

Mateusz Laszczkowski

m.laszczkowski5@uw.edu.pl

Instytut Etnologii i Antropologii Kulturowej

Uniwersytet Warszawski

PAŃSTWO I RYZYKO: POLITYKA KONTROLI ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO PODCZAS BUDO- WY TUNELU WE WŁOSKICH ALPACH

Risk and the state: the politics of environmental impact con- trols in tunnel-building in the Italian Alps

Streszczenie: Posługując się przykładem monitorowania stopnia zanieczyszczenia powietrza szkodliwymi dla zdrowia substancjami w trakcie budowy tunelu we włoskich Alpach, w niniejszym artykule rozważam relacje pomiędzy państwem a ryzykiem. W praktykach zarządzania ryzykiem środowiskowym wyłania się szereg postaci „państwa”. Stosując pojęcie *enframing* („ujmowania w ramy”) Timothy’ego Mitchella, analizuję sposób, w jaki instytucje państwowe normalizują ryzyko za pomocą statystycznie zdefiniowanych progów dopuszczalnego stężenia szkodliwych substancji w atmosferze. Jednak kontrowersje wokół praktyk monitorowania stanu powietrza opisane w dalszej części artykułu sprawiają, że skonstruowany w ten sposób obraz państwa jako struktury porządkującej społeczno-materialną rzeczywistość zostaje podważony i otwiera się przestrzeń dla krytyki relacji władzy ukrytych pod pojęciem państwa.

Słowa kluczowe: infrastruktura, kolej, oddziaływanie na środowisko, państwo, ryzyko, Włochy.

Abstract: Drawing on practices of monitoring health-threatening air pollution levels in a tunnel construction project in the Italian Alps, in this article I address the relationship between risk and the state. ‘The state’ emerges in various shapes from the practices of environmental risk management. With Timothy Mitchell’s concept of ‘enframing’, I analyse how state institutions normalise risk through statistically defined thresholds

of acceptable concentration of airborne pathogens. However, controversies arising around these air-quality monitoring practices, as described in a subsequent part of the article, challenged the image of the state as a structure organising the socio-material reality. A space was opened for a critique of the power relations that lay behind the notion of 'the state'.

Keywords: environmental impact, infrastructure, Italy, railways, risk, the state.

Wprowadzenie¹

Jak dawno zauważył Ulrich Beck (1992), nowoczesne państwo wiele uwagi poświęca zarządzaniu ryzykiem. Legitymizacja władzy w znacznym stopniu zależy od tego, czy państwo zdoła przekonać obywateli, że potrafi skutecznie przewidywać i zapobiegać różnego rodzaju zagrożeniom. Dotyczy to między innymi zagrożeń stworzonych przez technologie, które temuż państwu służą do realizowania wizji postępu i dobrobytu. Utrwalony w antropologii konstruktywistyczny pogląd głosi, że to, co jest, a co nie jest uznawane za zagrożenie, któremu instytucje społeczeństwa muszą stawić czoła, zależy od systemów wartości w kulturze i jest przedmiotem społecznego wyboru (Douglas, Wildavsky 1983). Trzeba jednak dodać, za Beckiem (2006), że decyzje dotyczące definicji ryzyka i środków zaradczych są elementem gry politycznej służą zdobywaniu, utrzymywaniu lub podważaniu dominacji.

W niniejszym artykule przyjmuję uwagi Becka za punkt wyjścia do rozważań na temat relacji pomiędzy państwem a ryzykiem, jakie ujawniają się podczas planowania i realizacji wielkich projektów infrastrukturalnych. Przyjmuję podejście do etnografii państwa zaproponowane przez brytyjską antropolożkę Penny Harvey (2005). Zauważa ona, że państwo jest kłopotliwym obiektem etnograficznego opisu. W perspektywie antropologicznej państwo nie jest spójnym bytem, lecz raczej istnieje o tyle, o ile jest reprodukowane w codziennych praktykach rządzenia i relacjach władzy (Ferguson, Gupta 2002; Navaro-Yashin 2002). Dowolna instytucja państwowa jest zawsze tylko częścią większej całości, która pozostaje poza zasięgiem etnografa. Samo państwo wydaje się po prostu za duże i zbyt złożone, obecne wszędzie i nigdzie. Jako rozwiązanie tego problemu Harvey proponuje podejście polegające na badaniu państwa za pośrednictwem rozmaitych szczegółowych praktyk, które na pierwszy rzut oka dotyczą państwa tylko marginalnie. Nie oznacza to prowadzenia badań na zasadzie *pars pro toto*, czyli przyjmowania założenia, że lokalne praktyki odzwierciedlają w mniejszej skali szersze struktury państwa. Podejście proponowane przez Harvey polega raczej na odrzuceniu jakichkolwiek apriorycznych założeń na temat

¹ Badania zostały sfinansowane ze środków Narodowego Centrum Nauki, przyznanych w ramach finansowania stażu po uzyskaniu stopnia naukowego doktora na podstawie decyzji numer DEC-2013/08/S/HS3/00277.

kształtu, rozległości czy struktury państwa oraz na badaniu, jak państwo wyłania się w wielorakich postaciach z konkretnych, zlokalizowanych praktyk (2005: 130131, 137138).

