

ORIZZONTI

SI DIFFONDE in tutto il pianeta e mette radici nella miriade di crepe di ostilità etniche e religiose che la globalizzazione ha paradossalmente portato alla luce. Il Pentagono ha messo a punto un programma d'urto per contrastare la minaccia

■ di Mike Davis

Tra le ineguaglianze fiorisce l'autobomba

EX LIBRIS

Una donna era seduta in terra tenendo in grembo quanto rimaneva del suo bimbo...

Graham Greene

Q

Qualunque storia della tecnologia rischia di essere esagerata o ossessiva. È troppo facile credere che il mondo contemporaneo sia semplicemente la somma delle sue invenzioni e delle conseguenze sociali che ne scaturiscono: locomotive a vapore e socialisti, treni e turisti, radio e dittatori, computer chips e computer geeks, e via discorrendo. Ma come ci ha ammonito Marx tanto tempo fa, il futuro di qualsiasi innovazione dipende dalle strutture sociali (o «relazioni di produzione») e dalla loro capacità di sviluppare potenzialità e raccogliere frutti. I greci alessandrini, ad esempio, si dilettaevano già con giocattoli a vapore, ma in un'epoca di schiavitù in cui la forza lavoro era sovrabbondante non c'era certo bisogno degli elettrodomestici. Allo stesso modo l'autobomba esisteva già in linea di principio come modello di terrorismo futuro una o due generazioni prima che la Banda Stern la utilizzasse per arare i fertili campi dell'odio in Palestina; la diffusione dell'autobomba nell'epoca della Guerra fredda è stata tenuta a bada, come il «terrorismo» in generale del resto, dall'autorità delle superpotenze e dalla loro rete di alleanze. Ma dopo Beirut e Kabul, e grazie soprattutto a Bill Casey e ai suoi compari pakistani, l'autobomba ha iniziato a proliferare in tutto il pianeta come la graminia, mettendo radici nella miriade di crepe di ostilità etniche e religiose che la globalizzazione ha paradossalmente portato alla luce. E l'autobomba ha attecchito particolarmente bene nei deserti dell'ineguaglianza più estrema, negli slum delle città dei poveri e nei recessi amareggiati del cuore degli Stati Uniti d'America. A questo punto è lecito chiedersi: una volta aperto, il vaso di Pandora si può ancora chiudere? Di recente il Pentagono ha lanciato un programma d'urto, un Manhattan Project antiterroristico per contrastare la minaccia di mine e altri esplosivi improvvisati, tra cui ovviamente l'autobomba. La squadra speciale dal portentoso nome Joint Improvised Explosive Device Defeat Task Force, creata nell'ottobre del 2003 da una dozzina di persone come gruppo di lavoro *ad hoc*, dopo che gli led hanno iniziato a far saltare in aria un Humvee dopo l'altro sulle autostrade irachene, è stata trasformata in uno dei progetti più urgenti e importanti del Pentagono. Gli strateghi militari Usa, oltre a essere

La scheda

Un marxista «profeta di sventure»

Il testo che pubblichiamo in anteprima in questa pagina è tratto dal nuovo libro di Mike Davis, in uscita per Einaudi Stile Libero, *Breve storia dell'autobomba* (pagine 259, euro 14,50): excursus che parte dal 1920, quando l'anarchico Mario Buda fece saltare un carro trainato da cavalli davanti a Wall Street, e arriva all'oggi sui teatri degli

scoppi: Palestina, Libano, Afghanistan, Iraq. Mike Davis (1946), teorico dello sviluppo urbano e sociogeografo, è uno dei più importanti critici americani di teoria urbana, è notissimo per i suoi studi su Los Angeles. Si presenta come marxista irlandese-californiano che ha lavorato come macellaio, camionista, sindacalista, accademico itinerante. Per i suoi libri, che con precisione scientifica descrivono la grande crisi dell'Occidente e del capitalismo, è stato

provocatoriamente definito il «profeta di sventura». Recentemente si è occupato delle condizioni di vita estreme negli slum delle metropoli del Terzo Mondo. Insegna alla University of California. Di Davis in Italia, tra gli altri, sono stati pubblicati: «Città di quarzo» (manifestolibri 1991); «Cronache dall'Impero» (manifestolibri 2004); «Geografie della paura» (Feltrinelli 1999); «Città morte. Storie di inferno metropolitano» (Feltrinelli 2002); «Il pianeta degli slum» (Feltrinelli 2006).



