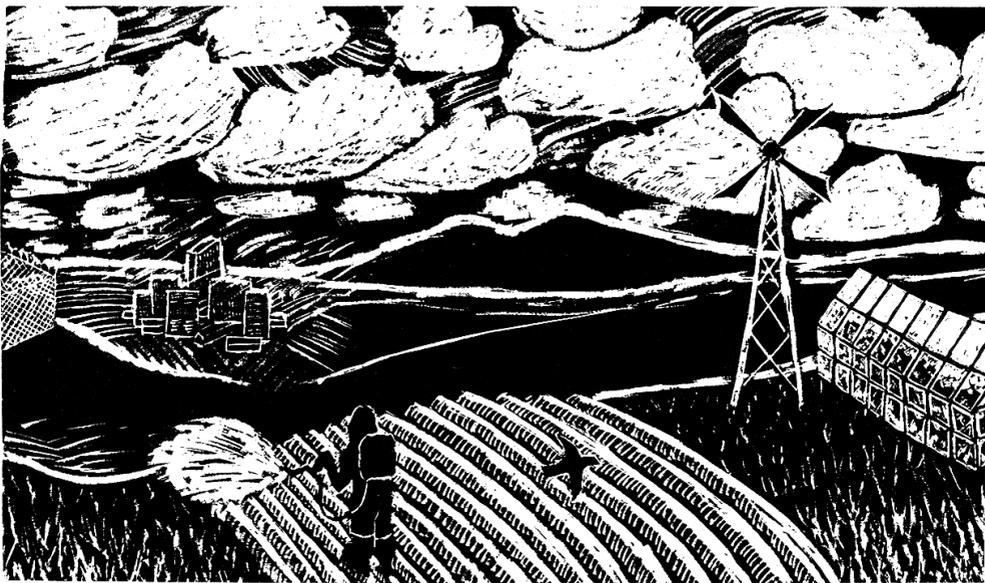


**ASSEMBLEA CONTRO IL TAV
EUSKAL HERRIA**

DOMINIO AD ALTA VELOCITÀ



ISTRIXISTRIX

NO AL TRENO AD ALTA VELOCITÀ

Stop allo sviluppo distruttore

Ci sono molte ragioni per rifiutare questo progetto perché comporta:

GRAVI IMPATTI ECOLOGICI

La realizzazione delle opere per il tracciato e il funzionamento del TAV porterà con sé gravissimi effetti in molteplici direzioni. Significa aggredire la terra, depredare le risorse materiali ed energetiche, alterare gli equilibri ecologici e distruggere la nostra necessaria armonia con ciò che ci circonda.

Il TAV aggredisce la terra

Gran parte dell'impatto locale sarà perfino maggiore di quello prodotto dalle stesse autostrade e dalle altre linee ferroviarie a causa della rigidità delle condizioni costruttive (raggi di curvatura molto ampi, pendenze molto ridotte) imposte dalle linee dell'Alta velocità. I treni TAV secondo le tratte raggiungeranno velocità massime di 250-350 km/h per i viaggiatori e di 125 km/h per il trasporto merci. Si tratta di uno degli esempi più duri e aggressivi di tutte le infrastrutture di trasporto. L'assoluta inadattabilità del TAV all'orografia che attraversa sopporrà lo scavo e il movimento di masse impressionanti di terra, la proliferazione di grosse discenderie, terrapieni, muri di contenzione, viadotti, e la creazione di montagne di discariche come conseguenza fondamentale della costruzione degli enormi tunnel previsti, il cui impatto finisce per assumere una dimensione gravissima (nel paese basco è previsto tra gli altri un tunnel di 11,2 km nella Sierra di Aralar e un altro nel Monte Udalaitz).

L'Alta Velocità inquina e favorisce il nucleare

Il fortissimo aumento del consumo e dello sperpero di energia che l'Alta Velocità implica è la causa di enormi costi ecologici e di inquinamento. Bisognerà far ricorso fondamentalmente all'energia elettrica di origine nucleare – importandola principalmente dalla Francia – e ai megaprogetti di gas naturale, gas che d'altra parte è molto pericoloso e nocivo. Il TAV sarà rifornito in misura minore da centrali a carbone, idroelettriche e grandi centrali eoliche, i cui effetti, in alcuni casi, sono nefasti in diversi ambiti.

Un aumento del deterioramento ecologico a tutti i livelli

La grande velocità del TAV e la vicinanza di altre infrastrutture creano un forte aumento della degradazione dell'ambiente e aumentano tantissimo i pericoli, ancor più in un territorio tanto martoriato come il nostro. Rappresenterà una barriera invalicabile per il territorio, in quanto per motivi di sicurezza deve essere completamente isolato, provocando gravi danni all'ecosistema. Produce enormi problemi di rumore e vibrazioni, con serie ripercussioni sulla salute (aumento improvviso dello stress e disturbi del sonno) e sul comportamento animale e umano. Per non parlare dell'inquinamento e dell'impatto elettromagnetico causati dai lavori del TAV e dalle linee ad alta tensione. Tali ripercussioni possono riassumersi così: aumento dell'ozono troposferico e degli ossidi di azoto contribuendo all'effetto serra e alla pioggia acida con effetti dannosi sulla nostra salute; radiazioni elettromagnetiche che provocano alterazioni nella produzione di ormoni e proteine; incidenza di tumori, leucemie, disturbi del sistema immunitario?

