

*CLAUDE GUILLON*

# ATTENTI AL TAV!



*ISTRIXISTRIX*



*Il treno più veloce è francese  
La supremazia della tecnica francese  
E allora andiamo!  
La fesseria è francese  
I porci sono francesi.*

Paul Eluard, citato in *Le 14 juillet* (n°1, 1958)

*L'impatto del rumore sulla popolazione limitrofa si manifesta attraverso perturbazioni dell'attività (disturbo durante le conversazioni e ascoltando la TV) e manifestazioni psico-sociologiche (sensazione di disturbo, lamentele, creazione di comitati di difesa).*

“Gli aspetti socio-economici dei trani ad alta velocità”,  
*La Documentation française*, 1985

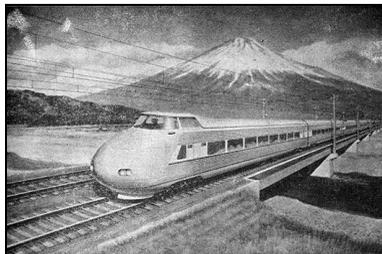
## PRESENTAZIONE

Un aspirante capo squadriglia ha scritto del TAV che «somiglia più a un Airbus che vola radente che a un trenino d'altri tempi»<sup>1</sup> Il paragone tra l'aereo e il trenino è deliberatamente falsato, ma esprime una verità semplice: *il TAV non è un treno*.

La SNCF ha alimentato con cura la confusione tra nuovo materiale da una parte, capace di raggiungere nelle prove una velocità di punta di 510 km/h, e che battezza col nome di "TAV", e *il progetto TAV* dall'altra.

Inferiore alla ferrovia classica, dato che non offre più gli stessi servizi, il TAV incarna un'ambizione più vasta. Concetto commerciale destinato essenzialmente all'esportazione, e le cui prove sono effettuate a scala naturale sulla rete ferroviaria nazionale, è soprattutto un progetto di pianificazione dello spazio. Poiché quest'ultima dimensione si è palesata solo col tempo, in un primo momento si pensava che l'unica cosa da contestare fosse una scelta di natura strettamente tecnica, maldestramente imposta alle regioni da burocrati parigini. Volendo ancora farcelo credere, un economista del "Centro ricerche di economia dei trasporti" scriveva nell'ottobre del 1990: «bisogna stare attenti a impedire che nasca, con questo pretesto [*nel giornale si mostrava per la prima volta il tracciato del treno*], una contestazione che miri a rimettere in discussione il progetto globale.»<sup>2</sup> Non nascondiamo il nostro piacere, è sempre stimolante sentire un democratico riconoscere – a cose fatte – che l'assenza di democrazia può nuocere alla democrazia, che è il sistema più vantaggioso per fare accettare alla gente quello che altrimenti bisognerebbe imporre loro con la forza.

In quanto a rimettere in discussione globalmente il progetto TAV, ecco a cosa pretende contribuire questo modesto lavoro.



## TRENINI E VELOCITÀ CON LA “V” MAIUSCOLA

La SNCF non esita a chiamare “TAV” treni che viaggiano sulla rete bretone alla stessa velocità dei vecchi *Corail* (senza però effettuare le stesse fermate di questi ultimi!). Il socialista Louis Mexandeu rendeva esplicita questa confusione adoperandola per promuovere un “TAV degli estuari” che correrebbe parallelo al litorale, da Boulogne a Bordeaux: «L’interesse di usare la formula TAV [*parla della sigla*] è il suo impatto. L’immagine parla da sé. Ma il progetto consiste prima di tutto nello stabilire un collegamento rapido, non per forza ad alta velocità.»<sup>3</sup>

Si tratta per l’appunto di vendere una chimera, l’immagine della velocità, cioè – in senso stretto – *dell’aria*.

È evidente che l’uso smodato che quest’epoca fa di sigle e abbreviazioni, giustificato dalla ridicola preoccupazione di parlare più veloce, è fatto a scapito del pensiero e perfino del semplice buon senso. Perciò io utilizzerò le tre iniziali TAV per quel che sono: il nome in codice di un progetto di cui voglio enumerare i danni che provoca e provocherà a quel che l’industrializzazione e l’urbanismo hanno lasciato sussistere della natura e degli uomini. Invece, per indicare i convogli capaci di toccare punte di velocità superiori ai 220 km/h, si parlerà di “treni ad alta velocità”; in quanto al “TAV” delle 18 e 30 sarà scritto tra virgolette.

## UN NUOVO ECUMENISMO

A differenza dell’EDF e del Commissariato per l’Energia Atomica, costretti a rispondere a numerose e ben documentate campagne di opinione, la SNCF è poco produttiva in quanto a ideologia.

Il TAV non solo permette alla SNCF, e all’industria ferroviaria, di risanare le proprie finanze, ma fa di essa – grazie a politici avidi di imprimere il loro marchio sul mondo – lo strumento del destino della nazione. Tutto a un tratto, l’azienda non esercita più solamente il monopolio delle ferrovie, ma si erge a vestale e araldo del progresso di cui il TAV è uno dei nuovi dogmi.

Si tratta d'incapacità teorica o di abilità strategica? Molto spesso i quadri dirigenti della SNCF hanno avuto la possibilità, almeno a Parigi (sul campo è più difficile stare zitti, e quindi evitare di raccontare frottole), di lasciare ad altri il compito di argomentare a favore del TAV. Perciò il lettore noterà che, se quest'opera spesso assume l'aspetto di uno stupidario, il suo contenuto è preso in prestito tanto da certi ecologisti e perfino da persone molto radicali di estrema sinistra, quanto dai ministri coinvolti. È nell'interesse di questo dibattito ignorare le fratture ideologiche per affrontare la questione centrale, la più concreta: come opporsi a un mondo che rende la vita sempre più insopportabile?

Fino all'episodio del *TGV Méditerranée* la SNCF aveva avuto la fortuna che l'eco delle opposizioni locali non fosse giunta fino a Parigi. L'inaspettata determinazione delle popolazioni e l'immagine molto mediatica della "Provenza di Cézanne" hanno interrotto questo silenzio. Nelle pagine che seguono, tuttavia, si parlerà soprattutto delle lotte portate avanti nell'Ovest, meno note, che hanno colpito il cuore stesso del progetto TAV già realizzato.

## **LE PRIME TRE TAPPE**

Il primo esperimento di circolazione del TAV è avvenuto sulla linea Parigi-Lione, inaugurata il 22 settembre 1981. Il tracciato sopprimeva 100 ettari di bosco, 50 ettari di vigne e 2.220 ettari di terreni agricoli, cosa che non è avvenuta senza suscitare qualche cambiamento d'umore nella popolazione direttamente interessata. Un rapporto su "I movimenti di opposizione alle decisioni d'installazione di aeroporti e della nuova linea del TAV" descrive un'opposizione divisa, legalista, che gioca la carta della competenza e della controinformazione. La sua componente contadina in breve tempo è scesa a negoziati economici con la SNCF.<sup>4</sup> Le organizzazioni ecologiste si sono mostrate favorevoli al progetto, oppure molto garbate nelle loro critiche. Il successo finanziario di questo primo pezzo di TAV ha fatto dimenticare le reticenze e i rancori locali e ha permesso alla SNCF di affrontare la questione da sola e di suggerire ai politici un progetto di portata nazionale ed europea.

La seconda fase del progetto si presentava dunque sotto i migliori auspici, tanto più che doveva collocarsi in Bretagna, vale a dire, per parafrasare Jarry a proposito della Polonia, *da nessuna parte*. Qui dobbiamo soffermarci su una singolare particolarità dell'immaginario geografico dei tecnocrati francesi: la Bretagna non esiste. Di fronte ad alcuni sindacalisti, un giovane dirigente della SNCF affermava nel luglio '88 che «l'unica stazione lucrativa [*sic*] della Bretagna è Rennes». <sup>5</sup> Al di là vivono popolazioni di cui non si sa bene se hanno finalmente rinunciato al loro dialetto. Perciò un fatto avvenuto in questa regione, dove eppure si pubblica il primo quotidiano nazionale, può restare ignorato dal pubblico francese per dei mesi o per sempre. Nel 1979 ci sono voluti più di dieci mesi di agitazione, centinaia di blocchi di treni effettuati da comitati di utenti e l'imminenza delle grandi partenze del mese di agosto perché la stampa parigina si occupasse di una nuova "battaglia ferroviaria" condotta per la difesa delle linee locali.

Altra catastrofe, questa volta naturale: la tempesta che, nella notte tra il 15 e il 16 ottobre 1987, ha devastato la Bretagna (e in misura minore la Normandia), spazzando via alcune centinaia di migliaia di alberi e di tetti, privando di elettricità, acqua e telefono decine di migliaia di persone. Ci sono voluti *quattro giorni* al giornale *Le Monde* per scoprire il "disastro ecologico" e annunciarlo in prima pagina. Nel gennaio '92 due collaboratori del quotidiano deploravano che troppo spesso i loro colleghi disprezzassero «la gerarchia naturale [*sic*] dell'informazione». E s'indignavano: «una balena in agonia, prigioniera della banchisa, diventa più importante di una dichiarazione di politica estera». <sup>6</sup>

Cosa c'è di più naturale, al contrario, che una balena susciti più interesse di un ministro! Ma chi è disposto ad ammetterlo? Dove sono quei mass media che redarguiscono i seri giornalisti di *Le Monde*? Quale organo di stampa ha mai preferito degli amabili cetacei alle acque torbide della politica?

Francesi per forza, dall'ottobre 1987 i Bretoni si sono resi conto che la loro regione sinistrata non vale un comunicato del ministero degli Esteri. Il TAV ha insegnato loro che valgono meno di una balena. Non solo i giornalisti parigini non hanno detto parola delle loro lotte, ma secondo l'ecologista Pierre Samuel sarebbero «molto felici, in fin dei conti, di avere il loro *TGV Atlantiques*». <sup>7</sup> Ovviamente lui parla unicamente dei bretoni del quartiere di Montparnasse.

