del progetto, Comune in testa, intendono a tal punto investire sul comparto meccanico-motoristico come settore trainante del futuro sviluppo economico, da arrivare a dire che la Pista Prove è necessaria a Modena, per tre ragioni:

- 1 dotare le industrie del settore di una struttura all'avanguardia, per effettuare test in sicurezza su qualsiasi tipo di veicolo;
- 2 dotare la provincia di Modena di un impianto idoneo alla realizzazione di corsi di Guida Sicura, allineandola alle più avanzate politiche europee in materia di sicurezza stradale. A sostegno di questa necessità i progettisti sottolineano che in Austria corsi di Guida Sicura successivi al conseguimento della patente sono già obbligatori; in Francia solo per alcune categorie di conducenti. Realizzare la Pista è quindi un passo nella direzione che prevede la futura obbligatorietà dei corsi anche in Italia;
- 3 Fornire un'occasione di sviluppo al turismo e al commercio locale attraverso un'opera di valorizzazione del territorio e delle sue risorse.

La Pista di Marzaglia tuttavia non rappresenta soltanto la concretizzazione di un piano di sviluppo economico, progettato intorno alle esigenze di un settore dominante: è anche la punta dell'iceberg della programmata e imminente urbanizzazione dell'area di Marzaglia-Cittanova. Nelle intenzioni di Comune e Provincia, a cambiare faccia a questa zona già colpita da anni di escavazioni di ghiaia, saranno la Cittadella della Protezione Civile, l'espansione del Centro Servizi Cittanova, il nuovo Scalo Merci, la variante sul percorso della Via Emilia e la bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo. L'Autodromo, legando a sé i temi della passione per i veicoli e la guida "sportiva", nonché quello della sicurezza stradale, diventa il progetto pubblicamente più spendibile per dare avvio a un programma di crescita complesso, destinato a cambiare volto al territorio e a dare un indirizzo di sviluppo preciso e dominante. Una simile strategia di crescita denuncia una mentalità imprenditoriale della politica che non può conciliarsi con la tutela degli interessi collettivi, se non nell'ottica di una loro necessaria subordinazione alle esigenze dei settori più influenti dell'economia locale.

La nostra classe politica, quasi unanime nel promuovere il progetto Autodromo, rivela una grave mancanza di fantasia e di coraggio nella gestione del territorio e delle sue risorse, puntando sui cavalli più forti nell'economia locale come su un investimento sicuro. Il progetto Autodromo, con tutto ciò che rappresenta, è un simbolo pericolosamente concreto della totale accettazione, da parte della politica, di una "società dell'auto" che mal si concilia con qualsiasi ipotetico sviluppo sostenibile. Questo progetto di sviluppo ci trova totalmente contrari. Non accettiamo che si faccia scempio di un territorio naturale, già ferito dalle escavazioni di ghiaia, per realizzare una sorta di Disneyland dei motori. Non accettiamo che il futuro di Modena debba indiscutibilmente essere costruito attorno all'automobile a dispetto di ipotesi di sviluppo più condivise ed ecologicamente compatibili. Non accettiamo l'idea di "vocazione motoristica" del territorio come fattore decisivo nella determinazione dell'indirizzo di sviluppo, e nemmeno la cosiddetta "cultura dell'automobile" cui è legata: entrambe le idee, oltre a portare con sé l'esaltazione della velocità e della prodezza al volante attraverso il feticcio della passione sportiva, promuovono l'auto a bene di consumo necessario, ponendo i presupposti per una società di individui sempre più atomizzati e motorizzati.

## 24 febbraio

dalle 19:00 alle 21:00

in via S. Agata 13 inaugurazione del

Circolo Culturale Ricreativo

**7 Aprile 1920**

Dopolavoro U.S.I.

## 25 febbraio

dalle 19:00

cena sociale presso il dopolavoro

U.S.I.

## 7 aprile

alle 17:00 in P.zza Grande

*Invitiamo i cittadini ad essere presenti per ricordare  
l'eccidio del 7 Aprile 1920 e per dare, anche  
quest'anno, fiori ai ribelli caduti.*

La frenesia del congestionato traffico modenese è sotto gli occhi di tutti, così come il costante peggioramento della qualità dell'aria e la dilagante urbanizzazione del territorio. Puntare così tanto sull'auto è una strategia miope e sconsiderata.

Non accettiamo infine la totale mancanza di considerazione che il Comune ha riservato a chi da anni si oppone al progetto: non solo Libera, ma una vasta rete di associazioni, gruppi politici e individui che da anni manifesta la propria contrarietà e l'esigenza di una città più vivibile.