Budowa infrastruktury jest jednym z takich właśnie obszarów społecznego działania, poprzez które dokonują się różnorakie materializacje państwa i które umożliwiają etnograficzne podejście do tego zagadnienia. Na podstawie wieloletnich badań na temat budowania dróg w peruwiańskich Andach, Harvey i Hannah Knox (2012, 2015) wskazują, jak infrastruktury transportowe, takie jak drogi czy koleje, materializują szereg „obietnic”, na których opiera się idea nowoczesnego państwa: obietnicę komunikacji, rozwoju ekonomicznego i cywilizacyjnego postępu. W Polsce podobne badania przeprowadzili Waldemar Kuligowski i Agata Stanisz (2017). Zarazem jednak Harvey i Knox podkreślają, jak wiele wysiłku wymaga zbudowanie, a następnie utrzymanie infrastruktury wobec problemów stwarzanych przez niezliczoną liczbę społeczno-materialnych czynników – od skorumpowanych urzędników i protestujących obywateli po wadliwe materiały, wody gruntowe i niebezpieczne substancje ukryte w głębi ziemi. Inni etnografowie zwrócili w ostatnich latach uwagę na techniczne praktyki związane z oceną oddziaływania projektów infrastrukturalnych na środowisko. Wskazują oni, że praktyki te generują polityczne efekty wykraczające poza ich nominalną funkcję, przekształcając polityczne relacje pomiędzy państwem, przedsiębiorstwami, społecznościami lokalnymi i innymi aktorami (Barry 2013; Checker 2007; Fiske 2017; Li 2009).

Idąc tropem tych antropologicznych analiz, w niniejszym artykule rozważam zatem, jak praktyki zarządzania ryzykiem środowiskowym w projektach infrastrukturalnych przyczyniają się do konstruowania i podważania wyobrażeń o państwie we współczesnych Włoszech. Empirycznym przedmiotem artykułu są problemy związane z oddziaływaniem na środowisko i zdrowie publiczne, które wyłoniły się podczas budowy eksploracyjnego tunelu geologicznego w La Maddalena nieopodal miasteczka Chiomonte w alpejskiej dolinie Val di Susa. Tunel ten został wybudowany w latach 2011-2017 przez specjalnie do tego powołaną włosko-francuską państwową spółkę Lyon-Turin Ferroviaria (LTF). Budowa była częścią projektu nowej linii szybkiej kolei (wł. *treno alta velocità*, TAV) z Lyonu do Turynu. Tunel eksploracyjny ma służyć lepszemu poznaniu geologii terenu przed przystąpieniem do drążenia właściwego, 57-kilometrowego tunelu bazowego pod masywem Ambin. W artykule

analizuję kontrowersje dotyczące monitorowania stanu powietrza podczas budowy, a także polityczne relacje, jakie zogniskowały się wokół tych kontrowersji.

Artykuł stanowi wąski wycinek zrealizowanego w latach 2013-2016 szerszego projektu badawczego poświęconego sprzeciwiającemu się budowie nowej linii kolejowej ruchowi No TAV². Aktywiści dowodzą, że projekt nowej kolei jest ekonomicznie nieopłacalny, niezwykle kosztowny, a ponadto jego realizacja stwarza zagrożenia dla środowiska i zdrowia publicznego (Mercalli, Giunti 2015; Rizzi, Tartaglia 2015). Co więcej, traktując swój sprzeciw wobec projektu kolejowego jako punkt wyjścia do szerszych rozważań, ruch No TAV konstruuje ugruntowaną w lokalnym doświadczeniu krytykę kapitalistycznej globalizacji i neoliberalnych form rządzenia (Armano, Sciortino, Pittavino 2013; Mattei 2013; Zuccheti 2013). Zagrożenia związane z budową tunelu w La Maddalena stanowiły jeden z dość pobocznych aspektów poruszanych przez ruch. W niniejszym artykule podejmuję jednak ten temat, ponieważ, jak zamierzam zademonstrować, pozwala on uwypuklić wielość postaci państwa wyłaniających się ze sporów wokół stosunkowo marginalnych technicznych aspektów budowy nowej infrastruktury. Muszę zaznaczyć, że artykuł odzwierciedla wyłącznie perspektywy aktorów zaangażowanych w konflikt po stronie ruchu No TAV. Podejście takie jest spójne z przyjętą przeze mnie, zarysowaną powyżej, koncepcją etnografii państwa. Jak wskazał ponad dwadzieścia lat temu Akhil Gupta, w badaniach nad państwem nie-

² Głównym tematem moich badań były wyłaniające się w konflikcie wokół szybkiej kolei formy politycznego zaangażowania, kształtowanie się podmiotowości aktywistów, przekształcenia lokalności i tożsamości, a także formowanie się wiedzy na temat technicznych, polityczno-ekonomicznych i ekologicznych aspektów rozwoju infrastruktury. W latach 2014-2015 przeprowadziłem łącznie trzynaście miesięcy badań terenowych wśród aktywistów No TAV w Val di Susa. Badania miały charakter uczestniczący, co pozwoliło na lepsze zrozumienie subiektywnych wymiarów tego rodzaju doświadczenia politycznego. W trakcie badań przeprowadziłem 74 pogłębione wywiady z aktywistami, ekspertami i przedstawicielami lokalnych samorządów. Szereg publikacji będących owocem tych badań znajduje się obecnie w druku lub w przygotowaniu (np. Laszczkowski, w druku). Zaznajomieniu się z wynikami badań może także służyć zrealizowany przeze mnie film dokumentalny *Plac budowy: Konstruowanie oporu*, dostępny pod adresem: <https://www.youtube.com/watch?v=5XZ3-hvSlu0>. Czytelników zainteresowanych celami i postulatami ruchu No TAV, jego historią, strukturą i formami działania odsyłam ponadto do prac innych autorów, w językach angielskim i włoskim: Aime 2016; Armano, Sciortino, Pittavino 2013; Chirolì 2017; Della Porta, Piazza 2008; Mattei 2013; Torsello 2012; Zuccheti 2013.

dostępny jest żaden „Archimedesowy punkt podparcia”, który pozwalałby całościowo uchwycić przedmiot badań, a jedynie wielość usytuowanych postaci wiedzy i sposobów doświadczania państwa (1995: 392). Zgodnie z tą myślą Gupty, rozważam tutaj zmienność państwa postrzeganego przez pryzmat konkretnych usytuowanych praktyk i sporów. Pokazuję, jak państwo przybiera rozmaite postaci nawet z perspektywy tylko jednej z zaangażowanych stron.