Dunque è in questa regione definitivamente *dimenticata* che il TAV doveva portare la buona novella del progresso. Tra i suoi messaggeri gli stalinisti sono stati tra i più premurosi, poiché il loro centralismo democratico gli impediva di prendere in considerazione le recriminazioni degli indigeni. Così *L'Humanité* rende omaggio al loro ruolo: «Tecnici e sindacalisti, i comunisti sono riusciti, durante un settennato particolarmente austero, in ciò che era una scommessa: *far trionfare il progresso tecnico*». <sup>8</sup> Poco dopo, l'Unione interfederale dei trasporti della CGT ha testimoniato il proprio entusiasmo presso il gruppo di lavoro sulla politica dei trasporti per la preparazione del IX piano: «Questo progetto [*il TGV Atlantique*] sta particolarmente a cuore a tutti noi: permetterà il miglioramento del servizio nell'Ovest e in una parte del Sud-Ovest per ampi strati della popolazione, [...] creerà migliaia di posti di lavoro [...], aumenterà sensibilmente la credibilità del TAV per l'esportazione». <sup>9</sup>

Progresso, democrazia, commercio: il grande treno del mondo. Ci vorranno circa dieci anni, numerosi licenziamenti e la militanza molto attiva dei ferrovieri della CGT nei comitati bretoni affinché gli stati maggiori parigini la smettano di cantare sistematicamente le lodi del TAV.

Dal momento che non sono ostili al principio in sé, gli oppositori del *TGV Méditerranée*, e in particolare il “Coordinamento delle associazioni regionali di difesa dell'ambiente” (CARDE) e l'associazione “Provenza viva”, suggeriscono di usare il corridoio ferroviario esistente, che secondo loro permetterebbe di ridurre i tempi del tragitto Parigi-Marsiglia a 3 ore e 28, contro le 3 ore e 6 del progetto TAV. La CARDE fa notare che superata Valence «la velocità massima ammissibile per l'ambiente è di 220 km/h. Con 3 ore e 28, aggiunge, il TAV è sempre un TAV, non un trenino».

Questa soluzione presuppone l'utilizzo di convogli “pendolari”, le cui scocche inclinabili [*“assetto variabile”*] compensino la forza centrifuga in curva. Nella sua *Lettera* del giugno 1990, il ministero dei lavori pubblici ha annunciato ricerche su questi materiali che permetterebbero di evitare la costruzione di nuove linee. Ma, mentre la Finlandia e la Germania acquistano il Pendolino della FIAT, la SNCF tramite il suo organo ufficiale *La Vie du Rail* afferma che in Francia questo sistema è privo d'interesse. <sup>10</sup>

Nell'opuscolo già citato (vedi nota 7) gli "Amici della Terra" contestano le cifre fornite dal CARDE: secondo loro «metterebbe Marsiglia a 3 ore e 50 [non 3 ore e 28] da Parigi, tempo che rientra a malapena nella fascia di competitività con l'aereo». Questi *Amici della SNCF* hanno capito bene che l'obiettivo è quello di fare concorrenza all'aereo, qualunque sia il prezzo per l'ambiente e per il sistema ferroviario classico, e non di offrire un servizio migliore agli utenti del treno.

Terminate le esitazioni ministeriali e i primi negoziati da retrobottega, il movimento di opposizione ha visto incrinarsi la propria unanimità. Ha dovuto fronteggiare l'immobilismo rassegnato o interessato dei notabili: «molti sindaci ci percepiscono come un contropotere», dice un militante dell'associazione della Drome "Colère 26".<sup>11</sup> «C'è stato bisogno di battersi contro gli amministratori locali e contro la SNCF», aggiunge un agricoltore.<sup>12</sup>

Uno dei rimproveri che più di frequente i partigiani del TAV rivolgono agli oppositori riguarda proprio le categorie socio-professionali alle quali appartengono: piccoli esercenti, agricoltori, vignaioli, ecc. La rivolta di queste persone in qualche modo sarebbe destinata per sua natura al *pujadismo*. Qua e là la critica è senza dubbio pertinente, ma non può servire a giustificare il disprezzo. Non è colpa del contadino se la linea del TAV attraversa un suo campo invece di una periferia di case popolari. In altri tempi bisognava forse ignorare la lotta degli abitanti di Plogoff, che affrontarono ogni giorno la celere per impedire la costruzione di una centrale nucleare, con la scusa che la loro determinazione forse veniva da un particolarismo campanilistico? A questo proposito, l'agricoltore sopra citato spiega che il comitato locale da lui diretto ha modificato il proprio nome; se originariamente si opponeva al "tracciato del TAV", ora combatterà il "progetto del TAV": «la prima denominazione poteva lasciar intendere che fossimo d'accordo per un tracciato che passasse in un comune vicino.»

Sullo steso registro strampalato del "risentimento di classe", l'ecologista Dumont sbeffeggia: «Non dimenticate che è la zona della Francia dove ci sono più seconde case.»<sup>13</sup> In effetti è molto probabile che sia così, ma ciò non cambia affatto la questione. La menzogna implicita è che il TAV, che rappresenta l'interesse generale, possa impunemente devastare una regione colonizzata dagli interessi

particolari. Caspita! Se si tratta di espropriare in modo rivoluzionario Saint-Jean-Cap-Ferrat e le piscine dell'entroterra di Nizza, io ci sono! Ma – per il momento – preferisco lasciare questi luoghi ai ricchi piuttosto di vedervi costruire un campo militare, uno svincolo stradale o una linea del TAV.

Il secondo rimprovero, il secondo sospetto dovrei dire, si collega al primo: questi ribelli, tra i quali i più audaci non esitano a sabotare i piloni che sostengono le catenarie, non hanno detto niente contro le autostrade, e non si sono opposti nemmeno alla cementificazione della costa. Di conseguenza, la loro improvvisa presa di coscienza ecologista non può che dissimulare... la difesa delle loro proprietà.

In bocca al militante radicale l'argomento non stupirà. Ha finito per amare la sua solitudine, ha delle abitudini da zitello. A meno che non si trasformi immediatamente in combattimento di strada, la rivolta degli altri gli ispira la più grande diffidenza.

Provenendo dai tecnocrati della SNCF e dai giornalisti che garantiscono loro la pubblicità, queste parole esprimono il più arrogante cinismo. La Provenza? Ma che ne rimane? «Aeroporti costruiti sul mare, porti artificiali, Lego di cemento gettati nelle baie per costruire insediamenti e porti turistici, un groviglio di strade, autostrade e vie costiere, colline tagliate con la motosega», enumera rabbiosamente l'editorialista di *La Vie du Rail*.<sup>15</sup> Non vorranno mica fare gli schizzinosi per una linea del TAV!



Un giornalista di *Le Monde* interroga due dirigenti del CARDE: «I danni che questa infrastruttura d'interesse pubblico e nazionale [*in questo caso, è la formula a essere ineccepibile*] provoca alle proprietà private [*non al paesaggio?*] sono innegabili. Ma non state forse ingigantendo oltremodo le nocività del TAV, voi, associazioni provenzali che avete lasciato costruire autostrade altrettanto devastanti?» La risposta del CARDE è molto onesta, anche se fin troppo educata: «È vero, ci svegliamo un po' tardi. Ciascuna delle nostre associazioni si batteva nella propria zona [...]. Ci siamo trovati di fronte a un progetto del TAV che ha giocato il ruolo di catalizzatore. È paradossale, perché il treno è il mezzo di trasporto meno inquinante, ma è più facile mobilitarsi contro un progetto di questa portata che contro dei tronconi di autostrada. [...] Oggi nella nostra regione si sta prendendo coscienza che la Provenza è bella e fragile e che gli ultimi trent'anni sono stati catastrofici per il suo ambiente. [...] È logico spendere nove miliardi di franchi in tunnel, trincee, barriere anti-rumore tra Aix e Frejus quando la Regione non riesce a creare un servizio ferroviario tra Aix, Marsiglia e Vitrolles?»<sup>14</sup>

## **PROGRESSO E VELOCITÀ: IL MOVIMENTO DEL FALSO**

*Il progresso non vale se non è condiviso da tutti.*

Proverbio SNCF

*Ça te dérange ? Moi, ça m'arrange !/ À toi la merde, à moi l'orange !  
[Ti dà fastidio? A me fa comodo! A te la merda, a me l'arancia!]*

Filastrocca marsigliese

«Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità.» Il manifesto futurista lanciato da Marinetti all'alba del secolo non esalta tanto la velocità, di cui un audace cavaliere poteva inebriarsi fino a morire, quanto la macchina: «Noi canteremo [...] le locomotive dall'ampio petto, che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi».

Se davvero «Un automobile da corsa [...] è più bello della *Vittoria di Samotracia*» ciò significa che la macchina è meglio dell'uomo; essa perciò deve soppiantarlo. Scrive Marinetti: «Dopo il regno animale, ecco iniziarsi il regno meccanico. [...] noi prepariamo la creazione dell'*uomo meccanico dalle parti cambiabili*.»<sup>15</sup>

Il futurismo, che non è stato screditato dalle simpatie fasciste dei suoi animatori, ha influenzato profondamente la rappresentazione di un «Progresso» mitico, associato all'immagine della velocità: in Francia, attorno al 1925, quando Loupot e Cassandre disegnavano i cartelloni pubblicitari delle industrie di automobili e delle compagnie ferroviarie; e ancor più negli Stati Uniti, dove lo *streamlining* (stile aerodinamico) ha creato nella seconda metà degli anni '30 una nuova estetica, peraltro seducente, per vetture e locomotive, che ben presto si è estesa, al di là di qualsiasi giustificazione tecnica, agli oggetti domestici: accendini, stoviglie, apparecchi radiofonici, ecc.

Più che l'aereo, le cui prestazioni tecniche possono sembrare ancor più miracolose, ma che non tocca terra se non in due dati punti del pianeta, il treno – che percorre con la forza delle armi tutto un territorio occupato da animali e uomini – diventa l'incarnazione della marcia inesorabile del progresso. All'epoca in cui i futuristi celebrano in un unico canto la macchina, la velocità e la guerra, il «cavallo d'acciaio» è già servito al genocidio delle popolazioni indigene del Nord America.

A proposito della Cina, Simone de Beauvoir s'indignava che gli stessi «liberali» non abbiano formulato alcuna obiezione al massacro di centinaia di migliaia di contadini che sabotavano le strade ferrate all'inizio del secolo, e abbiano rimproverato al regime maoista di aver «liquidato» quel che restava delle sette taoiste. «Fondamentalmente anarchici, i taoisti erano sempre stati ostili sia all'ordine che al progresso; eredi di una vecchia tradizione naturista, degradata in animismo, essi consideravano le macchine come invenzioni sacrileghe: all'inizio del secolo, alcune società taoiste avevano convinto i contadini che le ferrovie turbavano il riposo degli spiriti dell'aria e dell'acqua e che bisognava distruggere treni e strade ferrate.»<sup>16</sup> Erede di un'antica tradizione umanista, degradata in stalinismo filocinese, la scrittrice vede la prova del progresso nei sacrifici umani che gli vengono offerti. Pronta a bere la più grottesca delle menzogne della propaganda ufficiale, decreta la pena di morte per il contadino attaccato alle sue credenze e tradizioni.<sup>17</sup>

Sotto una forma meno marziale – bisogna ancora una volta mettere il luce la metafora usata dal ministro Joxe per glorificare l'azione delle truppe francesi in occasione dell'ultima guerra mondiale, detta “del Golfo”: «i soldati francesi sono partiti come un TAV». <sup>18</sup> – queste ingenuità sono a tal punto penetrate nello spirito dell'epoca che risulta difficile sottoporre alla critica l'idea del progresso senza esporsi al rimprovero di passatismo.