L'area di Marzaglia andrebbe sviluppata per quel che rappresenta concretamente oggi: l'ultima zona rurale, a ridosso della città, a poter dare inizio a un progetto di valorizzazione delle risorse naturali che potrebbe diventare interessante anche in un'ottica di sviluppo economico. Le risorse di Marzaglia non sono soltanto ghiaia da estrarre o terreno edificabile: ha l'unico bosco pianiziale della provincia, ha falde acquifere fondamentali per la città che devono essere tutelate, è un ideale raccordo tra il Parco delle Casse d'Espansione del Secchia e l'Oasi del Colombarone, entrambi Siti di Interesse Comunitario.

Il governo della città sta decidendo quale sarà il futuro di tutti, ed è chiaro che tipo di società immaginano: la stessa a cui pensa la Modena imprenditrice e commerciante. Accettare il progetto Autodromo significa piegarsi alle ambizioni della parte più forte della società. Quale peso hanno nelle politiche di sviluppo del Comune i bisogni delle persone, in particolar modo della maggioranza di lavoratori? Quale fine devono perseguire secondo i nostri politici sviluppo tecnologico ed economico? Che tipo di società vogliono costruire decidendo in nome di tutti, anche di chi non è d'accordo con loro?

Come Unione Sindacale Italiana non possiamo che essere contrari alla Pista, poiché rappresenta la conferma della subordinazione del bene collettivo a quello dell'imprenditoria, vale a dire il contrario della società egualitaria e solidale che immaginiamo, improntata alla condivisione degli obiettivi comuni e al miglioramento della qualità di vita di tutti, per uno sviluppo che abbandoni la strada della devastazione ambientale come presupposto indispensabile alla propria realizzazione.

# La bandiera degli sfruttati<sup>3</sup>

A cura dell'Unione Sindacale Italiana - Sez. di Modena aderente alla A.I.T.

24 febbraio

dalle 19:00 alle 21:00

in via S. Agata 13 inaugurazione del

Circolo Culturale Ricreativo

7 Aprile 1920

Dopolavoro U.S.I.

Musica, Mostre,

7 aprile

Invitiamo i cittadini ad essere presenti alle 17:00 in P.zza Grande per ricordare l'eccidio del 7 Aprile 1920 e per dare, anche quest'anno, fiori ai ribelli caduti.

## Spettacolo Musicale della A-band

Spettacolo teatrale "Padri e figli: lavoro ad ore" di Giuseppe Bonofiglio sul tema del precariato.

Mostre Comizi

## Marzaglia: bosco o autodromo ? Qualche considerazione economica

Innanzitutto una premessa: lo scopo di questo articolo non è né può essere quello di dimostrare che destinando a bosco un'area agricola si guadagna 1 euro in più rispetto al destinarla ad autodromo. Può anche essere che sia così ma, al di là della difficoltà tecnica di una valutazione di questo tipo, non è ovviamente scendere in criteri di valutazione esclusivamente economicistici che può interessarci.

Chi, all'interno della società, ha sempre criticato la mercificazione di ogni aspetto dell'esistenza e l'attuale tendenza compulsiva a ricondurre qualsiasi bisogno vitale al suo mero risvolto economico non può che andare nella direzione esattamente opposta a questa. Tuttavia il ruolo di un sindacato di base quale l'Usi è, non può prescindere dal portare avanti l'idea che il cittadino-abitante cui necessita un ambiente sano in cui vivere altri non è che lo stesso cittadino-produttore di beni e servizi cui necessita un reddito. Dunque anche gli interessi apparentemente divergenti di queste due apparenti figure distinte devono per forza essere ricomposti in un punto di incontro. Che sarà per forza di cose il compromesso di istanze differenti, ma componenti un unico progetto di vita. Proseguendo con la stessa logica si può arrivare a stabilire che il punto nel quale questo compromesso si ottimizza, dunque il punto verso il quale tendere, è il valore più elevato conseguibile sull'immaginario diagramma "qualità della vita/benessere economico". Tutto questo per dire che quand'anche si accetti (ma non è il caso dell'Usi) che il cittadino-produttore debba soggiacere alle vigenti leggi economiche per far fronte alle proprie necessità materiali, non è comunque pensabile che queste possano essere l'unica stella polare che detti ad una comunità - o persino a una saggia amministrazione pubblica - quali e quanti interventi effettuare su una risorsa per sua stessa natura limitata come il territorio.

