

Biblioteca anarchica



Grecia – Trasporto libero per tutti, una campagna anarchica paradigmatica negli anni difficili di Syriza

Anonimo

Anonimo

Grecia – Trasporto libero per tutti, una campagna anarchica paradigmatica
negli anni difficili di Syriza
Febbraio 2018

tradotto da roundrobin.info
originale in inglese: athens.indymedia.org

bibliotecaanarchica.org

Febbraio 2018

Syriza via con un forte calcio, e per difendersi e rafforzarsi contro tentativi di assimilazione.

Una tale campagna di successo non si limita a reagire o correre dietro agli eventi, ma li modella (quindi vale la pena ricordare che la campagna è iniziata prima del nuovo sistema di ticket, anche se ha rallentato l'implementazione del nuovo sistema per circa un anno). Non rifiuta di riflesso ogni progetto di infrastruttura metropolitana proposto come tipico nei gruppi orientati a sinistra, piuttosto ha scelto quello più critico e si fa avanti con i propri contenuti, le sue proposte radicali anarchiche e le rende realtà. Non è filantropia, ma solidarietà, aiutandoci a liberare noi stessi e nello stesso tempo la società nel suo complesso. Questa campagna nella sua coerenza sta anche mostrando al resto della società la relazione corretta: è l'anarchia che sta portando avanti la resistenza all'austerità e all'autorità, anche nei tempi difficili di un governo di sinistra. In breve, L'anarchia è riconosciuta, in pratica, per avere proposte di resistenza più realistiche rispetto ai resti di una sinistra collassante, e punta già a maggiori cambiamenti potenziali, transcendendo le lotte puramente difensive caratteristiche della sinistra, a una diffusione offensiva e anarchica di libertà e rivolta. Evita la forma limitata, isolata e settoriale delle perdenti lotte di sinistra, e diventa una vera forza per diffondere l'anarchia, in particolare nella rete dei trasporti, ma in generale in tutta la metropoli.

Quindi, "Free Transportation For All" ha sia il contenuto che la forma di una campagna anarchica. Il contenuto è chiaramente di carattere popolare per il trasporto gratuito, con focus antistatale, non parlamentare, di azione diretta e sabotaggio. La forma è aperta a tutti coloro che desiderano partecipare, e questo la rende così diversa dalle altre campagne tradizionalmente gestite dai partiti di sinistra, che sono solo il tentativo di guadagnare nuove reclute, pseudo-resistenza profondamente non-strategica all'austerità, o giochi parlamentari micropolitici. Nella sua stessa esistenza, nella connessione tra forma pluralista e contenuto radicale anarchico, nel legame tra mezzi e fini, Free Transportation For All è un esempio vivente di pratica anarchica, di un mondo diverso che lotta con tutte le sue forze e intelligenza per uscire da il presente...

Quindi, in chiusura, questo testo è dedicato a quei gruppi e individui che hanno fatto di Free Transportation una realtà – e soprattutto, alla nostra ultima grande speranza, alle giovani generazioni, e al successo che possono sperare con un nuovo tipo di campagne politiche, nuovi modi di pensare e agire nel nuovo anno e nei nuovi tempi in cui stiamo entrando...

Atene, febbraio 2018

di assimilazione sotto un governo di sinistra.