Significherà lo sfruttamento smisurato e l'apertura di nuovi cantieri.

L'impiego massiccio di metalli pesanti, esplosivi, sostanze chimiche, eccetera, significa ugualmente un incremento della contaminazione nelle

zone colpite e nella catena produttiva di questi elementi, con un impatto sul clima, sulla flora e sulla fauna. Il numero di specie colpite direttamente o indirettamente raggiunge le 12,500 specie tra flora e fauna catalogata nei Paesi Baschi e di circa 25,000 specie, in maggior parte invertebrati, che però non sono catalogate.

UN MODELLO ECONOMICO E SOCIALE **DISTRUTTORE** **E A FAVORE DELLO SVILUPPO**

Il TAV non solo rappresenta una feroce aggressione dell'ambiente, ma implica anche un enorme impatto a livello socio-economico e culturale.

Il TAV aumenta le diseguaglianze

Fa parte di un vasto piano di infrastrutture di trasporto, la Rete Europea di autostrade e Treni ad Alta Velocità, indispensabile per dare un impulso al Mercato Unico e alla globalizzazione economica. Questo piano è stato disegnato sulla scala dell'Unione Europea dalle multinazionali della Tavola rotonda delle Industrie Europee e dai rappresentanti degli Stati, in una strategia di allargamento dei mercati, di aumento dei benefici a spese della popolazione e di concentrazione del potere sulle loro spalle. Questo piano, con le sue pretese di progresso, in realtà produce una maggiore destrutturazione sociale e la progressiva espansione delle diseguaglianze, la precarietà, la disoccupazione, la miseria e l'esclusione sociale. Le risorse pubbliche vengono scialacquate nella creazione di gigantesche e costosissime infrastrutture, e in parallelo a questa tendenza si assiste al taglio delle spese di carattere sociale. Il costo economico del progetto sarà immenso: attualmente si stima in oltre 20 miliardi per la costruzione dell'infrastruttura, cifra che probabilmente alla fine sarà moltiplicata per due o tre, come è sempre successo nei progetti delle grandi opere pubbliche.

Gravi disequilibri territoriali

Il TAV contempla unicamente il collegamento rapido tra le capitali, e di fronte a ciò lascia subordinato l'enorme impatto ambientale e le ripercussioni negative che comporterà sulla qualità della vita e sull'economia dei comuni rurali e le regioni intermedie che serviranno da mero supporto fisico e patiranno le conseguenze dello squilibrio nei confronti delle zone macro-urbane che il TAV va a potenziare. In nessun'altra opera del governo basco è tanto evidente come in questa lo sperpero tremendo e le concentrazioni di investimenti, tendenti a una sempre maggiore centralizzazione del territorio.

Impatto tremendamente negativo sull'ambiente agricolo-rurale

L'enorme impatto ambientale e la perdita di terreni agricoli provocati dal TAV, insieme all'aumento della divisione tra campagna e città porranno ai limiti della vivibilità l'ambiente agricolo-rurale e le condizioni di vita delle popolazioni rurali colpite.

Un sistema gerarchico e autoritario

Il progetto del TAV rappresenta un'impresa colossale e necessita lo sviluppo di tecnologie sofisticate, che sono alla portata solamente di imprese gigantesche. La volontà di dominare la natura e di riprodurre una società gerarchizzata e militarizzata in un mondo dove dominano i valori del denaro e la legge del più forte è chiarissima. L'allontanamento dei cittadini coinvolti dai centri di decisione economica e politica rende sempre più difficile il controllo e l'intervento di questi sulle loro condizioni di vita e i problemi che li colpiscono. Significa una maggiore dipendenza da centri di potere totalmente estranei alla nostra identità sociale e culturale e un consolidamento a livello mondiale dell'abisso tra i paesi del Centro sviluppato e la Periferia impoverita e sfruttata.

Il dispotismo della velocità

Il TAV riduce tutta una realtà complessa quasi esclusivamente al fattore tempo. È un esempio emblematico di tutto uno stile di vita e un'ideologia della modernità basato sulla competitività, il consumismo, la mancanza di solidarietà e un feroce individualismo. La nostra epoca almeno può tenere una cosa per certa: non si nota una relazione di causa-effetto tra lo “sviluppo”, l'accelerazione delle velocità di trasporto, e l'emancipazione sociale e culturale: mentre pare evidente che la vita propriamente detta, sia la vita individuale che quella collettiva (costumi, comunicazione, sensibilità, creatività), procedono nel senso di un progressivo deterioramento.