Proprio il criterio economico è invece l'unico da sempre invocato dai sostenitori del progetto Autodromo di Marzaglia, che parlano della possibilità di raddoppiare il turismo grazie alla casa/museo di Enzo Ferrari e al citato Autodromo. Eppure, se si volesse perseguire anche solo la citata linea del compromesso migliore tra esigenze economiche e qualità della vita dei cittadini, si potrebbe notare come da anni in Italia sia il turismo ambientale quello che presenta la crescita più sostenuta. A livello europeo marcia su tassi dell'8% su base annua: tre volte tanto rispetto a quello tradizionale (fonte: Commissione Ue, Direktoratato generale imprese, 2002)

Dunque la scelta spregiudicata, innovativa e coraggiosa per la città potrebbe essere il puntare a vendersi come area di turismo verde. Quanti pacchetti turistici in più si potrebbero vendere, ad esempio, abbinando le zone e i parchi naturalistici del nostro appennino ad un bosco pianiziale di città, esemplare unico nella pianura padana, che mostrasse come sia concretamente possibile cambiare - in meglio - il volto di un centro urbano, il suo modo di percepirsi e di essere percepito? Non mancherebbe neppure un modello concreto da seguire: si pensi ad esempio a Ferrara che dal progetto di recupero delle mura, una volta abbandonate e nascoste ha tratto il più ampio e frequentato parco della città, proiettato fino alle rive del Po. Si pensi a Venezia, tanto per fare un altro esempio, che in una realtà ambientalmente degradata ha recentemente progettato di ricostituire quello che era lo storico bosco pianiziale dell'area: 40 ettari da ricavare a ridosso dell'unica grande area agricola rimasta nell'immediata terraferma veneziana, tra Oriago e Marghera.

Quanto turismo eno-gastronomico in più potrebbe muovere una Modena ambientalmente sana? Sarebbe meglio o peggio della Motor Valley, della città del mega termovalorizzatore e delle porcilaie che spondono nitrati nelle falde? Avremo mai la possibilità di confrontarci su questo tema con cittadini e amministratori?

## Critica del lavoro

Il pensiero anarchico e libertario a cui facciamo riferimento è profondamente contrario al lavoro salariato. Per noi il lavoratore è sempre sfruttato, il guadagno del padrone è un furto e il salario non è altro che un piccolo contentino. Per iniziare a spiegare che cosa vogliamo, che cosa non vogliamo e perchè vogliamo o non vogliamo queste cose, iniziamo a proporre una serie di articoli che ripropongono i pensieri dei primi anarchisti. Questa volta andiamo a pescare proprio il primo che utilizzò la parola "anarchia" in un'accezione positiva (cioè nel senso di un ordine sociale senza gerarchie, non nel senso di disordine).

Si chiamava Pierre-Joseph Proudhon.

Proudhon nella sua critica alla proprietà privata si è scagliato per prima cosa proprio contro il lavoro salariato. Nel farlo, la prima motivazione che ha usato è stata la differenza tra il valore di quello che un lavoratore produce e lo stipendio che riceverà a fine mese. Si dice che il padrone paga il valore del frutto del lavoro dei lavoratori; in realtà, dice Proudhon, "bisognerebbe dire che il capitalista ha pagato tante volte una giornata quanti sono gli operai impiegati ogni giorno, il che non è affatto la stessa cosa". E ci fa un esempio, per capire meglio: "Duecento granatieri in poche ore hanno eretto l'obelisco di Luxor sulla sua base; si può supporre che un solo uomo, in duecento giorni, ci sarebbe riuscito? E tuttavia, nel conto del capitalista, la somma dei salari sarebbe stata la stessa". Lo stesso principio vale per qualunque mestiere: un muratore conosce e fa il suo lavoro, il piastrellista fa un lavoro diverso, ma alla fine del mese quanto prendono? La somma dei loro lavori fa forse il prezzo della casa che hanno costruito? Esempi simili si possono fare anche per lavori più moderni: c'è chi fa la grafica per i siti internet, chi scrive i testi, chi ha altri compiti tecnici, ma la somma del loro stipendio è una piccola parte di quello che guadagnerà il padrone dal loro lavoro. "Il più piccolo patrimonio, il più modesto stabilimento, l'attivazione della più mediocre industria, esige un concorso di lavoro e di capacità tanto diverse che un uomo da solo non ci riuscirebbe mai". "L'opera compiuta in venti giorni da una forza di mille uomini è stata pagata quanto lo sarebbe quella compiuta dalla forza di un singolo in cinquantacinque anni; ma questa forza di mille uomini ha fatto in venti giorni quel che la forza di uno solo non riuscirebbe a portare a termine in un milione di secoli: è giusto questo mercato? Ancora una volta, no"

## Solidarietà a LIBERA

Come abbiamo già scritto su questo giornale, l'USI nasce a Modena nel 1912 e, nel 1913, contava già 14mila iscritti. Ma ha chiuso nel periodo del fascismo, per riaprire solo recentemente da un'iniziativa di alcuni militanti dello Spazio Sociale Libera. Per questo motivo, tutta la sezione modenese dell'USI non può che schierarsi dalla parte di Libera nella sua lotta contro lo sgombero (lotta di cui in realtà si è occupata anche l'USI nazionale su "Lotta di Classe"). Per questo riportiamo qui un resoconto del corteo del 31 dicembre 2006 contro lo sgombero e contro l'autodromo di Marzaglia.