Wątek zanieczyszczenia środowiska w związku z drążeniem tunelu w La Maddalena pojawiał się często w codziennych rozmowach, jakie prowadziłem z aktywistami No TAV i mieszkańcami Val di Susa w czasie badań terenowych. Aby go lepiej zrozumieć, uczyniłem ów aspekt jednym z tematów piętnastu wywiadów z zaangażowanymi w działania ruchu No TAV ekspertami w dziedzinach obejmujących inżynierię transportu, ochronę środowiska, zarządzanie projektami infrastrukturalnymi, geologię, medycynę i zdrowie publiczne. Rozważania przedstawione w niniejszym artykule opierają się głównie na uzyskanej w ten sposób wiedzy. Posługuję się także dokumentami, takimi jak Ocena Oddziaływania na Środowisko, stanowiąca część projektu nowej kolei, wyniki monitoringu stanu powietrza na placu budowy, prowadzonego przez wyspecjalizowaną firmę na zlecenie głównego wykonawcy oraz raporty Regionalnej Agencji Ochrony Środowiska (*Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale*, ARPA).

W pierwszej części artykułu, posługując się pojęciem „ujmowania w ramy” (*enframing*) Timothy’ego Mitchella (1990), analizuję logikę stosowania progów maksymalnego dopuszczalnego stężenia szkodliwych substancji w powietrzu jako strategii zarządzania ryzykiem. Wskazuję, że obok dwóch głównych paradygmatów zarządzania ryzykiem przez współczesne instytucje, rozpoznanych w krytycznej literaturze przedmiotu – paradygmatu „zapobiegania” (Ewald 2002) oraz „technologii gotowości” (Lakoff, Collier 2010) – trzecie podejście polega na normalizacji ryzyka. Wprowadzane normy stężenia zanieczyszczeń przekształcają ryzyko zachorowań spowodowanych przez szkodliwe substancje w statystyczną abstrakcję, przyczyniając się do podtrzymania obrazu państwa jako struktury kontrolującej zagrożenia. Następnie, w drugiej części artykułu, przyglądam się temu, jak owe „ramy”, w które rządowe instytucje zajmujące się kontrolowaniem stanu środowiska ujmują zagrożenia związane z zanieczyszczeniem, zostają wystawione na próbę, gdy na jaw wychodzą uchybienia w implementacji planu monitorowania wpływu

prac budowlanych na środowisko. Opisuję, jak w przypadku budowy tunelu w La Maddalena tego rodzaju zdarzenia uwypukliły sprzeczności i gry interesów kryjące się pod pojęciem państwa. W zakończeniu powracam na krótko do Becka, by zasugerować, że odwrócenie opisywanej przez niego relacji pomiędzy państwem a ryzykiem umożliwia stawianie nowych antropologicznych pytań na temat polityczności ryzyka.

Normalizacja ryzyka

Krytyczni badacze społeczni wyróżnili kilka rodzajów podejścia do zarządzania ryzykiem stosowanych przez nowoczesne państwa. Według francuskiego filozofa i historyka François Ewalda (2002) instytucje mogą starać się zapobiegać niebezpiecznym zdarzeniom. Przy takim podejściu uwaga skupia się niekoniecznie na tym, co jest statystycznie najbardziej prawdopodobne, a raczej na tym, czego najbardziej się obawiamy. W odniesieniu do zagrożeń dla zdrowia publicznego, jakie stwarza zanieczyszczenie powietrza wywołane budową infrastruktury, Ewaldowskie „zapobieganie” może polegać na próbach uniemożliwienia szkodliwym substancjom przedostania się do atmosfery. I tak na przykład projekt tunelu bazowego nowej kolei TurynLyon zakłada wypełnienie 261 zestandaryzowanych towarowych składów kolejowych zawierającym azbest materiałem skalnym pochodzącym z odcinka tunelu nieopodal miejscowości Mompantero, zapakowanym w specjalne worki, i wywiezienie tego materiału na składowisko w Niemczech (LTF 2014: 3437). Alternatywne podejście zakłada, że katastrofy i tak się wydarzą, pomimo wszelkich środków ostrożności. W tym wypadku wdrożone zostają „polityczne technologie gotowości” (Lakoff, Collier 2010). Celem tych technologii jest zminimalizowanie szkód w najbardziej wrażliwych obszarach. W odniesieniu do omawianego rodzaju zagrożeń podejście takie mogłoby na przykład polegać na zapewnieniu możliwości diagnozowania i leczenia pacjentów, którzy zachorują na skutek zanieczyszczenia powietrza.

Trzecie podejście, być może najbardziej rozpowszechnione, polega na normalizowaniu ryzyka. W odniesieniu do zagrożenia dla zdrowia mieszkańców, związanego z zanieczyszczeniem środowiska patogenami, normalizowanie polega na wprowadzaniu prawnie ustalonych limitów maksymalnego dopuszczalnego stężenia poszczególnych rodzajów zanie-

czyszczeń w powietrzu czy wodzie. Taka strategia zarządzania ryzykiem przekształca zagrożenie dla zdrowia konkretnych jednostek w statystyczną abstrakcję.

Normalizowanie ryzyka odpowiada logice nowoczesnej władzy według analizy Timothy'ego Mitchella (1990). Mitchell dowodzi, że nowoczesna władza polega na „ujmowaniu w ramy” (*enframing*) różnorodnych elementów społeczno-materialnej rzeczywistości. Dzięki zastosowaniu form wiedzy, wśród których główną rolę odgrywa statystyka, oraz administracyjnych technik koordynacji, z wielości zjawisk i zdarzeń wyłania się obraz abstrakcyjnego, racjonalnego porządku. Według Mitchella (1999) nowoczesne państwo, postrzegane jako abstrakcyjna, a zarazem rzeczywista struktura porządkująca życie społeczne, samo jest efektem tego rodzaju praktyk koordynacji i „ujmowania w ramy”. W odniesieniu do zagrożeń zdrowotnych związanych z zanieczyszczeniem powietrza, opisana przez Mitchella forma władzy polega na ujmowaniu swobodnie rozprzestrzeniających się cząsteczek w „ramy” statystycznie określonych norm stężenia i oficjalnym uznawaniu pewnego poziomu obecności patogenów w powietrzu za dopuszczalny. Państwo jawi się wówczas jako zdolne do racjonalnego zarządzania ryzykiem.