Inoltre, questa campagna ha un grande e grande potenziale per rispondere alle problematiche generali del movimento, attraverso la sua natura decentrata e aperta, le sue potenzialità unificanti e positive, che possono adattarsi alla natura frammentata dello spazio antiautoritario oggi, e contribuire a rivitalizzarlo. Ad esempio, molti dei testi hanno avuto un tono positivo o incoraggiante, e molti si sono concentrati sulla diffusione della pratica tecnica del sabotaggio, non volendo tenerlo per sé come una sorta di specialismo. Inoltre, la varietà dei diversi gruppi partecipanti è rimasta fedele all'anonimato o alla pseudonimia, garantendo così che non ci sia una caratterizzazione personalizzata, focalizzata su un gruppo o in qualche altro modo autoreferenziale della campagna. Perché la campagna è aperta, qualsiasi gruppo o tendenza possono partecipare a loro piacimento; tutto quello che devono fare è accettare che nessun gruppo o tendenza gestisce la campagna. Questa forma, invece di un modello gerarchico di sinistra con generali e seguaci, è anarchica, e molto più simile a un software open source, o un appezzamento di terra comune: ognuno può fare quello che vuole e portare ciò che vuole. Quindi, per fare una lista così potenziale, ad esempio c'è l'evidente realtà anarchica della lotta, ma se alcuni supportano anche la comunizzazione o il comunismo, hanno tutte le ragioni per sostenere una tale campagna, che si concentra sulla diffusione di queste relazioni libere, ma in un modo realistico, non governativo, prima nei settori della società in cui tale domanda ha senso immediato. Oppure, se le persone sono più a favore di contenuti individualisti, allora questa è una campagna contro un controllo statale chiaramente distopico e digitalizzato. Se le persone vogliono un'azione diretta, possono farla. Se alla gente piacciono le dimostrazioni, possono organizzarle; o se altri preferiscono concentrarsi sui lavoratori, possono proporli di formare comitati di lotta al di fuori del controllo dei sindacati. C'è qualcosa nella campagna per tutti, e questa realtà pluralistica rende l'attuale importanza e il grande potenziale continuo della campagna, specialmente quando "la nuova normalità" di Syriza comincia a essere destabilizzata. Si apre una finestra di opportunità, e questa campagna è una grande arma nelle mani del movimento per mandare Syriza via con un calcio forte, e per difendersi e rafforzarsi contro tentativi di assimilazione. possono proporli per formare comitati di lotta fuori dal controllo dei sindacati. C'è qualcosa nella campagna per tutti, e questa realtà pluralistica rende l'attuale importanza e il grande potenziale continuo della campagna, specialmente quando "la nuova normalità" di Syriza inizia a essere destabilizzata. Si apre una finestra di opportunità, e questa campagna è una grande arma nelle mani del movimento per mandare

Indice

I.	5
II.	8
III.	9

Dalle storiche dichiarazioni formali di vittoria come nell'ottobre del 1917, oggi ci muoviamo verso zone di autonomia che si espandono lentamente in diversi campi. Questo perché nel mondo postmoderno dei consumatori atomizzati e delle reti digitalizzate, l'obiettivo non è quello di proibire o autorizzare in modo assoluto, ma di aumentare un accesso parziale o promuovere una negazione dell'accesso o del funzionamento sempre più ampia. Con determinazione e sforzi diretti, queste piccole funzioni crescono in effetti a catena che passano attraverso le reti, rendendole sempre più funzionalmente non operative. Vale a dire che viene raggiunta una certa soglia oltre la quale non giustificano più le aspettative di base delle prestazioni e quindi vengono neutralizzate. Nel caso specifico, vi è la quasi certezza che un tale sistema di trasporto metropolitano avrà sempre le sue macchine distrutte (sia su autobus, tram o metropolitana), sarà sempre una perdita di denaro, sarà sempre un problema per la polizia da proteggere- l'obiettivo, di un maggiore controllo e redditività per il sistema dei trasporti e quindi di chiedere un prezzo più alto per la privatizzazione, saranno andati persi, dopo le spese di un'immensa quantità di capitale politico, tempo, denaro e impegno. Questi sono alcuni dei termini di analisi postmoderni che stiamo proponendo per valutare la vittoria e la sconfitta in lotte specifiche, ed è proprio questa lotta che ci permette di iniziare concretamente a fondare un modo nuovo di pensare e agire. Dal momento che non ci sono state ancora rivoluzioni durature compiute in condizioni postmoderne, non c'è motivo per nessuna garanzia comune o per certezze marxiste prese in prestito dal passato o da teorie astratte. Al contrario, il valore di questa lotta è anche la dimostrazione dell'importanza di lasciare che gli sviluppi attuali parlino da soli, nella misura del possibile.

III.