La marginalizzazione del trasporto ferroviario pubblico

Profondamente collegati con lo sviluppo del TAV stiamo assistendo a dei fatti che colpiscono gravemente il futuro del trasporto ferroviario pubblico, mediante la riduzione di personale, l'abbandono progressivo di servizi e del concetto stesso di Servizio Pubblico. Il TAV relegherà alla marginalità, come lo ha fatto in altri luoghi, l'accessibilità e l'utilità del treno convenzionale per la maggior parte della popolazione. E nemmeno risolverà nessuno dei problemi che porta il trasporto su strada (inquinamento, incidenti, eccetera), mentre invece potenzia un modello economico-sociale e uno stile di vita che stimola la domanda di trasporto e di mobilità in tutti i modi, aumentando i danni globali del trasporto in campo ecologico e sociale.

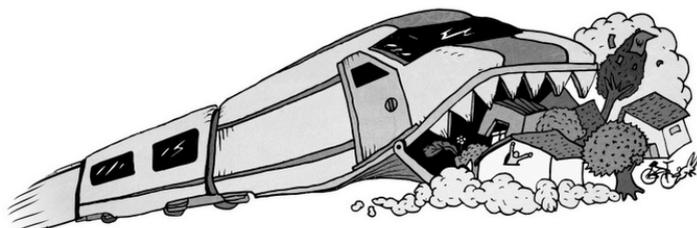


PER LA PARALIZZAZIONE DEL TAV

Attraverso un conflitto di questo tipo viene di nuovo a riproporsi la questione del modello di sviluppo che ci vogliono imporre, provocando le brutali conseguenze che già possiamo vedere. Le proposte che facciamo esigono la paralizzazione del progetto del TAV e delle grandi infrastrutture, per aprire un processo di dibattito sociale continuativo e partecipativo creando progressivamente le basi per un nuovo modello sociale.

Pensiamo che la lotta contro il TAV sia una possibilità per un cambiamento radicale dei valori nell'organizzazione economica, sociale e politica, che permetta di soddisfare le necessità umane in accordo con la Natura e facilitare l'autonomia, come persone e come popoli. Questa rivendicazione non ha nulla dell'isolamento, ma si collega agli sforzi simili che diversi movimenti sociali stanno facendo in diverse zone del mondo e nei nostri paesi e quartieri.

ASSEMBLEA CONTRO IL TAV DEI PAESI BASCHI, 2005



AHT EZ

NO AL TREN DE ALTA VELOCIDAD

DESPILFARRO · TRISKANTZA EKOLOGIKOA · EMPLEO BASURA · MURRIZKETA SOZIALAK
MENTIRAS · USTELKERIA · IMPOSICIÓN · METROPOLIZAZIOA · PRISAS

PIÙ DI DIECI ANNI DI LOTTA CONTRO IL TAV

All'inizio degli anni '90 nasce l'Assemblea contro il TAV, erede delle lotte contro la costruzione di nuove strade nei Paesi Baschi. Durante gli anni '80 l'opposizione sociale e popolare contro i progetti di grandi infrastrutture ha trovato la sua massima espressione nella lotta contro il collegamento stradale Irurtzun-Andoain. Inizialmente la "Coordinadora Antiautorvia", senza alcun punto di contatto con il progetto istituzionale, ha rifiutato qualsiasi tracciato alternativo; ben presto, purtroppo, la "Coordinadora" - influenzata da opinioni a favore della necessità di sviluppo della regione basca - ha cambiato totalmente rotta iniziando un processo di negoziazione di un tracciato alternativo che sfuggiva completamente al controllo dell'assemblea. Infatti il 9 agosto 1991 alcuni rappresentanti della "Coordinadora Lurralde" e l'amministrazione della regione di Gipuzkoa raggiungevano un accordo che prevedeva il nuovo tracciato, mettendo fine a una lotta che avrebbe potuto non solo allargare la contestazione a tutte le grandi infrastrutture ma anche rappresentare un luogo di unificazione delle lotte oltre che di riunione e comunicazione critica.

È in questo contesto che nasce la "Asamblea contra el TAV", che raccoglie le esperienze delle lotte precedenti e approfondisce le critiche a questo nuovo progetto. Partendo da un punto specifico, in questo caso il TAV e il suo passaggio per Euskal Herria, si orienta verso il minimo comune obiettivo di mettere in questione l'attuale modello di sviluppo dei trasporti e della produzione, rifiutando di accettare proposte alternative che si basino sempre sul modello basato sulla crescita continua e accelerata di ogni tipo di scambio commerciale.