Przyjrzyjmy się, jak normalizowanie zanieczyszczeń wygląda w praktyce na przykładzie pyłu zawieszonego PM-10 w powietrzu wokół placu budowy w La Maddalena. Pył zawieszony (PM, z ang. *particulate matter*), to ciekła albo stała, organiczna bądź nieorganiczna materia zawieszona w atmosferze. Jej źródło może być naturalne albo związane z działalnością człowieka, na przykład dowolny proces spalania lub tarcia. Różne rodzaje pyłu zawieszonego klasyfikowane są według średniej wielkości cząsteczek. Największe cząsteczki, PM-10, mają średnicę 10 mikrometrów. Dostają się one do górnych dróg oddechowych, podczas gdy cząsteczki PM-2.5 przedostają się do pęcherzyków płucnych, zaś najmniejsze cząsteczki, PM-0.1 mogą zastąpić tlen w pęcherzykach i razem z krwią trafiają do naczyń włosowatych i tkanek w całym ciele. Cząsteczki pyłu zawieszonego mogą powodować raka i szereg chorób układu oddechowego i sercowo-naczyniowego (WHO 2013), dlatego też badanie stężenia pyłu w atmosferze stanowi ważny element programów monitorowania oddziaływania środowiskowego projektów infrastrukturalnych.

Aprobując projekt nowej kolei TurynLyon, Międzyministerialny Komitet Programowania Ekonomicznego (*Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*, CIPE), zobowiązał głównego wykonawcę

tunelu eksploracyjnego, spółkę LTF, do regularnego monitorowania wpływu prac budowlanych na środowisko. Przewidziane działania obejmowały pomiary stężenia pyłu zawieszonego, azbestu i innych form zanieczyszczenia na terenie budowy i w miejscowościach leżących w promieniu kilku kilometrów. Nadzorowanie działań wykonawcy zostało powierzone Regionalnej Agencji Ochrony Środowiska (ARPA). Wykonawca miał przekazywać Agencji wyniki pomiarów, natomiast zadaniem ARPA było opracowywanie raportów na podstawie otrzymanych danych i publikowanie ich na stronie internetowej Agencji³. To właśnie na tym etapie możemy najwyraźniej zaobserwować efekt „ujmowania w ramy”. W publikowanych od 2014 roku raportach dane zostały przedstawione w postaci oznaczonych kolorami przedziałów. Każdy rodzaj zanieczyszczenia dopóty, dopóki pozostawał w prawnie dopuszczalnym stężeniu (np. 50 µg/m³ dla PM-10), reprezentowany był przez zielony pasek w odpowiedniej komórce miesięcznej tabeli. Jedynie w przypadku przekroczenia normy w tabeli pojawiłyby się inne kolory – żółty, czerwony i purpurowy – oznaczające stopień przekroczenia dopuszczalnych limitów. Otrzymujemy zatem czytelny obraz stężenia poszczególnych zanieczyszczeń w powietrzu na przestrzeni kolejnych miesięcy.

Jednak, co podkreślił jeden z moich rozmówców z grupy ekspertów zaangażowanych w ruch No TAV, lekarz internista, obraz ten przysłania rzeczywiste zmiany stężenia niebezpiecznych dla zdrowia cząsteczek, a tym samym także zmiany intensywności ryzyka zachorowań. Zawarte w raportach na stronie ARPA tabele dotyczące stężenia pyłu zawieszonego PM-10 były niemal zawsze całe zielone. Problem w tym, że z medycznego punktu widzenia nie istnieje naprawdę bezpieczny limit atmosferycznego stężenia patogenów takich jak pył zawieszony czy azbest. Prawdopodobieństwo wystąpienia zachorowań na raka i inne schorzenia rośnie proporcjonalnie do wzrostu koncentracji szkodliwych cząsteczek w powietrzu. Jak wyjaśnia mój rozmówca,

Jeżeli zaczniesz od niskiego stężenia, powiedzmy od pięciu czy dziesięciu mikrogramów na metr sześcienny, i dojdiesz do piętnastu czy dwudziestu, to wciąż jesteś w ramach dopuszczalnego limitu. Dostajesz więc zielony pasek. Ale w rzeczywistości przyczyniasz się do wzrostu liczby zachorowań. Niestety ten sposób prezentacji nic ci o tym nie powie.

³ <http://www.arpa.piemonte.it/approfondimenti/grandi-opere/torino-lione/nltl/dati-ltf-1/dati-ltf>

Nawiązując do wspomnianej powyżej konstruktywistycznej perspektywy Douglas i Wildavsky'ego (1983), można by powiedzieć, że normy dotyczące ryzyka są ewidentnym konstruktem społecznym, ale samo zagrożenie ma charakter biofizyczny, niezależny od naszych wyobrażeń. Prawnie ustanowione progi pozwalające stwierdzić, że koncentracja pyłu lub innych szkodliwych substancji, na przykład azbestu, w powietrzu jest „dopuszczalna” bądź „bezpieczna”, przysłaniają fakt, że każdy wzrost stężenia tych cząsteczek potencjalnie zwiększa ilość przypadków raka i innych chorób na przestrzeni lat.