La cosa più ridicola è che questo punto di vista si ritrova tanto presso certi ecologisti, da cui ci si potrebbe aspettare una qualche sfiducia nei confronti dei miti della società industriale, quanto nell'ambiente dell'estrema sinistra rivoluzionaria. Dall'opuscolo che Pierre Samuel ha dedicato ai treni ad alta velocità traggio la seguente citazione, veramente toccante per ingenuità: «Pourquoi aller si vite. [?] Per molto tempo *Les Amis de la Terre* si sono posti questa domanda.» L'autore, che ostenta seriamente la qualifica di “Direttore scientifico” dell'organizzazione, ha apertamente rinunciato a rifletterci ulteriormente, trascurando perfino il punto interrogativo richiesto dalla punteggiatura. Il fatto è che, come preferisce affermare sinceramente nella prima pagina dell'introduzione, gli *Amici* hanno aderito alla «opinione secondo cui bisogna partire dagli esseri umani “tali quali sono” (e non “tali quali dovrebbero essere”)». Qui non si lesina più sulla punteggiatura, a questa vergognosa rassegnazione bastano delle virgolette per ammettere che essa non dirà niente né della vita presente degli uomini né dei sogni che essa nega. Degli esseri umani così come li considerano gli *Amici del TGV* sappiamo soltanto una cosa: hanno bisogno di tempo. Una simile rivelazione sarà senza dubbio confermata dalle casalinghe che i pubblicitari degli elettrodomestici amano mettere in scena nei loro spot televisivi. Quelli della SNCF vi ritroveranno con soddisfazione l'eco del loro slogan: “Guadagnare tempo al tempo”.

Per non essere frainteso, io non rimprovero a Samuel la facilità di un luogo comune; infatti, non abbiamo forse il tempo contato? Ma il silenzio gettato sulle condizioni storiche e sociali di questa sciagura.

Da parte loro i lettori di *Mordicus* si chiedono: «Insomma, cosa ci sarebbe di criticabile nel voler guadagnare tempo? [...] ognuno sa che una giornata non è fatta che di 24 ore e che a 75 anni siamo morti». E aggiungono: «in una società priva di merci come in una con». Dove l'ecologista taceva, questi rivoluzionari che si vantano di amare

«perdutamente la velocità» e le «moto inebrianti» affermano che *l'uomo che ha fretta* è l'incarnazione definitiva di una natura umana astorica.<sup>19</sup>

Nel paradiso dei negrieri, il buon Frederic Winslow Taylor starà di certo ridendo sotto i baffi, lui che ci mise tutta l'energia per combattere la voglia di andare a zonzo – naturale od organizzata – degli operai. Ma ci sono anche altri motivi d'ilarità: il suo sistema non si è forse allargato a tutti gli atti della vita, sociale e privata? La totalità del tempo della vita non è stata forse divisa in sequenze secondo un codice dettato direttamente dal lavoro salariato? Ciò che, forse con umorismo, è definito “tempo libero”, non è forse definito così solamente per il suo rapporto con il tempo di lavoro?

Ribadendo solennemente «il proprio pieno e completo sostegno al principio del TAV»,<sup>20</sup> gli *Amis de la Terre* confessano sia la loro totale incomprendimento di questo principio, sia più probabilmente la loro abdicazione completa di fronte al principio del mondo. Così facendo, senza dubbio sperano di averne meritato la “direzione tecnica” e si affrettano ad approvarne ogni dettaglio, proponendo addirittura qua e là qualche miglioramento. Ad esempio il sistema di prenotazione RESA ha incontrato il favore di Samuel. Ricordiamo che RESA riprende, ampliandolo, il precedente sistema di supplementi dissuasivi destinato a distribuire la clientela su treni che circolano negli orari meno richiesti. Si domanda l'ecologista: «È così scioccante far pagare più cari i viaggi d'affari e spingere quelli che viaggiano per motivi familiari o di riposo a riflettere e a scegliere delle prenotazioni più economiche?» Ebbene no, senza dubbio siamo anche noi d'accordo che non si paga mai troppo cara la possibilità di riflettere. Inoltre, più ci si pensa più questo ardore con cui si ingegna nel voler giustificare interamente la concezione economista della vita merita ammirazione. Quel che l'ecologista chiama “far pagare più cari i viaggi d'affari”, questa piccola ventata socialista che fa rabbrivire, significa molto semplicemente vendere più cari i biglietti dei treni che tutti vorrebbero prendere perché viaggiano negli orari più comodi. Ormai questi treni sono destinati ai quadri dirigenti: costoro viaggiano per soldi, i loro capi non possono aspettare. Per quanto riguarda gli importuni che si spostano per motivi familiari o – il termine vi fa venire la pelle d'oca? – di riposo, o addirittura altri ancor più inconfessabili, che abbiano la decenza di trasferirsi senza storcere il naso sui binari a loro riservati.

Il rimprovero di passatismo è affrontato di nuovo in un altro numero della rivista *Mordicus*. Sotto il titolo “*A pu d’bon pain, a pu d’bon vin, a pu d’bon train ?*”, il redattore critica severamente gli autori del testo *Relevé provisoire... (Treni ad alta nocività)*. Rimproverando loro, a ragione, l’elogio che fanno dei movimenti di opposizione senza prenderne le distanze, da parte sua esalta «gli abitanti coerenti delle banlieue» a cui il TAV «ha permesso di portare più lontano la loro gioia di vivere» e lamenta che in *Relevé* non si sia affrontata «la questione che i poveri sanno risolvere così bene: come viaggiare senza pagare...». Ma nemmeno il critico, che si firma con finezza “*D. Jabarivé*” [*che, pronunciato, significa “Giàrrivato”*], affronta la questione, forse per mancanza di tempo? Oppure perché, più prosaicamente, non si possono rendere noti i mezzi per prendere il treno senza pagare senza svelare i trucchi che ci si condivide tra furbetti?

Il nuovo giochino tecnologico lo distrae a tal punto che gli concede una specie d’indulgenza: parla – cosa che nessun dirigente della SNCF oserebbe fare, per paura di essere linciato – di «modeste modifiche che impone il TAV». Che non lo si annoi con la distruzione dei “paesaggi”, «un termine simile può richiamare solo una delle forme di consumo e di negazione del mondo, quell’estetismo perverso che crea musei e spazi protetti dalla polizia.» Egli vede il peggio in ogni cosa e l’accetta in anticipo come un’opportunità. Non è forse il vecchio mondo l’unico che esiste, quello di cui i passatisti piangono l’interminabile agonia? Non c’è niente da rimpiangere, né la città né la campagna: dappertutto non è che *banlieue*, «spazio senza riferimenti gerarchici,<sup>21</sup> nient’altro che mobilità ed esigenza di comunicazione. È una delle nostre opportunità rivoluzionarie, così come tutto ciò che spezza le catene del vecchio mondo.» D’altronde la società futura «saprà affrettarsi, perché ne avrà mantenuto i mezzi. Non sarà tanto austera da privare le sue orde del piacere della velocità.»

Associate all’idea di velocità, queste “orde” evocano più gli Hell’s Angels che l’utopia fourierista. Che si dedichino pure, al di fuori di “spazi protetti”, a eccessi di velocità nocivi al mio riposo, ai bambini e ai porcospini, e io non rinuncerò, da parte mia, ai piaceri del tiro al piccione.

Rimango comunque convinto, nonostante lo sfavore spettacolare di cui gode questa idea, che la rivoluzione sia il progetto umano necessario

a tutti gli altri, il solo che li rende possibili. Ma vivendo in questo mondo e preoccupato di raggiungere i miei simili, non mi aspetto niente da un sovrappiù di sventura che spingerebbe gli uomini alla rivolta. Il peggio non mi fa mai piacere, né tanto meno me lo auguro. Del resto, i padroni del mondo ci penseranno ampiamente e con tutta la loro incompetenza a far sì che non abbia fine.

Per quanto riguarda la società futura, per essere radicalmente altra dovrà farla finita con l'astrazione del valore; liberatasi dal denaro, suo sostegno materiale, si concederà tutti i lussi, che non costeranno niente.

Il prezzo della velocità meccanica attualmente è esorbitante, e rischia di rimanere tale. L'alta velocità di un "TAV" non può essere considerata più "pulita" di quella dell'automobile, dal momento che anche l'energia nucleare è considerata tale. Questo dettaglio non ferma affatto l'ecologista Samuel, che nota addirittura che il consumo regolare e massiccio di corrente elettrica da parte dei treni veloci renderebbe la gestione delle centrali «al tempo stesso più economica e, soprattutto, più sicura, dal momento che non sopportano molto bene le variazioni di regime.» Decisamente tutto questo si combina a meraviglia: fra un po' ci si rallegherà per il fatto che ci vorrà 64 volte più energia a un treno per viaggiare a 400 km/h rispetto a viaggiare a 100 km/h! Sono altrettanti sbocchi possibili per la "sovraccapacità elettrica" di EDF. A tal proposito, che ne pensa il signor *Giàrrivato*? Niente! Forse le centrali nucleari devono essere messe sul conto delle "modeste modifiche" imposte dal TAV?

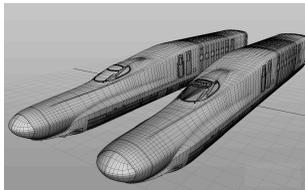
Tuttavia essere realisti non impedisce di avere dei principi. L'ecologista lo ripete: il nucleare «non gli piace molto a causa dei rischi d'incidente e delle scorie (...), ma ormai c'è e, come detto prima, bisogna usare il minor male possibile e al tempo stesso essere intransigenti per quanto riguarda la sua sicurezza.»<sup>22</sup> Il rivoluzionario non è meno perentorio: «non è accettabile alcuna condiscendenza quando si è di fronte all'ideologia tecnicista.» Tremiamo al pensiero dei danni che la condiscendenza ha potuto causare sullo spirito critico di simili sentinelle della modernità. Saliti sullo stesso vagone, uno guarda il mondo per poterlo gestire, mentre l'altro sogna l'apocalisse. Sono sullo stesso treno e vanno nella stessa direzione.