È questo rifiuto della crescita come bene desiderabile - della necessità costante di incremento della produttività, rifiuto in definitiva di questo modello capitalista basato sulla competizione e il profitto, che implica necessariamente di nuovi e sempre più grandi infrastrutture - che ci muove in questa lotta contro il TAV. Modello che nella fase attuale accelera con i processi di ampliamento dei mercati e della globalizzazione economica.

Dieci anni non sono niente

L'Assemblea è formata da gruppi e persone che lavorano in modo autonomo nei differenti paesi e città di Euskal Herria. Il coordinamento si riunisce ogni mese o due nei diversi luoghi dove i gruppi sono attivi. Finora le attività dell'Assemblea si sono sviluppate in due direzioni: da un lato dotandosi di un discorso critico contro il TAV e le forme di potere e i rapporti sociali che lo promuovono, dall'altro indicando percorsi possibili per avanzare nella costruzione di forme di vita alternative e antagoniste. Percorsi che conducono alla partecipazione diretta nella presa di decisioni, all'autogestione, alle attività di scambio senza denaro, allo sviluppo di forme organizzative e sociali proprie, recuperando o riadattando modelli tradizionali, ecc.

Parallelamente si è sviluppata un'attività di divulgazione e di protesta pubblica, oltre a un campeggio annuale (già siamo a otto!) nei luoghi dove dovrebbe passare il TAV.

All'interno di questo tentativo di estendere l'opposizione si è dibattuto con diversi gruppi politici e sociali, e si è creato il coordinamento "AHT Gelditu" (Fermiamo il TAV) con la presenza di: movimenti sociali, Comuni contrari, sindacati e partiti politici. Un tentativo di creare – mantenendo la nostra organizzazione, le nostre attività e la nostra autonomia – reti più ampie di opposizione basate sul minimo comun denominatore del rifiuto del TAV e per un altro modello sociale. Attività di critica e denuncia che si sono allargate ad altri ambiti collegati, quali il tema energetico con la costruzione o i progetti di centrali termiche ed eoliche, il modello di città, l'estensione di strade e autostrade, i "superporti" di Pasajes e Bilbao, ecc.

Il TAV non viene da solo

Nello sviluppo del progetto possiamo distinguere tre fasi. Dal 1987 al '91 sono i rappresentanti del governo sia centrale che autonomo a decidere di costruire questa nuova rete. Tuttavia quando la "Y" basca sembra finalmente disegnata nello "Schema Europeo" una serie di problemi tra i suddetti governi, oltre al manifesto disinteresse del governo francese e la mancanza di fondi europei, fanno sì che questo progetto rimanga congelato fino al 1998.

A partire da questa data diversi documenti ufficiali sostengono la necessità di “inserire la nuova linea all’interno di altri progetti che, in un futuro, rafforzino la sua importanza e necessità”. La linea ad alta velocità, pensata questa volta per il traffico delle merci, viene accompagnata da un salto qualitativo con nuovi piani e progetti di sviluppo che concepiscono la zona come un corridoio multimodale di merci. Un piano più ampio che include la scommessa urbana e metropolitana della “Eurocittà” Bayonne-San Sebastian, i “superporti” di Bilbao e di Pasajes, un rosario di piattaforme logistiche logistiche intermodali, nuove strade e collegamenti ad alta capacità. Ovvero, una ristrutturazione del territorio “che trasformeranno Euskadi in una grande piattaforma di trasporto a livello continentale” secondo le parole del ministero dei Trasporti.

Di fronte a questa offensiva come Assemblea non possiamo che rifiutare questo modello economico e sociale che rivendica il TAV, questo modello che contempla questo ingannevole risparmio di tempo come un bene e la crescita di produzione, distribuzione e consumo delle merci come un qualcosa di inevitabile. Inoltre noi mettiamo in discussione anche questo modello politico nel quale le decisioni sono prese da una combutta di dirigenti, nazionalisti o meno, invischiati fino al midollo con i poteri economici e mediatici. Una lotta che sarà lunga e che, unita ad altre lotte emancipatrici, non potrà che distruggere questa macchina autonoma - che però ha nomi e cognomi - che “fa soldi” e devasta; e questo non per radicalità ma per pura sopravvivenza

ASSEMBLEA CONTRO IL TAV DEI PAESI BASCHI, Settembre 2003

INDIRIZZI:

**AHTren Aurkako Asanblada / Asamblea contra el TAV
3243 Postakutxa 20080 - Donostia (Gipuzkoa)**

Abtez@sindominio.net

TAV

DOMINIO AD ALTA VELOCITÀ

Introduzione

Non si può capire cos'è il Treno ad Alta Velocità (TAV) separandolo dalla società che lo genera. La nostra fa della velocità un nuovo despota da servire. Le merci prodotte in un qualsiasi luogo del pianeta devono circolare il più rapidamente possibile per assicurarsi che arrivino in tempo – entro scadenze sempre più ristrette – al punto di vendita. Le persone sono costrette a svolgere la funzione di servizio di mantenimento di questo grande macchinario sociale, in modo che le merci continuino a circolare con fluidità. Le decisioni che riguardano queste strutture economiche mondiali sono prese in ristretti circoli di potere composti da burocrati, imprenditori e politici, cosa che lascia a mala pena una capacità di risposta ai milioni di persone che verranno colpite da ciascun programma tecnocratico.