A proposito, quando le cose diventano spiacevoli, infelici e improduttive nello spazio anti-autoritario in generale, è chiaro che il ruolo positivo di elogio, ammirazione e proposte costruttive è stato quasi completamente abbandonato. Con questo testo stiamo provando a muoverci in una direzione più positiva, in un senso modesto ma pratico – ma molto più importante è sottolineare le applicazioni pratiche dello impegno radicale, che hanno già un carattere positivo e pratico, e che sono sopravvissute agli sforzi di assimilazione di Syriza, e questa campagna è primaria. Quindi vale la pena di diffondere l'esempio di queste tattiche polimorfiche che hanno permesso agli anarchici di condurre una lotta di successo con un'ampia attrattiva, anche nei momenti difficili del tentativo

assemblea non è l'unico modo per comunicare con la società nel suo complesso. Inoltre, con queste azioni ben mirate viene mostrata una lezione per ottenere il controllo dei media dell'establishment, in quanto questi sono costretti ogni tanto a riferire sui danni o sui nuovi cambiamenti nella polizia o nelle guardie di sicurezza nelle stazioni o sugli autobus. Ciò deriva puramente da una campagna ben condotta, e l'attenzione dei media non ha nulla a che fare con la presentabilità, la retorica di sinistra o il rispetto delle regole. Tutto scaturisce da una corretta valutazione strategica della situazione attuale e dalla creazione di un rapporto favorevole di forze.

II.

Ci si potrebbe anche porre la domanda, sia a livello interrogativo che critico, che il "trasporto gratuito" sia effettivamente una domanda realistica? Tuttavia, lo è, e questo è ciò che rende una parte della coerenza della campagna. La realtà di una tale proposta è già dimostrata nella farsesca realtà del "trasporto gratuito", che esiste già per politici, generali e ora poliziotti. Se qualcuno volesse discutere di scenari ipotetici, è fin troppo chiaro ed è stato sottolineato in alcuni dei testi della campagna che in qualche modo i soldi potrebbero essere facilmente trovati scambiando le parti (*o non investendo in aerei da caccia americani* !). Quindi non si tratta di realtà difficili, è una questione di priorità, di cui vengono promossi i valori. In molti paesi e in diverse grandi città europee, i trasporti nel centro sono gratuiti: ad esempio nella città piuttosto innovativa di Tallinn, capitale dell'Estonia. Questa è anche un piccolo paese che subisce l'austerità, ma pur mantenendo una tale prospettiva, valuta anche il trasporto gratuito più economico nel lungo periodo. Questo è anche il caso in diverse città in Olanda, Belgio e Francia. Pertanto non vi è alcuna ragione, anche in termini capitalistici, per cui un tale sviluppo dovrebbe essere dichiarato *a priori* impossibile ad Atene.

Tuttavia, ipotetiche alternative e proposte a parte, la campagna non fa petizioni allo stato o ai politici riformisti. Piuttosto la sua grande forza, e ciò che mostra la correttezza della sua posizione anarchica, è che crea già queste zone di trasporto gratuito. I suoi fini e i suoi mezzi si connettono direttamente; non c'è un grande abisso tra prima e dopo, è semplicemente un progressivo aumento nella diffusione di questi spazi liberati. I termini passano dall'idea di una vittoria improvvisa e totale, con una grande distinzione di prima e dopo la rivoluzione nel senso di sinistra (o il senso messianico dell'apocalisse) a una lunga lotta per negare lentamente diverse parti di varie reti di controllo.

I.

All'inizio del 2016 è iniziata una campagna di vasta portata ad Atene con un annuncio abbastanza modesto: "Trasporto libero per tutti". Con alcune azioni iniziali che hanno conquistato le testate dei giornali, come un intervento presso l'ufficio OASA (Sistema dei trasporti di massa di Atene) vicino ad Alexandras e la distruzione di distributori automatici in diverse stazioni, è iniziata l'apparizione di una campagna che continua ancora oggi e da allora ha visto la sua diffusione a livello di massa con diverse grandi manifestazioni in centro, mobilitazioni tematiche e volantaggi, un sabotaggio persistente e gravoso economicamente che la polizia non è in grado di fermare nonostante i suoi migliori sforzi, e che arriva persino ad accendere la resistenza tra gli stessi lavoratori dei trasporti. Come nella celebre frase di Clausewitz, questa lotta non è una grande esplosione di fuochi d'artificio, ma la fiamma lenta e le braci di lunga durata del conflitto irregolare, che aspettano sempre il momento opportuno per divampare ancora una volta.