Na tym właśnie polega normalizujący efekt progów: ponieważ przypadki zachorowań są losowo rozproszone, a objawy choroby mogą wystąpić dopiero po wielu latach, możliwe jest polityczne zdefiniowanie ryzyka jako „mieszczącego się w granicach normy” – przynajmniej dopóki liczba przypadków zachorowań nie stanie się zbyt duża na określonym terenie w krótkim czasie. Jaka liczba zachorowań jest liczbą „zbyt dużą”, to kwestia arbitralnych decyzji oraz społecznej percepcji⁴. Innymi słowy, o ile zastosowanie progów dopuszczalnego stężenia pozwala ujmować rozprzestrzenianie się niebezpiecznych cząsteczek w statystyczne ramy i dzięki temu podtrzymywać „efekt państwa” (*state effect*; Mitchell 1999) jako racjonalnej struktury kontrolującej ryzyko, w istocie tego rodzaju normy i związana z nimi wizualna metoda prezentacji danych maskują potencjalnie rosnące zagrożenie. Według cytowanego powyżej lekarza, limity stężenia nie tyle chronią mieszkańców terenów objętych oddziaływaniem prac przed chorobą, co ustalają liczbę zachorowań i w konsekwencji zgonów, którą państwo uznaje za możliwą do zaakceptowania.⁵

⁴ Nawet kiedy w społecznym odbiorze mamy do czynienia z dramatycznym wzrostem zachorowań wśród określonej populacji, niemożność jednoznacznego stwierdzenia dokładnej przyczyny zachorowania danego pacjenta na przykład na raka płuc pozwala instytucjom państwowym utrzymywać, że to nie zanieczyszczenie powietrza związane z działalnością przemysłową czy budową infrastruktur stanowi przyczynę kryzysu (zob. Cable, Mix, Shriver 2008). I tak na przykład w kilku rejonach na Południu Włoch od lat toczy się spór, w którym mieszkańcy i ruchy społeczne oskarżają zakłady przemysłowe, władze lokalne i państwowe oraz mafię o współudział w doprowadzeniu do dramatycznej liczby zachorowań na raka wśród miejscowej ludności, na co władze odpowiadają, zarzucając mieszkańcom niezdrowy tryb życia, w tym „kulturę” powszechnego palenia papierosów (Greco 2016).

⁵ Ocena Oddziaływania na Środowisko, stanowiąca część wstępnego projektu nowej kolei, stwierdza między innymi, że emisja cząstek stałych do powietrza w związku z pracami budowlanymi prawdopodobnie spowoduje dziesięcioprocentowy wzrost zapadalności na choroby układu sercowo-naczyniowego i oddechowego (LTF 2010: 87).

Zmącone pomiary

Ramy, w które ujmowane są społeczno-materialne zjawiska i relacje i którym państwo zawdzięcza swą postrzeganą spójność i racjonalność, okazują się niekiedy delikatne i niestabilne. Na początku 2014 roku aktywiści ruchu No TAV ujawnili rezultaty prowadzonego na zlecenie LTF pomiaru stężenia pyłu PM-10 w La Maddalena w okresie od marca do września 2013⁶. Ujawnione dane nie były ogólnodostępne, choć powinny były zostać przekazane ARPA i opublikowane. Dane wygenerowane przez optyczny licznik cząstek pokazywały, że prawnie dozwolone dzienne stężenie cząsteczek (50 µg na metr sześcienny powietrza) zostało przekroczone 88 razy w ciągu 189 dni objętych badaniem. W niektóre dni normy zostały przekroczone o 300%.

Rzecznicy projektu połączyli siły z kierownictwem ARPA, wspólnie zaprzeczając, jakoby dozwolone stężenie PM-10 było wielokrotnie i znacząco przekraczane. Nadzwyczajny Komisarz Rządu do spraw budowy kolei TurynLyon, Mario Virano, zapewniał, że „te dane są niesłychanie zadowalające, jeżeli chodzi o wszystkie środowiskowe zmienne. Tak dobrych wyników nie zawdzięczamy szczęściu, lecz temu, że (...) jesteśmy przygotowani, by stawić czoła każdej sytuacji, interweniując na czas”. Poszedł mu w sukurs dyrektor ARPA, Angelo Robotto, który stwierdził w wypowiedzi dla prasy, że wszelkie dane dotyczące jakości powietrza na i wokół placu budowy pozostawały „poniżej prawnych limitów” nie licząc, jak to określił, kilku nieistotnych „epizodów”⁷.

W oczach mieszkańców Val di Susa skandal związany z próbą ukrycia danych o zanieczyszczeniu powietrza potwierdził to, czego wyrazem jest, według rozpowszechnionej opinii, cały projekt Turyn-Lyon: funkcjonowanie pod przykrywką instytucji państwa skomplikowanej sieci interesów, łączącej przedstawicieli rządu, biznesu, finansów i zorganizowanej przestępczości. Zacytuję fragment tylko jednej z wielu podobnych rozmów, jakie przeprowadziłem z mieszkańcami doliny – w tym przypadku z Paolo, emerytowanym pracownikiem

Rządowa Komisja Oceny Oddziaływania na Środowisko zaakceptowała projekt wraz z tym zapisem.

⁶ <http://www.notav.info/post/primi-dati-sulle-polveri-sottili-al-cantiere-tav-la-situazione-preoccupante/>

⁷ http://torino.repubblica.it/cronaca/2014/03/27/news/1_arpa_nel_cantiere_tav_nessun_rischio_ambientale-82088778/

biurowym w zakładach metalowych, od wielu lat zaangażowanym w działalność w obronie środowiska w Val di Susa, w tym przede wszystkim w ruchu No TAV:

PAOLO: Mamy do czynienia z systemem finansowym, na którego szczycie stoi garstka osób, które opracowały sposoby na to, by przywłaszczyć sobie publiczne pieniądze. (...) Korzystają na tym banki, które zarządzają tymi pieniędzmi. (...) Projekt zainicjowały pewne rodziny włoskich przemysłowców, wśród których byli Agnelli – ci od Fiata – (...) i inne grupy. (...) Połączyli się i zaprojektowali system szybkich kolei po to, żeby zagarnąć publiczne pieniądze.

MATEUSZ: To jaka jest w tym wszystkim rola państwa?

PAOLO: Państwo służy tym siłom. (...) Jest narzędziem, którego te siły używają, by osiągnąć swoje cele.