## NEL PAESE DEGLI ELFI

Ho fornito fin troppe prove di quello che senza dubbio alcuni definiranno il mio passatismo per avere il timore di aggiungerne una, sotto forma di un'eco che giunge dalla lontana Islanda.<sup>23</sup> Una viaggiatrice ci riferisce delle credenze tradizionali che riguardano gli elfi, piccoli personaggi magici, tenuti in gran considerazione per le gentilezze nei confronti degli esseri umani fintanto che costoro rispettano il loro territorio. «Il ministero delle Infrastrutture e Trasporti ne fa regolarmente la triste [sic] e strampalata esperienza. Così, a Kópavogur, comune sotto le dipendenze di Reykjavík, esiste una strada che, nella memoria degli islandesi, si è sempre chiamata Álfhólsvegur, “Via della collina degli elfi”; questa via evita accuratamente un ammasso di rocce. [...] A Hegranes, una zona piatta dove paludi e basalti del terziario si divorano a vicenda tra le braccia della Herathvotn, una strada fa il giro del falsopiano e, all'improvviso, in una curva, si inerpica su un dosso che in paese è chiamato “Collina cieca”. Spiegazione di questa bizzarria, la presenza a dodici metri d'altezza di una cattedrale degli elfi.»

Nei paesi cartesiani gli ingegneri non rinuncerebbero a bucare una montagna, tranne nel caso ciò significasse uno sforamento nel budget; una motivazione non guadagna in serietà ciò che perde dal lato del meraviglioso.

Un etnologo islandese sostiene con malizia che è «semplicista affermare che [i suoi compatrioti] credono negli elfi, solamente non ne escludono l'eventuale esistenza.» Una circospezione così poetica mi riempie di gioia; sono del parere di estenderne dappertutto i benefici sugli esseri umani. Certo, vivere in società contribuisce a far dubitare della loro esistenza, ma la sua eventualità merita già solo di per sé che sia preservata, perfino in un ambito così futile come quello del tracciato delle vie di comunicazione.



## LA GESTIONE DEL TERRITORIO

Nel 1838 François Arago si faceva beffe degli entusiasti che profetizzavano l'epoca in cui «i ricchi oziosi di cui pullula Parigi partiranno di mattina alla buon'ora per andare a vedere salpare la nostra flotta a Tolone, pranzeranno a Marsiglia, visiteranno gli stabilimenti termali dei Pirenei, ceneranno a Bordeaux e, prima che si sia concluso l'arco delle ventiquattrore, torneranno a Parigi per non perdersi il balletto all'Opera.»<sup>24</sup> Nel suo opporsi alla ferrovia si sbagliava due volte: pensando, come molti intellettuali, che questo mezzo di trasporto sarebbe servito solo ai ricchi, e dubitando, ma questo è già più perdonabile, delle sue prodezze tecniche.

Nel 1990 il ministro dei Trasporti Michel Delebarre non descrive più un'utopia, ma le probabili conseguenze del TAV: «Il peggiore scenario – sostiene – sarebbe quello in cui una minoranza di privilegiati potrà circolare da una città all'altra, spostandosi tra i quartieri d'affari situati attorno alle stazioni che saranno perfettamente equipaggiati per rispondere ai loro bisogni di attività e tempo libero, isolotti di prosperità intrappolati in agglomerati urbani abbandonati ai loro problemi e ai loro imbottigliamenti di traffico.»<sup>25</sup> Quando parla del “peggiore”, il ministro enuncia quanto confermato da tutti gli indicatori: semplicemente vuol dire, a beneficio di questa ostentata lucidità, che il peggio non gli sarà mai imputato come crimine.

Insomma, il TAV dà il tocco finale al centralismo francese, paradossalmente esteso alla dimensione europea. È il territorio concepito come un insieme di metropoli che si trova servito, non più l'insieme delle regioni.

La ferrovia era sembrata fin dalle origini uno strumento della centralizzazione. Proudhon la opponeva allo scacchiere federativo delle strade terrestri e delle vie navigabili; essa tende, diceva, «a rendere subalterni i dipartimenti rispetto alla capitale». Pertanto, aggiungeva, a forza di moltiplicare le concessioni, il governo ha «forse senza pensarci» restituito alla rete una velocità più conforme ai bisogni delle diverse regioni.<sup>26</sup> Infatti, sotto il secondo Impero, il monopolio regionale non era concesso alle compagnie senza contropartite: lo Stato esigeva la riduzione delle tariffe, e la costruzione e gestione di linee deficitarie; inoltre imponeva loro di collaborare e di collegare alla rete ferroviaria le

tratte secondarie.<sup>27</sup> L'Impero apparentemente traeva massimo profitto dalla compagnie private rispetto a quanto un governo socialista trae da una azienda statale (diventata nel 1982 "Impresa pubblica a carattere industriale e commerciale", EPIC). Se spetta sempre al ministro dei Trasporti approvare questo o quel tracciato, la pretesa decentralizzazione permette alla SNCF di imporre le proprie condizioni alle regioni per quanto concerne le linee locali. In mancanza di finanziamenti queste vengono chiuse.

Un rapporto su *Le città europee* richiesto dalla "Commissione per la pianificazione territoriale e l'azione regionale" (DATAR) ha riassunto in un titolo la situazione urbana della Francia: "Un centro, un vuoto, delle periferie".<sup>28</sup> Secondo le categorie adottate dagli autori (in funzione di fattori industriali, commerciali, culturali eccetera) solamente due città francesi figuravano nei primi quattro gruppi: Parigi nel 1° gruppo e Lione nel 4°, mentre la densità di abitanti per chilometro quadrato è circa tre volte inferiore a quella dei suoi vicini nordici o dell'Italia. Il rapporto stima inoltre che la Francia possiede una dozzina di città di "taglia europea".

Ora, osserva François Plassard, ricercatore presso il "Laboratorio di economia dei trasporti" di Lione, «il sistema TAV può funzionare solo tra città di dimensione sufficientemente importante per poter generare un traffico che giustifichi l'esistenza di una nuova linea. [...] In questo senso il TAV non fa altro che accompagnare una tendenza in aumento dell'economia attuale che concentra l'attività nelle mani di alcuni grandi gruppi raccolti in poli strategici. Allo stesso modo, il TAV contribuisce progressivamente a una nuova strutturazione dello spazio attorno a poli sempre meno numerosi e sempre più grandi.»<sup>29</sup> Gli studi compiuti da DATAR, tanto nel 1986 sugli effetti socio-economici del *TGV Sud-Est* dopo quattro anni di funzionamento quanto nel 1989 sul *TGV Atlantique*,<sup>30</sup> mostrano che le fortunate conseguenze "economiche" che la SNCF si ostina a profetizzare ancora nel 1990 nel suo *Rapporto sullo stato di avanzamento del TGV Méditerranée*, rientrano nella categoria delle pie illusioni. Se la soppressione delle fermate o delle stazioni significa sicuramente una tremenda emarginazione, il fatto di avere un collegamento con il treno ad alta velocità non incide profondamente sull'attività industriale delle "città TAV" [*villes TGV*], secondo la definizione scelta dai loro amministratori comunali.

Il fatto è che, come proclama in piena trance M. Billardon, presidente dell'Associazione europea delle città TAV, «una stazione del TAV è un luogo di alta comunicazione fisica [sic], ma deve essere anche un luogo di comunicazione immateriale [sic]. È qui, in effetti, che si devono concentrare le funzioni terziarie di alto livello, le strutture per le materie grigie [sic] in grado di servire l'insieme del territorio regionale restando nel frattempo in comunicazione con l'insieme della rete di città TAV sul territorio nazionale.»<sup>31</sup>

Questo tipo di visione, curiosamente impregnata di un esoterismo un po' antiquato dove la telepatia sembra dover soppiantare il fax e le linee ferroviarie il telefono, ha una sola conseguenza: la distruzione dei quartieri attorno alle stazioni, a Lione come a Le Mans (ad esempio), trasformati per poter accogliere sempre più "turbo-quadri dirigenti", che gli specialisti dei trasporti chiamano ai giorni nostri "élite circolatoria".

La velocità dal treno rapido permette in effetti al dirigente di abitare in una metropoli satellite di Parigi mantenendo il proprio impiego nella capitale. È contento di fuggire da Parigi e dalla sua prima periferia per godere, cito testualmente, di «una qualità della vita più intatta». Dopo aver pianificato l'eliminazione di quel che restava della campagna a Parigi, il cretino vuole portare la città in campagna. E ci riesce... Ben presto l'effetto TAV rafforza nelle città, giustamente dette servite, il saccheggio urbanistico, la speculazione immobiliare e il traffico. Ben presto, agli occhi dei viaggiatori le città TAV non si distingueranno più le une dalle altre, proprio come gli aeroporti internazionali.

## IL MONDO DIVENTA SEMPRE PIÙ PICCOLO

Il 2 ottobre 1872, Philéas Fogg non si faceva scrupoli nell'affermare di fronte ai suoi compagni del *Reform Club*: «La terra si è rimpicciolita, dato che la percorriamo dieci volte più velocemente rispetto a cent'anni fa.»

Questo gentiluomo credette di mostrarne la prova scommettendo di compiere il giro del mondo in 80 giorni, secondo un calcolo stabilito dal *Morning Chronicle*, che inoltre fornì un itinerario ottimale che avrebbe

dovuto condurre il viaggiatore a Suez, Yokohama e New York. Dato che al signor Fogg non era mai passato per la testa di visitare questi luoghi, non ci pensò neppure durante le tappe che fece.

Si osservi che l'intero progetto di questo *globe-trotter* era quello di tornare al suo punto di partenza il più in fretta possibile: in sintesi, di effettuare il tragitto Londra-Londra!

In tempi più recenti, una compagnia aerea ha contribuito a modo suo a elaborare una nuova carta mentale del mondo rivolgendo ai propri clienti l'invito seguente: "Cancella l'Atlantico"! In realtà, l'aereo Parigi-New York non cancella né sopprime niente, se non l'aria pura e la tranquillità di chi abita vicino agli aeroporti. Ma quando una rivista titola: "Con il TAV la Francia si restringe",<sup>32</sup> presenta sotto un'apparenza quasi magica la distruzione di un territorio.

Uno degli spot pubblicitari della SNCF rappresenta in maniera perfetta questo meccanismo e le sue conseguenze. Si vede una giovane donna intenta a scrivere a suo marito, comodamente seduta su un "TAV". L'estrema rapidità del viaggio è suggerita dal fatto che lei deve continuamente cancellare i nomi delle città attraversate che vuole scrivere nell'intestazione della lettera. Appena giunta in un dato luogo, si trova subito altrove, di modo che le pare piuttosto utopico scrivere una lettera da nessun luogo. Giunta a destinazione accartocchia la lettera, esercizio di scrittura che la modernità rende altrettanto obsoleto del "paesaggio" tradizionale.