Questa campagna è degna di nota per diverse ragioni, la prima delle quali può essere giustamente descritta come *la riproducibilità tattica che incontra la coerenza strategica*. Il sabotaggio delle biglietterie automatiche, sia in metropolitana, su autobus o tram, è un atto che un gruppo di pochi compagni determinati può intraprendere con un po' di preparazione. Nessuno deve aspettare una manifestazione o una discussione in un'assemblea. È anche un atto che è difficile per la polizia fermare e indagare, infatti l'unico gruppo di persone finora accusato di tali crimini è stato giudicato innocente. Inoltre, diversi gruppi si sono presi la briga di spiegare molto chiaramente i loro diversi metodi di sabotaggio. Questi vanno dal rimuovere la parte anteriore della macchina per i biglietti dell'autobus con un piccolo trapano, fracassarli con martelli, mettere la schiuma di poliuretano o gomma nelle fessure per la metropolitana e il tram, o anche semplicemente coprirli con adesivi, ecc...

Ciò ha importanza per diversi motivi: secondo varie fonti istituzionali, queste macchine sono valutate diverse migliaia di euro ciascuna, senza contare il tempo e il lavoro necessario per sostituirle e il reddito perso da potenziali biglietti, ecc. Quando iniziamo a pensare alle macchine rimosse da qualche autobus o distrutte in una stazione della metropolitana, abbiamo già danni economici nell'ordine delle decine di migliaia, se non delle centinaia di migliaia di euro. Questo per non parlare dell'oneroso contratto per la compagnia di sicurezza, e ora la polizia, che devono proteggere questa infrastruttura. E questo per un'azienda di trasporti già in bancarotta, in un paese tecnicamente in

bancarotta. Il punto è che provocando questo danno, i pendolari sono autorizzati a procedere gratuitamente, e l'intero obiettivo dietro i nuovi distributori automatici (l'inevitabile futura privatizzazione) è perso, poiché nessun investitore sarà interessato a un sistema minacciato da un tale costante drenaggio di risorse. Inoltre, una delle funzioni primarie dello stato globalizzato postmoderno è garantire il regolare trasporto capitalistico di merci e individui, e tale campagna minaccia direttamente questo ruolo.

Nel complesso, la campagna ha incontrato un certo interesse e sostegno, anche se ha bisogno di uno sforzo collettivo più sostenuto da parte del movimento nel suo complesso per esprimere totalmente la sua pericolosità. Principalmente il problema però, è che la campagna non ha incontrato la *piena comprensione necessaria*, e questo è principalmente ciò che questo testo vuole risolvere. Per inciso, questa è una delle poche posizioni da cui degli osservatori distaccati e più anziani possono aiutare il resto del movimento, a patto che il loro tono sia generalmente positivo e mirato al chiarimento. Ad ogni modo, questa confusione sulla lotta è dovuta in gran parte ai cambiamenti necessari nel pensiero collettivo, mentre entriamo nel periodo in cui i vecchi metodi di lotta di sinistra non hanno più molta attinenza con le realtà postmoderne. Organizzarsi in partito o sindacato, manifestazioni intorno al parlamento, elezioni e referendum, fare richieste allo stato – tutti questi metodi hanno sempre meno significato nel nostro mondo. Questa campagna serve da esempio pratico delle nuove correnti e delle tendenze oggettivamente anarchiche nella lotta postmoderna, avvenendo in un periodo di tentata pacificazione e assimilazione del movimento sotto il governo di Syriza, che bruscamente modernizzato il capitalismo greco (ad esempio, nella sua promozione dello stile di vita consumista) e sciolto efficacemente le precedenti lotte contro l'austerità, creando molto rapidamente le condizioni per piccole resistenze minoritarie simili ad altre delle società pacificate dell'Europa occidentale.