Państwo okazuje się zatem mieć zaledwie drugorzędne znaczenie w relacjach władzy; jest jedynie narzędziem, którym posługują się, jak najczęściej to ujmowali moi rozmówcy, „potężne siły” (*poteri forti*). Wśród podmiotów, jakie zdaniem moich rozmówców zaliczają się do tej kategorii, najczęściej wymieniane były: banki, grupy kapitałowe, rodziny potentatów przemysłowych i finansowych, Confindustria (Konfederacja Przemysłu), wielkie i nieco mniejsze przedsiębiorstwa, zwłaszcza te z sektora budowlanego i inżynierii lądowej oraz zorganizowana przestępczość (mafie). Korupcja stanowi utrwalony topos we włoskim dyskursie na temat państwa. Państwo jest we Włoszech często postrzegane jako obca struktura, zewnętrzna wobec społeczeństwa lub konkretnych lokalnych społeczności i wykorzystująca ich zasoby dla zapewnienia korzyści uprzywilejowanym grupom, takim jak politycy czy elity finansowe (zob. np. Ginsborg 2003; Guano 2010; Pardo 2004; Stacul 2016). W tym kontekście, zdaniem moich rozmówców z ruchu No TAV, próba ukrycia danych o zanieczyszczeniu powietrza w związku z budową tunelu w La Maddalena świadczyła o uwikłaniu instytucji takich jak ARPA, odpowiedzialnych za kontrolowanie zagrożeń, dbanie o środowisko i zdrowie obywateli, w dwuznaczne związki z firmami budowlanymi i grupami interesów. Tym samym próba owa przydała konkretności ogólnej, ugruntowanej wiedzy potocznej (Malewska-Szałygin 2002) o państwie i władzy. Ujawnione w ten sposób relacje zaprzeczyły

obrazowi państwa jako koherentnego podmiotu, który może, lub choćby chce, kontrolować ryzyko w transparentny sposób.

Zaangażowanie przedstawicieli rządu na rzecz projektu nie jest prostym wyrazem woli państwa. Granice pomiędzy państwem i nie-państwem, publiczną polityką i prywatnymi interesami, są tu wyjątkowo zamazane (Gupta 1995). Warto jednak zauważyć, że sprzeczności zachodzą również wewnątrz instytucji państwowych. W niemalże tym samym czasie, kiedy dyrektor Robotto wspólnie z komisarzem Virano zaprzeczali ujawnionym faktom, techniczny raport ARPA z grudnia 2013 roku krytykował LTF za zaniedbania w dokumentowaniu rezultatów monitoringu stężenia PM-10⁸. Podobnie w 2014 i 2015 roku ARPA zwracała uwagę na uchybienia w implementacji planu monitorowania środowiska, wielokrotnie potępiając opóźnienia i poważne luki w udostępnianych danych⁹. Taka rozbieżność pomiędzy technicznymi dokumentami przygotowywanymi przez ARPA a publicznymi deklaracjami jej dyrektora wskazuje na ambiwalentne relacje zarówno pomiędzy ARPA a rządem Włoch i regionalnymi władzami Piemontu, jak i wewnątrz samej Agencji. „Technicy ARPA to profesjonaliści, którzy wykonują swoją robotę” zapewniał mnie jeden z ekspertów ruchu No TAV,

tylko że na końcu to i tak politycy decydują o tym, co zrobić z wynikami. (...) Mamy do czynienia ze złą kontrolującą i kontrolowaną. Gdyby ARPA była naprawdę niezależna, byłibyśmy lepiej chronieni. Ale ARPA (...) jest pod polityczną kontrolą Regionu, więc... każdy może wyciągnąć swoje wnioski!

Z drugiej strony, inny ekspert związany z ruchem No TAV podzielił się ze mną następującą refleksją:

Z pewnością wewnątrz ARPA jest jakaś znaczna część, która popiera projekt, choćby ze względu na relacje władzy. (...) Ten projekt jest wart tyle pieniędzy, że ma ogromne znaczenie w rozgrywkach o władzę. Ale są też pewne sprzeczności (...). Nie mamy do czynienia z monolitem.

⁸ https://www.arpa.piemonte.it/approfondimenti/grandi-opere/torino-lione/nltl/dati-arpa-1/atmosfera-1/Cunicolo_Valutazione_AOCO_dati_LTF_Atmosfera.pdf

⁹ Zob. np. <https://www.arpa.piemonte.gov.it/approfondimenti/grandi-opere/torino-lione/nltl/dati-arpa-1/atmosfera-1/RelazioneDivalutazioneDatiTELTCorsodOperaGennaioMarzo2015.pdf>

Odnosząc się do innych przypadków, kiedy kontrowersyjne dane obciążające wykonawców projektu TurynLyon bądź instytucje nadzoru okazywały się możliwe do odnalezienia w Internecie, mój rozmówca zasugerował, że być może bywało to efektem celowego działania pracowników owych instytucji, którzy potępiali sposób realizacji projektu i mieli nadzieję, że dane trafią w ręce aktywistów. Zatem procedury dotyczące kontroli oddziaływania budowy tunelu w La Maddalena na środowisko nie tylko uwypukliły interesy łączące przedstawicieli państwa z przemysłem budowlanym i innymi *poteri forti* zaangażowanymi w projekt TurynLyon, lecz także stały się katalizatorem sprzeczności i tarć wewnątrz państwowych instytucji zarządzania ryzykiem. Być może również – choć tego nie wiemy – przyczyniły się do nawiązania relacji *sub rosa* łączących anonimowych pracowników tych instytucji z kontestującym rządowe projekty „rozwoju infrastrukturalnego” ruchem No TAV.