In una notte generalmente caratterizzata da lustrini, fiumi d'alcool e divertimento a pagamento, abbiamo sfilato nel cuore della città ed eravamo almeno in 250, fra i quali molti militanti politici giunti da varie regioni d'Italia. Il tema principale del corteo era lo sgombero di Libera che la giunta comunale tenterà di attuare nei prossimi mesi. Allo scoccare della mezzanotte del nuovo anno è magicamente apparso uno striscione enorme dalla scritta "NO ALLO SGOMBERO" su un ponteggio alto 15 metri proprio nella piazza dei festeggiamenti "ufficiali", con tanto di sindaco che nel frattempo augurava buon anno ai cittadini presenti in piazza. Continuando il percorso è stato appeso significativamente uno striscione su una sede dei Ds con la scritta "spazio da occupare", che è rimasto visibile per ben due giorni, il tutto senza dimenticare una "visitina" all'accademia militare in cui abbiamo inscenato un finto assalto con tanto di bandiera mohawk a ricordare i nostri compagni indiani d'oltreoceano. Non possiamo fare a meno di cogliere anche questa occasione per ringraziare tutti i partecipanti per la calorosa solidarietà che ci hanno dimostrato, e per ribadire ai faccendieri che regnano su Modena che un eventuale sgombero sarà tutt'altro che indolore. Proprio sullo sgombero ci preme spendere due parole in più. Sono ormai quattro anni che questa minaccia grava sulla testa di Libera ed è anche grazie agli 8 riuscitissimi cortei che il comune ha sempre rimandato questa incombenza. Scopo dello sgombero sarebbe la costruzione di un autodromo sul terreno in cui oggi sorge Libera, ultima zona di campagna e ultimo polmone verde di Modena. Si tratta di una struttura di 270.000 mq, che comprenderebbe 6 autopiste destinate ai corsi di "guida sicura": corsi di pochi giorni tenuti da aziende private che possono costare fino a 1200 euro (ma si tratta, ovvio, di una farsa per far accettare ai modenesi questo mostro di cemento). Naturalmente la costruzione di questo orrore si porterà dietro una serie di altre strutture, come un albergo di 1000 mq e un centro commerciale. Poco importa che parte del terreno su cui sorgerà il "luna park" dei motori fosse stato donato in passato alla curia da una fondazione, con una clausola di utilizzo che imponeva per quel terreno un "uso pubblico". Poco importa anche il disastro ambientale che ciò comporterebbe: nella zona sono presenti numerose falde acquifere situate molto vicino alla superficie, che verrebbero impregnate dagli scarichi delle auto, come l'olio per i motori. A questi signori non importa nemmeno abbattere uno spazio sociale autogestito, né di costruire un autodromo tra due boschi (gli unici della zona), non importa nemmeno che a pochi metri di distanza ci siano un gattile e una fattoria biologica. E così ecco che, in una città che vede 33 morti sulle strade e 36 morti per l'inquinamento in un anno (dati della Lega per la Difesa Ecologica), ci ritroviamo tre musei sulle automobili, eventi promossi dal comune sulle auto d'epoca e ridicoli cartelli finanziati dallo stato che recitano: "Welcome to the Motor Valley! La passione si fa storia". Sar à stato anche questo a portare la solidarietà di vari comitati cittadini anche politicamente distanti da Libera. Intanto Libera continua a promuovere e praticare l'Autogestione, l'Organizzazione dal Basso, i rapporti umani non mercificati. Lo fa anche tramite la sede locale dell'USI, una biblioteca anarchica nel centro di Modena, supportando il collettivo studentesco RicerAzione e con l'apertura di una nuova sede, di fronte alla biblioteca, che inaugureremo a febbraio. E naturalmente, portando avanti uno spazio sociale dove abitiamo attualmente in dieci, con un orto biologico, i pannelli solari autocostruiti e un impianto di fitodepurazione... e tante belle serate fatte di musica, concerti, dibattiti, videoproiezioni, spettacoli teatrali e autentica convivialità.

Libera Vive!!

[usi.mo@inventati.org](mailto:usi.mo@inventati.org)