Quella dello sviluppo è l'ideologia di questa fase del capitalismo mondiale. Si basa sulla proliferazione di grandi infrastrutture che permettono una maggiore mobilità delle merci e sulla crescente sottomissione delle risorse naturali al servizio delle necessità industriali. La crescita economica non è un mezzo ma un obiettivo di per sé. Grandi opere come le autostrade o le reti ferroviarie transeuropee, a cui appartiene il TAV, hanno come missione quella di garantire alle merci e ai salariati che le maneggiano e le comprano un traffico veloce e senza ostacoli. Il ritmo di crescita di queste infrastrutture va di pari passo con l'accelerazione del capitalismo: se i capitali viaggiano quasi istantaneamente su internet le merci, vincolate al pesante mondo materiale, dovranno

imitarli ad ogni costo. Da qui la moltiplicazione di autostrade, treni ad alta velocità, super-porti, aeroporti, ecc.

Ovviamente queste grandi opere producono un impatto ecologico smisurato. Il TAV è distruttivo perché:

- per raggiungere la velocità massima (a oggi, dai 300 ai 350 km/h) esige un tracciato quasi rettilineo, il quale richiede tunnel e viadotti, con la distruzione che questo implica.

- la larghezza del tracciato è maggiore, vale a dire che devasta più superficie (o più spazio, nel caso di un tunnel) che una rotaia normale.

- consuma molta più energia per vincere la resistenza dell'aria, cosa che verrà usata per legittimare l'esistenza di qualsiasi tipo di centrali energetiche, per quanto nocive o pericolose.

- inquina proprio per la circolazione continua di questa energia lungo i cavi ad alta tensione; divide in due gli ecosistemi locali attraversati dal tracciato.

- i paesi situati lungo il tracciato del TAV che non possiedono stazioni diventano virtualmente inesistenti, per cui le aziende che sono presenti devono trasferirsi nei centri urbani dotati di stazioni (fenomeno della *metropolizzazione*), cosa che accelera lo spopolamento delle campagne.

- questi centri urbani sottomettono i paesi circostanti per trasformarli in aree di servizio subordinate; approfondisce la perdita di autonomia delle popolazioni centralizzando la produzione delle risorse...

Non è difficile rendersi conto delle conseguenze di questi piani faraonici: gli abitanti delle città vivono nello spossessamento più assoluto. Spossessamento in due sensi: materiale, poiché gli individui assistono all'aumento un po' dappertutto del prezzo degli elementi basilari di sussistenza, come l'alloggio, mentre altri vengono rimpiazzati da succedanei, come nel caso dell'alimentazione; e spirituale, giacché le decisioni che riguardano le persone vengono prese in ambiti molto ristretti e si perde qualsiasi capacità di controllo sulla propria vita. Gli Stati

dispongono delle persone come fossero bestiame da trasferire da un posto all'altro, ad esempio per favorire programmi di speculazione del suolo o per costruire una diga, come a Itoiz. Il mercato, da parte sua, agisce nello stesso modo, poiché funziona con criteri che quasi nessuno capisce, inoltre spreme le persone: precarietà del lavoro, terrore della disoccupazione, incertezza riguardo il futuro dell'azienda, l'alloggio sempre più caro, necessità di essere competitivo in ogni momento per non restare fuori dai giochi... L'angoscia che tutto ciò provoca è ben conosciuta e ognuno l'ha patita qualche volta.

La sempre maggiore complessità delle operazioni richiede un controllo totalitario da parte dei gestori degli Stati. L'interdipendenza dei mercati fa sì che tutto debba funzionare in ogni momento e, dato che le catene hanno la forza dell'anello più debole, nessun ingranaggio della macchina economica può venir meno. Da qui nasce l'artificializzazione totale del nostro ambiente: nulla può essere lasciato al caso o all'improvvisazione, e ancor meno nelle mani di mentalità pre-industriali. Questo è il processo chiamato inter-connettività.

Nessuno si libera della dittatura del mercato, nemmeno i lavoratori più qualificati. In effetti questi, a differenza di quelli non qualificati (la stragrande maggioranza della popolazione attiva) probabilmente dispongono di una maggiore capacità di consumo, tuttavia sono ugualmente sottomessi alle contingenze delle crisi, ai rinnovamenti delle aziende, ecc., e perciò si vedono costretti continuamente a "investire in capitale umano" affinché le loro conoscenze non diventino obsolete e per essere indefinitamente redditizi. Inoltre la pubblicità manipola le necessità umane reali per fomentare l'acquisto di presunte soddisfazioni consumiste e per creare altre false necessità.