Zakończenie

W niniejszym artykule praktyki związane z kontrolowaniem ryzyka zanieczyszczenia powietrza podczas budowy tunelu w La Maddalena posłużyły mi za pryzmat, umożliwiając etnograficzne spojrzenie na państwo. Instytucje państwowe, takie jak ARPA, uczestniczyły w tych praktykach na różne sposoby, ale same w sobie nie stanowiły przedmiotu mojego opisu. Z przedstawionego przeze mnie materiału etnograficznego wyłoniło się kilka różnych postaci państwa: widzieliśmy państwo, które „ujmuje w ramy” społeczno-materialną rzeczywistość, normalizując ryzyko za pomocą statystyki; państwo, które okazuje się narzędziem w ręku potężnych grup interesów, maską pozwalającą ukryć rzeczywiste relacje władzy (Abrams 1988); a także państwo pełne sprzeczności, będące terenem artykułowania jawnych i ukrytych konfliktów i sojuszy. Praktyki zarządzania ryzykiem okazały się katalizatorem relacji, w których państwo nabiera różnorodnych znaczeń i kształtów.

Zagadnienie relacji pomiędzy ryzykiem a władzą staje się szczególnie istotne w czasach lęku przed terroryzmem oraz katastrofalnych zmian klimatu. Ryzyko, pisze Beck (2006: 332) istnieje tylko wirtualnie; nie jest zdarzeniem, a jedynie antycypacją możliwych zdarzeń.

To, jaką formę przybierze, jest kwestią społecznej konstrukcji i relacji władzy (także Douglas, Wildavsky 1983). Podobnie jest z państwem. Nie posiada ono ontologicznej spójności, lecz przybiera różnorodne formy w społecznych praktykach, dyskursach i relacjach tworzonych przez rozmaicie usytuowanych aktorów. Kończąc, chciałbym zatem odwrócić zdanie Becka, od którego zacząłem. To nie państwo intensyfikuje swoje wysiłki w przewidywaniu i kontrolowaniu ryzyka. To raczej napięcie, jakie towarzyszy antycypowaniu możliwej przyszłości, sprzyja mnożeniu i kontestowaniu rozmaitych postaci państwa. Wynika z tego potrzeba przeformułowania stawianych zazwyczaj pytań o relacje pomiędzy państwem a ryzykiem. Zamiast pytań o skuteczność państwowego zarządzania ryzykiem, z punktu widzenia antropologii państwa znaczenia nabierają pytania o formy i relacje władzy, jakie stają się możliwe dzięki definiowaniu i kontrolowaniu ryzyka. W niniejszym artykule zanalizowałem niektóre sposoby, w jakie państwo uzyskuje realność za pomocą tych praktyk, jednocześnie maskując stosunki pomiędzy różnymi instytucjami i innymi aktorami, a także zagrożenia dla zdrowia obywateli. Praktyki zarządzania ryzykiem służą zarówno umacnianiu, jak i podważaniu rozróżnienia pomiędzy państwem a nie-państwem. Wokół technik kontroli ryzyka mogą powstawać nowe obszary antagonizmu politycznego, nowe sojusze i linie podziałów. Antropologiczne podejście do zagadnienia polityczności ryzyka musi polegać na odrzuceniu apriorycznych założeń o państwie jako podmiocie działań oraz na traktowaniu praktyk i sporów dotyczących technologicznych zagrożeń jako konstytutywnych wobec form i relacji władzy.

Podziękowania

Pragnę podziękować ruchowi No TAV za otwartość, która pozwoliła mi na realizację badań. Jestem wdzięczny w szczególności Mario Cavargnii, Marinie Clerico, Paolo Perotto, Gabrielli Titonel, Marco Tomalino, a zwłaszcza Simone Franchino, którzy podzielili się ze mną swą wiedzą. Dziękuję Annie Malewskiej-Szałygin oraz dwojgu anonimowym recenzentom za pomocne uwagi na temat wcześniejszej wersji tekstu.

BIBLIOGRAFIA

- Abrams, P. (1988). Notes on the Difficulty of Studying the State. *Journal of Historical Sociology*, 1 (1), 5889. doi: 10.1111/j.1467-6443.1988.tb00004.x.
- Aime, M. (2016). *Fuori dal Tunnel: Viaggio Antropologico nella Val di Susa*. Roma: Meltemi.
- Armano, E., G. L. Pittavino, R. Sciortino (2013). Occupy in Valsusa: The No TAV Movement. *Capitalism, Nature, Socialism*, 24 (2), 1426.
- Barry, A. (2013). *Material Politics: Disputes along the Pipeline*. Malden: Wiley Blackwell. doi: 10.1002/9781118529065.
- Beck, U. (1992). *Risk Society: Towards a New Society*. London: Sage Publications.
- Beck, U. (2006). Living in the World Risk Society. *Economy and Society*, 35 (3), 329345. doi: 10.1080/03085140600844902.
- Cable, S., Mix, T. L., Shriver, T. E. (2008). Risk Society and Contested Illness: The Case of Nuclear Weapons Workers. *American Sociological Review*, 73, 380401. doi: 10.1177/000312240807300302.
- Checker, M. (2007). 'But I Know It's True': Environmental Risk Assessment, Justice, and Anthropology. *Human Organization* 66 (2), 112124. doi: 10.17730/humo.66.2.1582262175731728.
- Chirolì, R. (2017). *Ora e Sempre No TAV: Pratiche e Identità del Movimento Valsusino contro l'Alta Velocità*. Milano: Mimesis.
- Della Porta, D., Piazza, G. (2008). *Voices of the Valley, Voices of the Straits: How Protest Creates Communities*. New York: Berghahn Books.
- Douglas, M., Wildavsky, A. (1983). *Risk and Culture: An Essay on the Selection of Technological and Environmental Dangers*. Berkeley: University of California Press.
- Ewald, F. (2002). The Return of Descartes's Malicious Demon: An Outline of the Philosophy of Precaution. W: T. Baker, J. Simon (red.), *Embracing Risk: The Changing Culture of Insurance and Responsibility* (s. 273301). Chicago: University of Chicago Press.
- Ferguson, J., A. Gupta (2002). Spatializing States: Toward an Ethnography of Neoliberal Governmentality. *American Ethnologist*, 29 (4), 9811002. doi: 10.1525/ae.2002.29.4.981.
- Fiske, A. (2017). Bounded Impacts, Boundless Promise: Environmental Impact Assessments of Oil Production in the Ecuadorian Amazon. W: P. Harvey, C. B. Jensen, A. Morita (red.), *Infrastructures and Social Complexity: A Companion*, s. 6376. New York: Routledge.