Questo cambiamento necessario nell'orientamento ha senso se vogliamo studiare la realtà, non accecandoci con i preconcetti ideologici (più frequentemente marxisti), ma cercando le vere tendenze politiche del nostro tempo; se la nostra mentalità diventa tale che vediamo che il conflitto politico in generale, e in particolare il sabotaggio di massa, nella nostra era è orientato a causare danni economici, non attorno agli scontri frontali con la polizia antisommossa, né attorno a azioni puramente simboliche, pacifiste e legalistiche, né persino attorno a una classe operaia mitizzata che sciopera collettivamente nelle sue fabbriche. Infatti, se le condizioni sono quelle di una presunta "fabbrica sociale", allora questo è il sabotaggio di un modello di dominio così espanso. Vale

anche la pena notare che questo è un tipo di campagna radicale che è stata vista anche altrove in diversi paesi di recente, ad esempio negli ultimi anni in Brasile, in Spagna, in Francia e in Italia più indietro nel passato. Quindi questa è l'espressione anarchica greca di una tendenza globale di lotta nelle condizioni postmoderne, che si concentra sull'unire le masse metropolitane, al di fuori dei partiti politici e dei sindacati, in modo decentrato e anarchico, attraverso proteste e azioni dirette sui temi dei trasporti. Collega anche il recente passato del movimento greco con il presente, questi diversi momenti che devono essere collegati: ad esempio negli anni successivi al 2008, c'è stato un ampio sabotaggio di distributori automatici di biglietti e linee di tram, ed è diventato qualcosa di ampiamente accettato la norma sociale di condividere biglietti della metropolitana o degli autobus o semplicemente viaggiare gratis ad Atene. Il nuovo sistema di ticket è una risposta diretta a questo. Quindi non è sufficiente semplicemente aver fatto un tale inizio, questo nuovo mondo deve anche proteggersi, e in molti casi questo significa che deve passare all'offensiva quando raggiunge una certa inevitabile maturità, al fine di proteggere se stesso e diffondere ulteriormente i suoi obiettivi. Difesa e offesa, apertura e fermezza, non sono viste come contraddittorie in questa analisi coerente degli eventi, ma come fluenti l'uno nell'altro in certi punti dello sviluppo.

Se iniziamo con uno studio serio di questi fatti, vediamo che i gruppi e gli individui che partecipano alla campagna stanno girando intorno alla polizia, che ora si precipita a proteggere le stazioni della metropolitana, ora gli autobus, e di nuovo di nuovo alla metropolitana. Gli obiettivi sono ben scelti, poiché è quasi impossibile proteggerli tutti. Ci sono stati anche attacchi ad altre parti della più ampia catena di fornitura di servizi alla rete di trasporto (come ad esempio l'incendio di un edificio con attrezzature informatiche recentemente) – e questo è collegato agli stessi sviluppi sociali postmoderni, di nuovi metodi di lotta anarchici. Ciò fornisce anche tutta un'altra ennesima dimostrazione della giustizia di classe e della funzione dello stato, come chiunque per la strada può vedere un così grande sforzo governativo speso per far rispettare e proteggere un malfunzionamento quasi incredibile, un nuovo sistema invadente con l'attesa in lunghe file mentre tutte le altre cose sono lasciate a sbriciolarsi da sole (come ad esempio in Moria e Mandra). Ciò fornisce anche un'interessante lezione sulla comunicazione postmoderna e sulla relazione con i media: poiché nel scegliere un buon target con azioni chiare, viene fornita pubblicità gratuita mentre le masse metropolitane circolano attraverso le stazioni della metropolitana – le macchine rotte sono viste ogni giorno da migliaia di pendolari, la situazione stessa parla da sola. In breve, un volantino o un discorso di