In questa società governata dalle merci, il TAV ha una funzione doppia: 1) all'inizio favorisce la mobilità di questi funzionari e quadri più qualificati tra le città, benché poi il suo uso si estenderà al resto della popolazione salariata che possa permettersi di pagare

il prezzo del biglietto; 2) accelerare in ogni momento il traffico di merci attraverso il continente.

Da ultimo, conviene osservare che i promotori del TAV sono soliti voler superare le possibili critiche che si meritano simili aberrazioni integrando alla loro propaganda una vernice ecologista. Adducono, ad esempio, che il TAV contribuirà a ridurre il traffico stradale in tutta Europa e con esso le emissioni di gas inquinanti come il CO₂. Tuttavia, la realtà è che la circolazione di automobili e camion non smette di crescere, con o senza TAV, come prevedono tutti i calcoli istituzionali europei, poiché così lo esige l'economia di mercato. Perciò alla distruzione già esistente provocata da autostrade e tunnel con il traffico su gomma si sommano le linee ad alta velocità. Cioè, in nessun caso si mette in discussione il modello di sviluppo che richiede più automobili, più camion e più spostamento di merci, si cerca solo di dare una soluzione tecnica a un problema sociale.

Il TAV nei Paesi Baschi

Il TAV nei Paesi Baschi, o Y basca, fa parte di un progetto molto più ampio su scala europea. Il suo obiettivo è quello di accelerare il traffico di persone e merci – ormai tra loro indistinguibili – all'interno degli Stati dell'Unione Europea e tra di essi. Iniziò a comparire nei piani dell'UE negli anni '80 ed entrò in scena nella penisola iberica nel 1992 con l'AVE Madrid-Siviglia.

Il Governo di Vitoria e quello di Madrid pare si trovino già d'accordo nell'accelerare l'aggiudicazione delle tratte dell'opera del TAV affinché sia in funzione nel 2010. La Y basca unirà i tre capoluoghi baschi e si pensa alla possibilità di collegare Pamplona attraverso una diramazione che parta da Gipuzkoa. Allo stesso modo da Vitoria partirà un'altra linea fino a Burgos, il cui obiettivo finale sarà Madrid. Infine, si prevede anche una linea trans-cantabrica da Bilbao a Ferrol.

La Y basca si inquadra all'interno dei piani macroeconomici di cui abbiamo parlato nell'introduzione. Andrà a far parte di un complesso più ampio di reti transeuropee che unirà città e capitali di tutto il continente. La scala stessa di questo progetto faraonico mostra chiaramente che non viene fatto pensando alle persone ma alle merci (vere cittadine di prima classe dell'Unione Europea), che d'ora in avanti grazie al TAV potranno spostarsi più rapidamente. Nel caso basco è decisiva l'importanza strategica del Super-porto di Bilbao nei piani tecnocratici del Governo di Vitoria e delle camere di commercio locali.

Rispetto alla distruzione che porterà la costruzione del TAV, tutto ciò che abbiamo detto nell'introduzione si può applicare al caso basco, con l'aggravante che l'orografia montuosa del nostro paese renderà necessari più tunnel (maggior impatto ecologico, quindi) per permettere un tracciato con meno curve possibile.

I promotori del TAV basco vogliono basarsi sul mito assurdo secondo cui tutto quello che arriva dall'Europa è più democratico, più ecologico e più giusto. In realtà, il progetto di reti transeuropee proviene da un programma elaborato da pochissime persone, riunite intorno alla Tavola Rotonda Europea (ERT in inglese), che prendono decisioni che pregiudicano milioni di persone in tutto il continente; a loro volta, quelli che saranno colpiti dal TAV non avranno modo di far valere le loro opinioni per rifiutare il progetto. Questo la dice lunga sul funzionamento democratico dell'UE.

Come nel resto d'Europa, la cruda realtà dei fatti smentisce nell'uno come nell'altro caso i discorsi degli apologisti dell'alta velocità. Non è sicuro che il TAV contribuirà a mitigare il traffico su gomma nelle nostre città: quando il modello di sviluppo consumistico favorisce il fatto che 600.000 baschi dispongano di una seconda casa (soprattutto in Cantabria) è inevitabile la congestione di strade e autostrade; allo stesso modo i piani del Governo di Vitoria prevedono un aumento della circolazione dei camion, cosa che spiega il progetto di un'altra grande autostrada in Bizkaia, la Supersur, che in gran parte seguirà un tracciato

parallelo all'A8 e al TAV. In entrambi i casi la creazione di gigantesche infrastrutture equivale a una *fuga in avanti* dato che non si mette mai in discussione lo stile di vita irrazionale che impone il capitalismo. Evidentemente la soluzione a questi problemi passa attraverso la messa in discussione dello stile di vita pieno di sprechi che il capitalismo vuole imporci come unico possibile.