Infatti, il compito che questo personaggio svolge sul foglio di carta, il TAV lo porta a termine realmente, sul terreno, cancellando dalla mappa le stazioni attraversate.

È logico che la sua redditività, in termini sia d'immagine sia di guadagno economico, dipenda dallo spazio consumato. O se si preferisce: meno un "TAV" effettua fermate più si vende. Una volta accettato tale presupposto (e vedremo in seguito come la SNCF pretenda quantificarlo) si concorderà facilmente con M. Delebarre che «la nostra rete nazionale acquisterà pieno significato solo quando uscirà dalle sue frontiere per accedere all'Europa centrale.»<sup>33</sup> Il programma orientativo della rete europea di TAV, adottato dai dodici stati membri nel dicembre 1990 e che prevede la costruzione della bazzecola di 9.000 km di nuove linee, permette di visualizzare "il suo pieno significato" per la Francia: il paese dove non ci si ferma mai!

## OVEST: UN TRENO PUÒ ROVINARNE UN ALTRO\*

Il movimento di liquidazione delle linee ferroviarie bretoni non ha certo avuto inizio con il progetto TAV ma è cominciato negli anni '30. In cinquant'anni sono stati soppressi oltre 1.400 km di linee (di cui 749 trasferiti su strada).

La rete di ferrovie a scartamento ridotto, con le cinque linee che si diramavano dalla città di Carhaix, fino alla fine degli anni '60 assicurava il servizio del centro della Bretagna. L'incompatibilità dello scartamento delle rotaie rispetto alla rete nazionale costringeva, tanto i passeggeri quanto le merci, a cambi e trasbordi costosi e scomodi. Tuttavia queste linee non sono state sostituite con nient'altro.

Confrontando le mappe, della stessa scala, di due regioni europee quali la Bretagna da un lato e i cinque cantoni svizzeri dall'altra, si rimane stupiti. Con una densità di popolazione molto simile, la Svizzera pare completamente irrigata di linee ferroviarie, molto spesso gestite da compagnie private. La Bretagna, al contrario, è servita adeguatamente solo lungo il litorale. Inoltre bisogna sottolineare che il piano aziendale regionale della SNCF per il periodo 1990-1994 prevede il trasferimento su strada dei cinque tronconi ancora esistenti.<sup>34</sup>

All'inizio degli anni '70 la SNCF prevedeva già di eliminare ovunque le linee secondarie, tranne nella regione parigina e in qualche zona metropolitana.<sup>35</sup> Il rapporto redatto nel 1979 da Pierre Guillaumat, ex amministratore delegato del gruppo petrolifero ELF Aquitania, andava nella stessa direzione richiedendo nella fattispecie la chiusura, nei tre anni successivi, delle stazioni nelle città con meno di 20.000 abitanti, dimensione che all'epoca riguardava 133 stazioni bretoni. Da allora i volantini e gli opuscoli delle associazioni di difesa sgranano la litania della chiusura delle stazioni e dei rami ferroviari: 30 stazioni chiuse in Bretagna tra il 1985 e il 1989, 52 stazioni eliminate nella regione di Le

---

\* Gioco di parole tra “*Un train peut en cacher un autre*” e “*Un train peut en gâcher un autre*”. La prima frase, che in francese è anche un modo di dire che significa “l'apparenza inganna”, compare sui cartelli di fronte ai passaggi a livello, per segnalare di fare attenzione che un treno può nascondere un altro, che dietro al primo treno potrebbe essercene un secondo. In questo caso, un treno, il TAV, ne rovina un altro, il già citato “trenino”. [N.d.T.]

Mans dal 1980 al 1982, 23 stazioni chiuse nel dipartimento della Manica nel 1991, eccetera.

Mentre gli oppositori del *TGV Méditerranée* rifiutavano preventivamente il dissanguamento del paesaggio provenzale che avrebbe provocato la nuova linea, i bretoni hanno dovuto far fronte alle conseguenze del sistema TAV in una regione in cui è spinto fino alla caricatura, perché qui non si tratta affatto di far viaggiare i treni a grande velocità. L'unica cosa a essersi accelerata in Bretagna è lo smantellamento della rete ferroviaria.

Come negli anni '70, i comitati hanno perciò organizzato centinaia di manifestazioni e blocchi dei treni... nella stessa indifferenza da parte dei giornalisti parigini. Se chi abita in prossimità delle linee e delle stazioni capolinea ha dovuto subire le nocività classiche, come il rumore (il "TAV" è l'unico "treno" che fa rumore anche dopo essersi fermato: il sistema di ventilazione, che funziona dalle 10 di sera alla 7 del mattino, emette un sibilo percepibile fino a 500 metri), le popolazioni hanno soprattutto ricevuto conferma di quale fosse la salsa in cui i loro territori sarebbero stati "trasformati".

«D'altra parte, l'entrata in servizio del TAV ha penalizzato diverse piccole città del Sud-Est (Voiron, Bourgoin, Villefranche-sur-Saône, Vienne, Arles) e della Bretagna, creando così delle rotture di carico [*il trasbordo da un treno a un altro*] nel collegamento con Parigi. Alcune linee classiche, come la Parigi-Lione via Digione o la Parigi-Tours via Orléans, sono diventate rami secchi, certi collegamenti diretti sono stati soppressi (Grenoble-Digione o Versailles-Le Mans). Altre linee interregionali (Alsazia-Savoia) hanno avuto pesanti ricadute con l'entrata in servizio del *TGV Sud-Est* e non hanno più raggiunto il livello precedente.»

La FNAUT (Federazione nazionale delle associazioni di utenti dei trasporti) – rappresentata nel consiglio di amministrazione della SNCF da J. Sivardière, autore delle righe precedenti<sup>36</sup> – si è pronunciata a favore di un "buon utilizzo" del TAV, integrato da una rete ordinaria ampliata e modernizzata. Eppure è facile vedere come il progetto TAV s'inscriva in una politica ormai vecchia di "razionalizzazione economica" che si oppone al tempo stesso ai concetti classici di "servizio pubblico" e di "pianificazione territoriale". Ciò ha permesso alla SNCF di realizzare un vero e proprio balzo in avanti in questa

direzione, presentando sotto i colori sgargianti del progresso tecnologico, “condiviso da tutti”, lo smantellamento della ferrovia convenzionale.

## NON CI TRASPORTANO, CI FREGANO

Mi ricordo uno slogan post sessantottino dell'estrema sinistra: “Non vi trasportano, vi fregano”. La SNCF sembra avere a cuore di dimostrare alla lettera questa formula, tanto è diventato difficile ormai essere semplicemente trasportati. Ci vengono a dire che il treno ad alta velocità ci porta a destinazione più rapidamente che in passato. Questa astrazione cela una triplice menzogna: i treni veloci non fermano più nelle stesse stazioni, gli orari del TAV non offrono più le stesse possibilità, le tariffe hanno subito notevoli aumenti.

Henri Vincenot riporta le parole di un ingegnere della SNCF che inveiva contro i viaggiatori senza i quali «faremmo delle ottime ferrovie». <sup>37</sup> Sembrerebbe che il rancore che la SNCF nutre verso la propria clientela non abbia fatto che aumentare nel tempo, a tal punto che a volte le misure intraprese somigliano a una guerra di logoramento.

La prima delle libertà soppresse dal sistema TAV è quella di poter saltare da un treno all'altro, a seconda della mia fantasia o per fronteggiare un obbligo imprevisto. Al giorno d'oggi, l'incubo delle prenotazioni obbligatorie avvicina effettivamente il TAV all'aeroplano, in ciò che vi è di più spiacevole: il tempo perso in tutta una serie di azioni, innanzitutto telefoniche (quasi impossibili e d'altronde si tratta di costringere ad adoperare il Minitel) e in seguito recarsi a uno sportello. Va da sé che questo tempo non sarà mai contabilizzato da SNCF nei tempi di viaggio che ostenta trionfalmente.

Testato dapprima sulla rete *Atlantique*, il sistema RESA è stato esteso a quella *Sud-Est*. Obbligava il viaggiatore a presentarsi almeno mezz'ora prima della partenza del treno (o il giorno prima, a seconda dei casi) per ritirare, oltre al biglietto, la ricevuta della prenotazione previamente effettuata via telefono o Minitel. Infatti, soprattutto nei periodi delle gradi partenze, è preferibile comprare i biglietti in anticipo, cosa che presuppone due spostamenti invece che uno. Chi sceglie di presentarsi

direttamente in stazione deve arrivare molto prima dell'orario di partenza, e aggiungere 30 minuti di attesa di fronte agli sportelli presi d'assalto durante i 30 minuti in cui si è obbligati a ritirare la ricevuta.

Questi obblighi assurdi, che la SNCF non è affatto capace di gestire, hanno dato vita naturalmente a dei movimenti, spontanei od organizzati, di utenti in collera. La pratica diffusa di effettuare prenotazioni "di riserva" (sui tre treni successivi, ad esempio) è sufficiente a disorganizzare un sistema fragile, applicandosi per giunta su treni che hanno una capacità assai minore rispetto ai *Corail* (485 posti contro i 1.000/1 200 di un *Corail*) e perciò sono subito pieni, realmente o in anticipo.<sup>38</sup>

La SNCF è riuscita a far insorgere contro di essa i propri clienti feticcio: i quadri dirigenti. Nel dicembre 1990, sotto la pressione di una "Associazione di viaggiatori utenti della ferrovia" (AVUC), ha dovuto acconsentire a estendere la validità di una prenotazione ai treni precedenti e successivi nell'arco di un'ora.<sup>39</sup> Dato che l'associazione fa base a Lione, questa tolleranza è stata limitata alla rete Sud-Est! A fine del 1989, gli abitanti di Le Mans titolari di un abbonamento mensile hanno ottenuto, in cambio del nuovo aumento dell'80%, la gratuità per venti prenotazioni al mese. Allo stesso modo, la regione Franche-Comté ha ottenuto libero accesso ai convogli TAV senza prenotazione né supplemento, per i soli abbonati che ne faranno richiesta.<sup>40</sup> C'erano stati dei precedenti: a metà degli anni '70 il Comitato di difesa del servizio ferroviario di Quimperlé ha ottenuto la soppressione del supplemento "rapido" in tutta la Bretagna. Come ci si potrebbe facilmente immaginare, la SNCF si è astenuta dall'estendere questa misura a quelle regioni dove non le è stato imposto dagli utenti. Anche in seguito è rimasta fedele a questa strategia del "particolarismo regionale".