I resti di un'autobomba esplosa a Kirkuk in Iraq

Gli strateghi militari Usa sono stati presi alla sprovvista dall'utilizzo dilagante di questi ordigni e dalla ingegnosità dei ribelli

stati presi alla sprovvista da un utilizzo così dilagante degli led, sono anche stati incapaci di prevedere l'ingegnosità dei ribelli e la velocità con cui potevano rispondere alle aggressioni: quando gli americani hanno incrementato la corazzatura dei loro autoblindo, ad esempio, gli iracheni hanno incrementato la potenza distruttiva degli esplosivi e hanno sostituito i detonatori via cellulare con sistemi meno identificabili come i telecomandi dei garage. Nonostante le feroci contromisure prese dal governo statunitense, negli ultimi tempi il numero di attacchi con bombe improvvisate (sia led che veicoli esplosivi) è quasi raddoppiato, passando da 5607 nel 2004 a 10.593 nel 2005; e nella prima metà del 2006 è aumentato ancora del trenta per cento.

Nell'agosto del 2004, dopo un allarme generale che ha fatto chiudere le strade, i ponti e le banche di Washington e di New York per paura di attacchi di camion bomba contro i maggiori istituti finanziari, il «Washington Post» ha deciso di portare avanti un'inchiesta per capire se il Paese fosse preparato a fronteggiare una minaccia del genere. Parlando con una serie di esperti, i reporter Spencer Hsu e Sari Horowitz hanno scoperto che sulle autostrade americane viaggiano circa due milioni e seicentomila camion e novanta milioni di furgoni (principalmente veicoli per le consegne e pick-up), e

ogni anno vengono venduti circa cinque milioni di tonnellate di fertilizzante a base di nitrato d'ammonio senza che nessuno controlli o segua le tracce degli acquirenti. Sebbene Washington abbia speso più di un miliardo di dollari per aumentare la sicurezza delle ambasciate e degli edifici federali con barriere di cemento e sbarramenti speciali, questo non ha fatto altro che reindirizzare i terroristi verso obiettivi più soft. Gli investigatori hanno anche rilevato che la minaccia dei camion bomba è sempre stata «una delle ultime priorità» dell'amministrazione Bush, e le spese per la sicurezza nazionale si sono concentrate soprattutto sui voli di linea e il bioterrorismo.

La possibile «soluzione tecnologica» per scongiurare la minaccia dell'autobomba riguarderà solo le zone residenziali privilegiate, i centri di smistamento dei trasporti e i centri decisionali. È ormai chiaro che i portali per l'identificazione degli esplosivi e i sistemi di controllo robotizzati rimarranno per lo più beni di lusso. I sensori antibomba per i garage e per i check-point in corso di sperimentazione negli ultimi anni, ad esempio, costeranno almeno centosessantacinquemila dollari e avranno un raggio d'azione di soli due o tre metri. I cosiddetti «cordoni prebomba» (sbarramenti di cemento e barriere antitraffico) potrebbero essere alternative meno costose e più realistiche, ma secondo Timothy Hillier, soprintendente della City of London Police e una delle massime autorità nel campo, un'adeguata protezione contro i veicoli esplosivi richiederebbe una barriera di almeno quattrocento metri, pari a quattro campi di calcio messi insieme. Inoltre bisogna ricordarsi che un'esplosione potrebbe anche causare danni oltre questo raggio, il che significa che si dovrebbe comunque fare attenzione intorno al perimetro protetto. Considerando la topografia della maggior parte delle città, misure di sicurezza del genere comporte-

Le «bombe fatte in casa» sempre più sofisticate e potenti sono responsabili di gran parte dei morti americani in Iraq