Il TAV a Bilbao

Detto questo, a nessuno tra quelli che abbiano osservato con attenzione i cambiamenti avvenuti a Bilbao negli ultimi anni sfuggirà l'importanza del TAV all'interno di questo mutamento. Il TAV non arriva dal nulla. Si aggiunge ai nuovi cambiamenti strutturali che vogliono fare di Bilbao la casa ideale per automobili e turisti, per i quali il territorio verrà predisposto secondo le esigenze di mercato. Mentre si favorisce la degradazione di zone come quella di San Francisco, per il cui risanamento si prevede l'espulsione della popolazione che vive in esse, si crea dal nulla un quartiere per i nuovi ricchi: Abandoibarra. Perciò il TAV, le torri di Isozaki, il Guggenheim eccetera, concorrono alla fabbricazione di una Bilbao che venga meglio nelle foto, più moderna e asettica. Nel frattempo i quartieri di periferia e i paesi limitrofi si trasformano in città-dormitorio per la popolazione salariata.

Inoltre, il processo di trasformazione della città in un gigantesco agglomerato urbano, la cosiddetta Gran Bilbao, implica un rapporto autoritario del capoluogo nei confronti delle popolazioni limitrofe: Santurtzi ospita il rigassificatore, la centrale termica e l'accesso al Super-porto di Bilbao (che ha provocato tanti danni all'ecosistema dell'Abra), il nuovo palazzo delle fiere di Bilbao (BEC, Bilbao Exhibition Center) adesso si trova a Barakaldo, i nostri rifiuti vengono sversati o bruciati ad Alonsotegi eccetera. In questo modo agli amministratori del capitalismo nazionalista basco non crea nessun problema perforare i monti

Sarantes e Pagasarri pur di facilitare il collegamento del Superporto con il TAV, oppure attraversare i paesi della Bizkaia dove gli torna comodo, ignorando l'opinione che i suoi abitanti potrebbero avere al proposito.

Come se non bastasse, nel caos specifico di Bilbao si produce il curioso fenomeno della cultura che si è trasformata nel feticcio dell'economia locale. L'intero centro città deve essere rimodellato al servizio di questa merce, poiché quel che si promette a turisti e autoctoni è *lo spettacolo della cultura*, col suo museo fiore all'occhiello, i suoi progetti di trasformare San Francisco nel "Distretto della Cultura" (*sic*), il suo palazzo dei congressi, quello dell'opera e tutti i suoi vari artisti. In questa Bilbao che, dopo un lavaggio della facciata e della memoria, va a letto provinciale e si sveglia cosmopolita, la cultura è il nuovo prodotto da fabbricare e vendere. In questo caso, ciò che la cultura-pubblicità cerca di vendere è la città stessa, cercando di creare consenso intorno a una capitale culturale che vince premi di urbanistica a Venezia. Il TAV sarà anche il mezzo di trasporto privilegiato che permetterà in primo luogo ai professionisti, e poi ai salariati, di avvicinarsi a questa città-merce spettacolare per svolgere un congresso, visitare un museo, o consumare cultura in qualunque altra forma possibile. (Bisogna segnalare che, in buona misura, certi discorsi che si dicono critici hanno contribuito ad accettare queste imposizioni. Il felice meticcio culturale tanto sbandierato si sentirà a suo agio in questa nuova Bilbao, in parte grazie al fatto che il TAV faciliterà ancor più la mobilità necessaria. Tuttavia sembra difficile che possa esserci alcun tipo di meticcio in delle città-cloni, sempre più uniformi e spersonalizzate. Non a caso, tutti questi discorsi coincidono con la scomparsa degli ultimi residui della cultura popolare).

Di fronte a un panorama così grave, e per nulla fantasioso, il Governo di Vitoria come la Provincia di Bizkaia e il Comune di Bilbao hanno l'interesse a mostrare che un progetto tanto devastatore come lo è il TAV non ha opposizione. Sanno

perfettamente che è meglio ignorare gli oppositori e negare la loro esistenza invece di criticarli o parlar male di loro. Ciononostante c'è un rifiuto frontale e organizzato di questa infrastruttura ciclopica e del modello sociale a cui appartiene. A questo fronte di rifiuto vogliamo associarci.

La nostra critica

Come Assemblea contro il TAV di Bilbao ci opponiamo alla creazione del TAV e alla società industriale che lo rende possibile. Proporre modelli alternativi ipoteticamente meno devastanti è un errore, poiché non mette in discussione le cause che sono all'origine del TAV ma solo i suoi effetti. Vogliamo allargare la nostra critica alla radice stessa della società capitalista, basata sulla produzione e il trasporto irrazionale di merci. Scommettiamo su una forma diversa di organizzazione sociale, che si ponga come obiettivo quello di soddisfare le necessità fondamentali e non il conseguimento di aumenti nell'indice di crescita economica senza alcun rapporto con la realtà umana.