- Ginsborg, P. (2003). *Italy and Its Discontents: Family, Civil Society, State 1980-2001*. New York: Palgrave Macmillan. doi: 10.1007/978-1-137-11741-0.
- Greco, C. (2016). Blaming the Southern Victim: Cancer and the Italian ‘Southern Question’ in Terra dei Fuochi and Taranto. *Anthropology Today*, 32 (3), 1619. doi: 10.1111/1467-8322.12255.
- Guano, E. (2010). Taxpayers, Thieves, and the State: Fiscal Citizenship in Contemporary Italy. *Ethnos*, 75 (4), 377401.
- Gupta, A. (1995). Blurred Boundaries: The Discourse of Corruption, the Culture of Politics, and the Imagined State. *American Ethnologist*, 22 (2), 375402. doi: 10.1525/ae.1995.22.2.02a00090.
- Harvey, P. (2005). The Materiality of State-Effects: An Ethnography of a Road in the Peruvian Andes. W: C. Krohn-Hansen, K. G. Nustad (red.), *State Formation: Anthropological Perspectives*, s. 123141. London: Pluto Press.
- Harvey, P., Knox, H. (2012). The Enchantments of Infrastructure. *Mobilities*, 7 (4), 521536. doi: 10.1080/17450101.2012.718935.
- Harvey, P., Knox, H. (2015). *Roads: An Ethnography of Infrastructure and Expertise*. Ithaca: Cornell University Press.
- Kuligowski, W., Stanisław, A. (2017). *Ruchome modernizacje: Między Autostradą Wolności a „starą dwójką”*. Warszawa: Instytut Wydawniczy Książka i Prasa.
- Lakoff, A., Collier, S. J. (2010). Infrastructure and Event: The Political Technology of Preparedness. W: B. Braun, S. J. Whatmore (red.), *Political Matters: Technoscience, Democracy, and Public Life*, s. 243266. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Laszczkowski, M. (w druku, 2019). Rethinking Resistance Through and as Affect. *Anthropological Theory* 19(4). doi: 10.1177/1463499618793078.
- Li, F. (2009). Documenting Accountability: Environmental Impact Assessment in a Peruvian Mining Project. *PoLAR: Political and Legal Anthropology Review* 32 (2), 218236. doi: 10.1111/j.1555-2934.2009.01042.x.
- LyonTurin Ferroviaire (2010). *Nuova Linea Torino Lione, Parte Comune Italo-Francese – Tratta in Territorio Italiano. Progetto Preliminare in Variante. Studio di Impatto Ambientale. Sintesi Non Tecnica*. Pozyskano z http://www.regione.piemonte.it/ambiente/valutazioni_ambientali/dwd/progettoTorino-Lyon/C3C_0105_01-00-03_10-04_A%20SINT%20NON%20TEC-F.pdf
- LyonTurin Ferroviaire (2014). *Gestione di Materiale di Scavo, Documenti Lato Italia – Gestione del Materiale Contenente Amianto*. Pozyskano z https://www.autistici.org/spintadalbass/wp-content/uploads/2015/01/PD2_C3B_2012_00-04-94_10-04_Gestione-del-materiale-contenente-amianto_A.pdf

- Malewska-Szałygin, A. (2002). *Wiedza potoczna o sprawach publicznych: Rozmowy o władzy lokalnej w wybranej gminie mazurskiej w latach 1994/1995*. Warszawa: DiG.
- Mattei, U. (2013). Protecting the Commons: Water, Culture, and Nature: The Commons Movement in the Italian Struggle against Neoliberal Governance. *The South Atlantic Quarterly*, 112 (1), 366376. doi: 10.1215/00382876-2020244.
- Mercalli, L., Giunti, L. (red.) (2015). *TAV No TAV: Le Ragioni di una Scelta*. Trieste: Scienza Express.
- Mitchell, T. (1990). Everyday Metaphors of Power. *Theory and Society*, 19, 545577.
- Mitchell, T. (1999). Society, Economy, and the State Effect. W: G. Steinmetz (ed.), *State/Culture: State-Formation after the Cultural Turn*, s. 7697. Ithaca: Cornell University Press.
- Navaro-Yashin, Y. (2002). *Faces of the State: Secularism and Public Life in Turkey*. Princeton: Princeton University Press.
- Pardo, I. (2004). Where It Hurts: An Italian Case of Graded and Stratified Corruption. W: I. Pardo (red.), *Between Morality and the Law: Corruption, Anthropology and Comparative Society*, s. 3352. London: Routledge.
- Rizzi, G., Tartaglia, A. (red.) (2015). *Il TAV TorinoLione: Le Bugie e la Realtà*. Napoli: Edizioni Intra Moenia.
- Stacul, J. (2016). From the Mayor's Viewpoint: Political Speech and the 'Spatialization of the State' in Northern Italy. *Anthropological Quarterly*, 89 (1), 221246.
- Torsello, D. (2012). *The New Environmentalism? Civil Society and Corruption in the Enlarged EU*. Farnham: Ashgate.
- World Health Organization (2013). *Health Effects of Particulate Matter*. Pozyskano z: http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0006/189051/Health-effects-of-particulate-matter-final-Eng.pdf.
- Zucchetti, M. (2013). The TurinLyon High-Speed Rail Opposition: The Commons as an Uncommon Experience for Italy. *The South Atlantic Quarterly*, 112 (2), 388395. doi: 10.1215/00382876-2020262.