rebbero enormi difficoltà. Il problema quasi insormontabile della sicurezza nei centri urbani trova una brutale conferma nel fatto che gli immensi sforzi operati a Baghdad in questo senso non sono comunque riusciti a evitare l'esplosione di autobomba e le stragi di massa. Nel luglio del 2006, a quanto scrive il «New York Times», a Baghdad c'erano circa seimila check-point gestiti da cinquantomila soldati e poliziotti (un dispiegamento davvero incredibile di forze dell'ordine), ma gli attentatori sono riusciti lo stesso a far detonare i loro congegni micidiali quasi ogni giorno. Se è vero che per le auto americane rubate è pressoché impossibile entrare nella Zona verde, gli attentatori non hanno nessun problema a trovare soft targets nei quartieri periferici sciiti oppressi dalla povertà; e non bisogna dimenticare che anche se l'invio di migliaia di soldati americani a Beirut ha ridotto temporaneamente la carneficina, i giihadisti si sono spostati in città meno sorvegliate come le vulnerabili Kirkuk, abitata da un misto di sunniti, curdi e turcomanni. E nella città di Baghdad gli attentatori sono riusciti comunque a superare i check-point e i blocchi del traffico utilizzando le biciclette bomba, proprio come a Saigon nel 1952. È ormai evidente che città delle dimensioni di Baghdad, Londra e Los Angeles - con la miri-

ade di auto, camion e pullman che le attraversano e le migliaia di istituzioni e infrastrutture facilmente attaccabili - non avranno mai un sistema di sicurezza infallibile. Come gli spacciatori, gli «automobilisti» troveranno sempre un posto dove fare affari. Come afferma Rhiannon Talbot a proposito dell'attentato di Bishopgate per mano dell'Ira, per quanti poliziotti vengano impiegati, o quante guardie speciali o corpi di polizia ausiliaria, è impossibile sorvegliare ogni edificio di importanza strategica o ogni strada in cui si potrebbe far detonare un'autobomba provocando la morte di centinaia di persone.

Questo pizzico di buon senso dovrebbe entrare anche nella zucca di politici e dei funzionari di polizia incantati da fantasie futuribili secondo cui si potrebbe «battere i terroristi» con sistemi di sorveglianza, tecnologie di controllo avanzato, blocchi stradali e, *condicio sine qua non*, la sospensione permanente delle libertà civili.

A questo proposito può essere utile ricordare una conversazione illuminante (riportata dal giornalista irlandese Tim Pat Coogan) avvenuta nel 1996 nel corso di un incontro segreto tra funzionari della sicurezza irlandesi e britannici, in cui si discuteva se il cessate il fuoco dell'Ira fosse da considerarsi «genuino», e se il processo di pace potesse andare avanti senza un totale *decommissioning* dell'arsenale della Provisional dell'Ira. Come spiega bene Coogan, l'importanza dell'arsenale dell'Ira, feticizzato ugualmente dai loyalisti e dai politici britannici, «è stata subito ridimensionata, ma non da un portavoce irlandese come ci si aspetterebbe, bensì da un agente del Ruc (Royal Ulster Constabulary)», che ha fatto un'analisi estremamente lucida del ruolo dell'autobomba durante i *Troubles*.

Non si tratta di una questione di ordine militare ma di un problema politico. La maggior par-

Ma la possibile «soluzione tecnologica» salvaguarderà soltanto le zone residenziali privilegiate e i centri decisionali

Dal momento che è alquanto improbabile che vengano messe in atto le riforme socioeconomiche e l'autodeterminazione dei popoli indispensabili per qualsiasi processo di *decommissioning* delle menti (a dire il vero si sta andando nella direzione opposta), l'autobomba potrebbe avere davanti a sé un futuro brillante. I recenti attentati contro gli oleodotti sul delta del fiume Niger e in Arabia Saudita potrebbero essere l'anteprima di un assalto globale contro la vulnerabile industria petrolifera, proprio come l'arresto di un gruppo di futuri attentatori in Canada nell'estate del 2006, impegnati ad assemblare tonnellate di nitrato di ammonio per costruire un camion bomba apocalittico, ci ricorda che nessun Paese al mondo è immune al contagio. E la cinquantina di autobomba suicide esplose in Afghanistan nei primi dieci mesi del 2006 sono una prova che in qualche sperduta *madrasa* (probabilmente nel vicino Pakistan) i futuri mujahidin stanno intonando: «Creare due, tre, molti Iraq!». Tutte le forze in gioco ormai seguono la regola classica del Vecchio Testamento, e ogni missile guidato da laser che cade su una casa del Sud di Beirut o su un complesso recintato da muri di fango a Kandahar è un futuro camion bomba suicida diretto verso il centro di Tel Aviv o di Los Angeles. Il carro di Buda è diventato a tutti gli effetti la spider truccata dell'Apocalisse.