Vogliamo anche combattere l'idea di un possibile sviluppo illimitato della potenza tecnica, che sta già iniziando a farla pagare a tutta l'umanità. Il cambiamento climatico e altri *danni collaterali* traggono origine dal funzionamento irrazionale del capitalismo: dittatura dell'automobile che impone il suo dominio nel paesaggio urbano e che inquina sempre più, inquinamento dovuto a tutti i tipi di effetti industriali nocivi, trasporto su grandi distanze di merci per venderle in luoghi in cui già si producono varietà locali, semplicemente per motivi di competitività...

Le soluzioni che il capitalismo propone ai problemi che lui stesso crea sono fittizie. Comportano un autoinganno rispetto alla vera causa del problema, dato che non si prende mai in considerazione l'andare alla radice; di fatto, non fanno altro che aggravarlo. La soluzione dei problemi ambientali è *sociale*, non

tecnica. Non si tratta di trovare un nuovo, miracoloso progresso tecnologico che ci sistemi la vita (supponendo che qualcosa di simile sia possibile), ma di mettere in discussione il regime di false necessità consumiste che ci viene imposto. È per questo che la critica del TAV è una critica del modello sociale globale, con i suoi centri commerciali, le sue autostrade, i suoi mega piani urbanistici, ecc. Vogliamo criticare co fatti l'ideologia dello sviluppo, che ci vuol far credere che impiantare infrastrutture soddisfi criteri umani prima che criteri macroeconomici.

Di fronte alla interconnettività e alla crescente dipendenza che comporta lo sviluppo, difendiamo l'autonomia locale. La scelta può essere solo tra queste due: o recuperare la capacità di prendere le decisioni in ogni quartiere e in ogni paese, ritenendo che la libertà si basi sull'assunzione di responsabilità e non nella loro delega, oppure accettare volontariamente la servitù a dei criteri economici e di gestione comprensibili solo da pochi, il che significa rinunciare a qualsiasi esperienza di libertà e di controllo sulle nostre proprie vite.

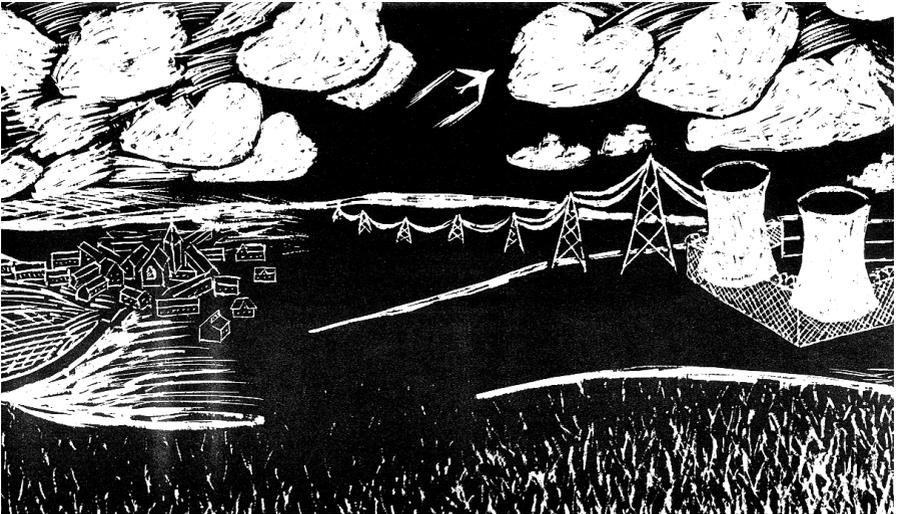
Per tutto questo, sappiamo che è valida solo una forma di organizzazione e di coordinamento orizzontale, motivo per cui rifiutiamo qualsiasi possibilità di compromesso istituzionale. L'unico modo per fermare il TAV e creare un fronte contrario allo sviluppo passa attraverso l'estensione della critica alle grandi infrastrutture e alla società che le rende necessarie.

ASSEMBLEA CONTRO IL TAV DI BILBAO

**¡NO AL TREN DE ALTA VELOCIDAD!
¡STOP AL DESARROLLISMO DESTRUCTOR!
ASSEMBLEA CONTRO IL TAV, 2005.**

**MÁS DE DIEZ AÑOS DE LUCHA CONTRA EL TAV,
DOCUMENTO DEL 2003.**

**TAV: DOMINACIÓN A ALTA VELOCIDAD,
ASSEMBLEA CONTRO IL TAV DI BILBAO,
EKINTZA ZUZENA N° 32, 2005.**



**ISTRIXISTRIX@AUTOPRODUZIONI.NET
ISTRIXISTRIX.NOBLOGS.ORG
NESSUNA PROPRIETÀ
F.I.P. VIA S. OTTAVIO 20 – TORINO
GIUGNODUEMILADIECI**