Ciò che il presidente della SNCF Jacques Fournier chiama con delicatezza "attenuazione temporanea delle tariffe" porta in maniera molto più prosaica ad aumenti compresi tra il 6 e il 47% a seconda dei treni, per non parlare degli abbonamenti già menzionati. I controllori, ribattezzati nella moda del momento "agenti commerciali", saranno impiegati per riscuotere le multe, anch'esse maggiorate. J.M. Metzler, direttore commerciale della SNCF, ha dichiarato: «Come Mac Donald's ha valorizzato i suoi hamburger standardizzando i gesti e i

comportamenti del suo personale, anche noi dobbiamo mettere a punto procedure in grado di evitare l'improvvisazione e che permettano all'agente di avere la mente sgombra per poter trattare meglio il cliente.»<sup>41</sup> Il parallelo ideologico tra TAV e fast-food illumina perfettamente quello che è lo stato d'animo dei pubblicitari della SNCF, così come il riferimento a un'azienda americana nota per praticare un inquadramento sbirresco e moralista del suo personale. I dirigenti di Euro Disney, altri campioni nella stessa categoria, possono vantarsi di aver ottenuto un eccellente servizio TAV nella stazione di Marne-la-Vallée. «Da Londra, Madrid, Roma, essa accoglierà quelli che verranno a dimenticare per un momento il presente, a sognare, a essere altrove», si estasiavano i due architetti SNCF responsabili del progetto.<sup>42</sup>

## IL TEMPO È RELATIVO ALL'ORARIO

«La sostituzione comporta brutalmente e senza contropartita la soppressione di un ritorno diretto da Parigi per tutte le città, la scomparsa di qualsiasi possibilità di ritorno da Parigi per quelle piccole, e l'impossibilità di avere un ritorno serale dalla capitale regionale.»<sup>43</sup> Questo bilancio, stilato per la Franche-Comté, potrebbe essere esteso e declinato a seconda delle regioni raggiunte dal TAV. Per quanto possa essere insopportabile per gli amanti degli spazi infiniti, ferroviari o teorici, ho deciso di fornire esempi precisi, di citare per filo e per segno alcune testimonianze che dimostrano come il TAV abbia reso impossibili, più difficili, più costosi e talvolta più lunghi molti spostamenti, compresi quelli con partenza da Parigi.

- Da maggio a settembre 1989, sulla linea *Atlantique*, l'ultimo treno per Le Croisic<sup>44</sup> partiva da Parigi alle 19 e 22 per arrivare a destinazione a mezzanotte e un minuto, ovvero un viaggio di 4 ore e 39 minuti. Dopo l'entrata in servizio del TAV era impossibile, durante la settimana, lasciare Parigi dopo le 18 e 40. Tenuto conto dei 30 minuti imposti dal sistema RESA e delle code agli sportelli, era perciò impossibile ai salariati che lavoravano altrove che al grattacielo di Montparnasse di raggiungere la stazione in tempo dopo una giornata di

lavoro. Questo nel caso si volesse andare a Le Croisic, vale a dire al capolinea. Sciagura per chi avesse voluto, ad esempio, scendere alla stazione precedente, Batz-sur-Mer. Prima del TAV, il *Corail* delle 19 e 22 raggiungeva questa località della penisola di Guérande in 4 ore e 35 minuti. Nel settembre 1990 i viaggiatori devono prendere il “TAV” delle 18 e 40 fino a Nantes, dove devono aspettare 1 ora e 25 minuti prima di ripartire con un regionale che giunge a Batz alle 23 e 13. Il loro viaggio dura perciò 4 ore e 32 minuti, ovvero un guadagno di 3 minuti rispetto al tragitto con il *Corail*. Costo di questo piccolo miracolo della tecnica moderna: cambio e attesa a Nantes, seconda partenza del viaggio spesso effettuata in materiali rotabili vetusti, nonostante una prenotazione dal costo variabile tra 32 e 80 franchi a seconda dei giorni.

L’imbroglio è ancor più evidente alla fine del tragitto, a partire dalla stazione di Pouliguen, quando la via unica attraversa un paesaggio di paludi salmastre che costituisce il fascino di quel paese, ma impedisce l’alta velocità per ragioni tecniche. Proprio come sulle ferrovie dell’entroterra della Bretagna, il “TAV” dunque viaggia alla stessa velocità di un *Corail*; tuttavia salta la stazione di Batz, a 4 minuti dal capolinea!

È vero che la direzione commerciale della SNCF sviluppa strane teorie: «Si stima [*sic*] che su 4 ore di tragitto, un guadagno di tempo tra i 5 e i 6 minuti può far guadagnare il 3% del traffico.»<sup>45</sup> Detto in altri termini, meno gli utenti abituali del treno possono recarsi là dove andavano prima e più numerosi saranno gli utenti del treno. Sarà utile confrontare questo sofisma con un moto di stizza del ministro dei Trasporti Le Theule che nel 1979 (già allora!) precisava che «non è che, solo per il fatto che il trasporto su ferrovia, dalle sue origini fino a un’epoca recente, sia stato considerato come un servizio pubblico dato che era il solo mezzo di trasporto, deve continuare a essere concepito così.»<sup>46</sup> Dieci anni dopo la SNCF può dunque – grazie al TAV – abbandonare l’idea di un “servizio” dovuto al “pubblico”, entità indeterminata oltre che imprevedibile nei suoi comportamenti. Ormai l’azienda offre principalmente “prodotti” destinati a una clientela “mirata” che spera di attrarre dall’aereo. Il relativo successo commerciale del TAV, malgrado gli errori evocati in precedenza, mostra che a condizione di considerare solamente i grandi tragitti il calcolo non è sbagliato.

• Un abitante di La Rochelle, lettore di *La Vie du Rail* (1-7 novembre 1990), ci tiene a presentarsi come «figlio di un ferroviere, appassionato di questioni che riguardano la ferrovia» prima di descrivere i disservizi seguiti all'entrata in servizio del TAV Parigi-Bordeaux: «l'anno scorso [nel 1989], mia figlia poteva, al termine delle sue lezioni, lasciare Tours alle 12 e 56 e arrivare a La Rochelle alle 15 e 38. Durata del tragitto: 2 ore e 42 minuti, compresi i due cambi a Saint-Pierre-des-Corps e Poitiers. Il suo orario d'arrivo lasciava spazio alla possibilità di svolgere un'attività familiare nel tardo pomeriggio. Ma ormai [...] questa possibilità non esiste più. Certo, può prendere il TAV delle 14 e 53 a Saint-Pierre-des-Corps e, dopo un cambio a Poitiers, arrivare a La Rochelle alle 17 e 29. Da ciò risulta che il pomeriggio è spacciato. Ancor meglio, tenuto conto del fatto che a Tours deve prendere una navetta il cui orario di partenza è all'incirca le 14 e 43, la durata del tragitto, cambi inclusi, è perciò di 2 ore e 46 minuti. È più lungo ed è più caro. [...] Ci sarebbe, in termini molto più generali, tanto da dire sulla quasi-scomparsa di treni diretti La Rochelle-Parigi. Quei pochi "sopravvissuti" non sono neppure menzionati come treni *Corail*. Il motivo è perché è ovvio, oppure perché i viaggiatori avranno a disposizione queste splendide carrozze DEV Inox\* dove, senza vergognarsi, la SNCF ammassa 88 persone, affermando sul serio che lo spazio guadagnato dalla soppressione delle pareti divisorie degli scomparti permette di "guadagnare" 16 posti!»

• Sotto il titolo "Le TGV fait dérailler les navettes", le *Courrier de la presque île guérandaise* (3 agosto 1990) pubblica la testimonianza di un abitante di Versailles proprietario di una seconda casa a Pouliguen (Loire-Atlantique): «Ero un fervente sostenitore dei treni notturni durante il periodo delle vacanze estive: partenza il venerdì sera da Parigi, arrivo il sabato mattina a Pouliguen, e ritorno a Versailles la domenica sera per arrivare il lunedì mattina. [Soppresso il treno notturno, rimane] un TAV il venerdì alle 19, che evidentemente parte troppo presto, oppure un treno solamente il sabato mattina. Per tornare,

---

\* Si tratta delle carrozze DEV Inox, costruite in acciaio inossidabile dalla società Carel et Fouché fin dagli anni '50. [N.d.T.]

l'ultimo TAV parte l'inizio della sera altrimenti si può arrivare a Parigi soltanto a fine mattinata di lunedì. [...] Il lunedì mattina mi devo far portare a Saint-Nazaire (25 km) per poter prendere un TAV alle 5 e 56. [...] Allo stesso modo, per venire nei fine settimana devo aspettare più di due ore alla stazione di Savenay alle tre del mattino (treno Parigi-Quimper) prima di prendere il primo treno per Le Pouliguen. Non mi faccio nessuna illusione, questo treno notturno diretto a Quimper sarà sicuramente soppresso quando entrerà in servizio il ramo TAV Rennes-Quimper.»

- All'inizio di quest'opera ho contrapposto la SNCF ai nucleocrati in quanto a capacità delle rispettive ideologie; c'è tuttavia un punto su cui tutta questa gente è accomunata: la mania della dissimulazione.

Consultare gli orari e le destinazioni di un treno potrebbe sembrare a un ingenuo una cosa elementare e, a dire la verità, legittima. Succedeva così, senza dubbio, prima che la SNCF si accorgesse che un treno il cui orario è inopportunamente portato a conoscenza del pubblico rischia di attrarre viaggiatori che un giorno potrebbero risentirsi per la sua soppressione. Nel 1990 il “Comitato di difesa del servizio ferroviario di Redon” (Ille-et-Vilaine) ha ottenuto, dopo aver bloccato varie decine di treni, due fermate giornaliere di treni espresso, una in direzione di Quimper, l'altra di Parigi. La SNCF si astiene dal farli figurare sui tabelloni degli orari, sul Minitel così come sui pannelli indicatori parigini. Né gli impiegati della stazione né i controllori erano stati informati della loro esistenza. Il Comitato ha fatto notare queste carenze tramite un ufficiale giudiziario.

Da parte sua, la direzione regionale della SNCF ha considerato la faccenda in maniera molto semplice: avendo trovato un accordo (dopo parecchie scaramucce) sul principio di quattro fermate “TAV” a Redon, solamente una tra loro è stata definitivamente fissata, a metà del pomeriggio; perciò, come ha dichiarato il responsabile, «non possiamo ufficializzare quelle delle 10 e 18 e delle 20 e 09 da parte di questi due pre-TAV.»<sup>47</sup>

Si può gustare in tutto il suo valore il verbo “ufficializzare”! Allo stesso modo, merita di soffermarsi un poco sul concetto pomposo di “pre-TAV”, di cui la SCNF fa grande uso in Bretagna. Ci ricordiamo, infatti, che a Redon come in tutto il resto della Bretagna i “TAV”

viaggiano alla stessa andatura dei treni classici. Dunque il “pre-TAV” è, proprio come sarà il futuro “TAV”, un treno ordinario la cui unica cosa straordinaria risiede nell’ostinazione a non fermarsi da nessuna parte. Per quanto riguarda i due treni espresso che fermano nella stazione di Redon per la pressione del tutto ufficiosa da parte della popolazione, sono ancora troppi. La SNCF voleva farne dei treni fantasma, perché poi sarebbe stato più facile fare constatare, tramite ufficiale giudiziario se necessario, che – non prendendoli nessuno – potevano senza alcun danno essere soppressi del tutto. L’esperienza di vent’anni di assicurazioni ai viaggiatori mostra che un treno che la SNCF dissimula alla sua clientela è sempre un treno condannato.

Succede meno di frequente che, avendo soppresso arresti e fermate in una stazione, la SNCF spinga le sue preoccupazioni fino a far abbattere l’edificio. Senza dubbio ciò permette di pagare meno tasse locali, ma si tratta soprattutto di far sparire fisicamente una reliquia a cui rimangono attaccati così tanti ricordi che rischia in ogni momento di cristallizzare nuove rivendicazioni. Si può riaprire una stazione, non un terreno abbandonato.

- Ignorando le proprie ridicolaggini, la SNCF sa assecondare quelle altrui. Quando le incoerenze dei politici nuocciono esclusivamente ai viaggiatori senza intralciare i propri affari, ho anche il sospetto che le piaccia aggiungere la ciliegina sulla torta. *Le Canard Enchaîné* (31 luglio 1991) ha svelato una bella farsa ferroviaria: il consiglio regionale della Bassa-Normandia, costretto dalla suddetta decentralizzazione a sovvenzionare il *Corail* Parigi-Granville delle 16 e 35, ha ottenuto dalla SNCF che – nonostante una fermata giornaliera a Dreux – ai viaggiatori diretti in questa città fosse vietato prendere il “suo” treno pena una multa. Il consiglio della regione Centro, dove si trova Dreux, non aveva pagato la propria parte... In linea di massima i viaggiatori dovevano perciò aspettare il treno successivo, mezz’ora dopo! Vediamo come la razionalità finanziaria moderna, che serve d’altronde a giustificare licenziamenti e chiusure, sappia anche adattarsi ai deliziosi anacronismi del clientelismo mafioso.

## L'AUTOMOBILE, HANDICAP MOTORIO

È già un po' di tempo che la SNCF considera la ferrovia come un completamento della strada. Il suo presidente J. Pélissier dichiarava nel 1979: «Non abbandoniamo il servizio nelle piccole stazioni. Bisogna comunque ammettere che non siamo più ai tempi della carrozza con cavallo. La gente va alla stazione con l'automobile.»<sup>48</sup> All'incirca nello stesso periodo, il suo direttore regionale spiegava seriamente agli abitanti di Hennebont (Morbihan) che si lamentavano di vedere la loro stazione progressivamente abbandonata: «la stazione di Hennebont si trova solamente a 8 km da quella di Lorient, dove si fermano tutti i treni, e questa è una situazione privilegiata.»<sup>49</sup> Bisognava avere proprio uno spirito malevolo per rifiutare l'evidenza di questo privilegio di avere una stazione dove si fermano tutti i treni, e distante soltanto 8 km! Vi dirò di più, gli abitanti di Hennebont hanno beneficiato con dieci anni d'anticipo, ahimè senza saperla apprezzare, di una situazione “pre-TAV”!

Nel 1990 la SNCF pretende, a proposito del *TGV Méditerranée*, che «gli spostamenti effettuati al giorno d'oggi su veicolo privato su strade e autostrade vedranno rallentare la loro crescita»<sup>50</sup>, ma è chiaro che è la clientela delle compagnie aeree che spera di catturare. Gli oppositori del *TGV Méditerranée* d'altronde sono consapevoli che una nuova linea non li risparmierà, a lungo termine, dalla costruzione di nuove autostrade.

In occasione della pubblicazione, nel settembre 1991, del bilancio della SNCF, *Le Monde* scriveva ingenuamente: «Pare che il treno patisca la concorrenza dell'automobile individuale per i viaggi inferiori ai 100 km. Ad esempio, i treni regionali bretoni registrano, quest'anno, un calo del numero di passeggeri del 10% rispetto al 1990. Il miglioramento della rete autostradale non ne è affatto estraneo.»<sup>51</sup> E nemmeno il TAV!... che è riuscito infine a disorganizzare la rete regionale, costringendo gli abitanti a trovare soluzioni che prevedono l'automobile. Ma la SNCF non ha suggerito questa ipotesi ai giornalisti...

Per contro, Metzler – l'uomo degli hamburger – suggerisce poco oltre un'analisi comica della desertificazione delle campagne: «Se delle zone intere si spopolano, è a causa dell'automobile individuale.» Questa rivelazione si chiarisce nel seguito: «Non c'è motivo perché la ferrovia

sia l'ultima a lasciare un paese già disertato dall'esattore, dal curato e dal maestro!» Pensiamo di aver capito che questi vigliacchi hanno abbandonato il paese in automobile... Come se la loro presenza, ahimè ancora troppo diffusa, bastasse per far fermare un "TAV"!

Scherzi a parte, il direttore commerciale cerca semplicemente di esonerare la SNCF dalla sua parte di responsabilità nella desertificazione, sentendosi libero di indicare come colpevole il mezzo di trasporto da cui si aspetta che conduca alle stazioni "privilegiate" gli utenti del treno.

Sono ben altre, e più serie, le critiche da muovere contro l'automobile. La macchina e il camion sono mezzi di trasporto estremamente nocivi e mortiferi. Vorrei scriverne più approfonditamente, ma non farei altro che esprimere un sentimento minoritario, visto che la società accetta, senza considerarlo esorbitante, il tributo annuale di migliaia di cadaveri.

Membro di un partito giunto al potere promettendo niente di meno che "cambiare la vita", quattro anni dopo Paul Quilès si limitava pateticamente a fissare la soglia di tolleranza della sinistra in materia di ecatombe stradale: «Vogliamo riportare in fretta il numero annuale di morti attorno ai 10.000.»<sup>52</sup> Rendiamo giustizia al socialismo parlamentare che, allorché abbandona le sue utopie fondatrici e si accetta per quel che ormai è diventato, ovvero l'automobile-spazzina\* del capitalismo, è capace di prefissarsi degli obiettivi realistici e di raggiungerli! Il numero annuale di morti sulle strade si colloca "attorno" alle 10.000 unità, cifra a cui bisognerà tuttavia aggiungere parecchie centinaia di migliaia di feriti, 2.000/2.500 decessi verificatisi più di sei giorni dopo l'incidente, e di cui le statistiche non tengono conto.

La strada, e soprattutto l'autostrada, distrugge anche l'ambiente. L'impatto di un'autostrada è in media di 10 ettari al km. Ogni chilometro riceve annualmente 73 tonnellate di polveri, 146 kg di piombo, 54 kg di zinco e 2,5 tonnellate di idrocarburi. Per quanto riguarda il sale adoperato d'inverno, uccide circa 600.000 alberi all'anno su tutta la rete stradale europea.<sup>53</sup>

---

\* In francese *voiture-balai*; sono quelle automobili che chiudono una corsa ciclistica per pulire la strada dai rifiuti gettati dai corridori. [N.d.T.]

Ecatombe umana, disastro ecologico, tutto ciò non scalfisce minimamente la determinazione dei vari governi che si sono succeduti privilegiando il trasporto su strada. Grazie al TAV la SNCF non solo si sbarazza delle linee e delle stazioni in deficit per il traffico passeggeri, ma anche di gran parte del trasporto merci. Nell'agosto 1991 la rivista *L'Usine nouvelle* parlava della soppressione, da lì alla fine del 1994, di 1.300 stazioni merci sulle 3.880 esistenti a fine 1987, e di 2.200 diramazioni (tratti ferroviari che collegano una fabbrica alla rete ferroviaria) su 7.900. Queste chiusure si concludono con un trasferimento dell'impresa oppure con la sostituzione tramite collegamento stradale. Questo trasferimento massiccio aumenta l'usura della rete stradale (di cui i camion sono responsabili per l'85%), il rischio di incidenti (i camion ne provocano il 20%) e di catastrofi ecologiche, data la natura dei prodotti e dei rifiuti trasportati.

In un contesto simile, «scommettere tutto sul TAV contro la strada», come propone René Dumont, è una formula priva di senso. Questo ecologista, caduto nel ridicolo al punto da farsi fotografare ai comandi di un "TAV", è favorevole a quest'ultimo «al 100%» per il fatto che il treno non produce anidride carbonica, contrariamente all'automobile e all'aereo. Proprio come l'amico Samuel, Dumont non si preoccupa dell'origine nucleare dell'elettricità consumata dal TGV: «Detto questo, tutti si ricordano di Černobyl'. E poi che si fa delle scorie? Ciononostante, se i Verdi sono contrari al nucleare, confesso che sto rivedendo la mia posizione.»<sup>54</sup>

Che un autoproclamatosi ecologista tratti Černobyl' come un brutto ricordo e dichiari di essersi abituato al nucleare, così come si viene sorpresi a canticchiare un ritornello alla moda, ecco cosa merita di essere accreditato come comicità della nostra epoca. Più seriamente, l'ode al TAV da parte di Dumont sarà ricordata come un buon esempio di questo "realismo utopico" che approva un misfatto nella speranza che chi lo ha commesso sarà in grado di astenersi dal commetterne altri. Ahimè, i criminali di mestiere ignorano, quando si tratta delle loro vittime, la profilassi del male minore; tra due mali, si arrogano il diritto di non scegliere.

In materia di circolazione, il colmo dell'assurdità spetta alle grandi città, soprattutto a Parigi dove il Comune, i presidenti di circoscrizione e la prefettura di polizia scommettono sull'automobile contro l'autobus

e distruggono progressivamente quel che resta della città per farci un'autostrada, raddoppiata con un immenso parcheggio sotterraneo. «Parigi vuole andare in macchina!» strombazzano i manifesti.

Ammettiamo che i problemi di traffico della capitale, in aumento ogni anno del 4%, provocano già mostruose allucinazioni a quelli che ne sono responsabili. Il prefetto Verbrugge assicura che «oggi i parigini non hanno più due gambe ma quattro ruote. La verità è questa. Allora bisogna che ci si possa muovere con le proprie ruote.»<sup>55</sup> Cosa vede allo specchio, questo androide, quando si fa la barba: una valvola, un carburatore, un parchimetro? E con questo deve pensare! Inevitabilmente, il prodotto delle sue riflessioni è a sua immagine: ridicolo e nocivo. Quando s'immischia nella lotta contro l'inquinamento atmosferico, lui che s'inebria con i gas dei tubi di scappamento se la prende con gli alberi. È tra quelli che li fanno tagliare, la mattina presto, sotto la protezione della celere, a St-Merri e a place du Tertre, ma proibisce ai panettieri di cuocere il pane nei forni a legna!<sup>56</sup>

L'economia, ovvero la visione economicista del mondo, si nutre d'incoerenza e di menzogne. La politica dei trasporti, completamente orientata verso l'automobile, comporta non solo un costo umano – di cui ci si stupisce che sia indifferente ai governanti – ma anche un costo finanziario. Ora, se per caso questo costo è valutato dagli economisti, è deliberatamente ignorato dai politici. Il rapporto Boulladon,<sup>57</sup> ad esempio, stimava che il trasporto delle merci su camion di elevato tonnellaggio, che il TAV contribuisce ad aumentare, è deficitario al 50%: deficit che è colmato dai contribuenti. Il Comitato francese per l'ambiente valuta in 20 miliardi di franchi all'anno il costo del trasporto su strada, cifra a cui bisogna aggiungere altri 20 miliardi per mitigare o prevenire gli effetti dell'inquinamento, e 15 miliardi destinati alle spese relative alle infrastrutture.<sup>58</sup>

La rivista *Auto-Moto*, poco sospetta di essere maniaca oppositrice all'automobile, affermava che gli ingorghi equivalevano, per l'anno 1989, a «4 milioni di giornate di lavoro perdute, cinque volte più che le vertenze lavorative.» La sola regione parigina totalizza «300.000 ore di lavoro perduto al giorno».<sup>59</sup> Dopotutto, se questo è il prezzo della pace sociale! E in effetti, si tratta proprio di questo: rinunciare alla produzione automobilistica oppure ridurla notevolmente porterebbe, nel sistema attuale, a un aumento della disoccupazione di cui nessuno

può assumersi di correre il rischio elettorale. Senza dubbio gli strumenti statistici non sono così sottili da suddividere, tra i diecimila cadaveri annuali, tra occupati e disoccupati, tra quadri dirigenti e beneficiari di RMI [*Reddito minimo d'inserimento*].

Quando questo disastro non si paga con il sangue, sprofonda nel ridicolo. «Un esperimento compiuto [*da Auto-Moto*] un lunedì di Pasqua ha indicato che tra Le Bourget e Pantin (10 km) la più moderna delle automobili francesi batte a malapena una Delaunay Belleville del 1911 e guadagna solamente un quarto d'ora a una biga romana tirata da due cavalli.»

## COME STANNO ANDANDO LE COSE\*

Tecnicamente l'alta velocità non esclude il collegamento armonioso del territorio, come mostra l'esempio giapponese (vedi *Appendice*). Ma la questione non è questa, è chiaro che alla SNCF non gli importava un fico secco di far viaggiare i treni più velocemente o di migliorare le condizioni di trasporto; intendeva riconsiderare la sua strategia d'impresa. Nell'ottica di rendere redditizio il suo monopolio, il TAV era ineluttabile.

In effetti, in materia di velocità la ferrovia non poteva fare concorrenza né all'automobile (ma a nessuno interessa) né all'aeroplano. Se il TGV può farla, è perché non ha niente in comune con il treno classico, di cui anticipa e accelera la fine.

Per mettere al servizio del più gran numero di persone un mezzo di trasporto più sicuro e – a livello locale – meno inquinante dell'automobile, bisognava fare una doppia scelta politica: la gratuità<sup>60</sup> e il rafforzamento delle reti ferroviarie regionali. Esattamente l'opposto di quel che si fa.

In fatto di mobilità, il TAV farà cristallizzare nel paesaggio francese – e per lungo tempo – una concezione del territorio e della circolazione

---

\* Traduzione del modo di dire “*Du train où vont les choses?*”; in italiano si perde il gioco di parole con il treno. [N.d.T.]

interamente dominata dalla merce. Quel che si è davvero accelerato nel mondo, è la morte (*Exocet*, missile antinave francese), la menzogna (CNN) e il denaro (carte di credito). Tutto il resto è falso movimento e illusione ottica.

Se il TAV rappresenta un obiettivo obbligatorio e privilegiato, è perché concentra una buona parte dei simulacri della nostra epoca, le cui conseguenze materiali incidono sulla vita quotidiana di milioni di persone. Presunta incarnazione del Progresso, ne illustra bene il meccanismo: un'assurda fuga in avanti.

Al contrario, bisogna non fare ciò che è tecnicamente realizzabile nel momento in cui ciò si dimostra inutile e nocivo. Sarà bene vietare agli ingegneri di far viaggiare i treni alla velocità supersonica di Mach 2 se riescono a trovare il mezzo per farlo, ai genetisti di fabbricare in provetta bebè ermafroditi, come sarebbe stato preferibile non fabbricare l'uranio arricchito.

In questo mondo dove gli atti elementari necessari alla sopravvivenza come mangiare, bere e addirittura un movimento riflesso come la respirazione diventano gesti mortali, per di più la "comunicazione" si degrada con il moltiplicarsi dei mezzi tecnici che dovrebbero favorirla.

Dalla scomparsa dell'auricolare sulle cornette del telefono fino allo smantellamento della rete ferroviaria, tutto vi contribuisce. La vita diventa ogni giorno più difficile per i poveri e sempre più povera per tutti.

Anche se dovesse rivelarsi impossibile impedire la realizzazione del progetto TAV, tutto ciò che può essere salvato da ciò che lo distrugge merita di esserlo. Quantomeno era importante raccogliere le prove necessarie a dimostrare che il TAV, raggiungendosi a tante altre nocività, presuppone il disprezzo degli esseri umani e del pianeta che li ospita. Tanto meglio, comunque, se contribuisce qua e là a cristallizzare e federare delle rivolte sparse.

Il comunista Bordiga si augurava che l'umanità potesse sbarazzarsi di tutti gli oggetti nocivi, «dalla portaerei al bocchino per sigarette». Il TAV viene a ingrossare la lista.

## NOTE

1. M. A. Rendu in *Le Monde*, 18 agosto 1990. Da parte loro alcuni oppositori di Angers sostenevano che: «Il TAV non è ancora l'aereo, ma è già volare!»
2. “Plaidoyer pour le TGV Provence”, O. Domenach, *Libération*, 26 ottobre 1990.
3. *La Vie du Rail*, 1 marzo 1990.
4. Jean-Marie Charon, *Les mouvements d'opposants aux décisions d'implantation d'aéroports et de la ligne nouvelle du TGV*, tesi per l'Associazione di Ricerca e Sviluppo in Urbanismo, Parigi, 1979. Nel 1989 le ferrovie sono state aggiunte a quelle grandi opere pubbliche per cui è possibile fare ricorso a una procedura di “estrema urgenza”; questa permette alla SNCF, in seguito a decreto del Consiglio di Stato e ordinanza della Prefettura, di entrare in possesso dei terreni non ancora espropriati...
5. Citato in *Dessertes ferroviaires de Bretagne*, Comitato di coordinamento dei comitati di difesa del servizio ferroviario bretone, 18 gennaio 1991.
6. Y.-M. Labé e Y. Mamou, “Cote d'alerte pour les médias”, *Le Monde*, 30 gennaio 1992.
7. “Les Trains à grande vitesse”, *Le Courrier de la Baleine*, giornale de “Les Amis de la Terre”, numero speciale, 1991.
8. *L'Humanité*, 19 settembre 1981, citato in *Libération*, 22 settembre 1981; corsivo mio.
9. Rapporto del gruppo di lavoro sulla politica dei trasporti, Commissariat général du Plan, 1984 (p. 228).
10. *Les Épinés drômoises*, n° 44, settembre-ottobre 1991.
11. *Le Dauphiné libéré*, 24 settembre 1991.
12. *La Vie du Rail*, 19-25 settembre 1991.
13. “On peut aimer Cézanne et le TGV”, C. Fauvet, 23-29 agosto 1990.
14. *Le Monde*, 13 dicembre 1990.
15. Manifesto pubblicato in Francia su *Le Figaro* del 20 febbraio 1909. [Per la versione italiana qui citata: *Manifesti del futurismo* (a cura di Viviana Birolli), Abscondita, Milano 2008: per le prime tre citazioni, “Fondazione e Manifesto del Futurismo”, pp. 13-14; per l'ultima, “Manifesto tecnico della letteratura futurista”, p. 64; *N.d.T.*].

16. Simone de Beauvoir, *La lunga marcia* [1957], Mondadori, Milano 2006 (p. 266). [Poco oltre aggiunge: «Quando si tratta non solo di distruggere l'ordine antico, ma di costruire un mondo nuovo, l'anarchismo perde la sua ambiguità: diventa una forza esclusivamente retrograda. Quelle sette dovevano dunque essere tutte liquidate.» *N.d.T.*].

17. Va precisato per correttezza che a lei sembra «meno scandaloso mettere in condizione di non nuocere un pugno di caporioni piuttosto che tollerarli e sterminare invece masse di contadini, vittime delle loro menzogne.» *Ibid.* (p. 267).

18. *Le Monde*, 26 febbraio 1991.

19. Questi lettori stanno commentando un opuscolo intitolato *Relevé provisoire de nos griefs contre le despotisme de la vitesse*, Encyclopédie des nuisances, 1991. (Vedi bibliografia).

20. *Op. cit.*, corsivo mio.

21. Questa descrizione è particolarmente poco adatta alla Francia; vedi oltre, “La gestione del territorio”.

22. *Op. cit.* (p. 12); corsivo mio.

23. “Islande: les elfes ne sont pas toujours dans les nuages”, P. Deschamps, *Le Monde*, 1 agosto 1987.

24. Citato da P. Larousse, in *Grand Dictionnaire universel du XIXe siècle*, p. 1147. Si tratta del rapporto alla Camera dei deputati nella seduta del 24 aprile 1838.

25. *La Vie du Rail*, 1-7 novembre 1990.

26. *Des réformes à opérer dans l'exploitation des chemins de fer* [1855], Garnier frères, Paris 1868 (p. 98).

27. Vedi Y. Leclercq, *Le Réseau impossible, 1820-1852*, Genève, 1987 (p. 217).

28. “Rapport du groupement d'intérêt public RECLUS pour la DATAR”, *La Documentation française*, 1989.

29. *La Vie du Rail*, 1-7 novembre 1990.

30. Vedi “La mesure de l'effet TGV”, *Le Monde*, 10 maggio 1990; e “TGV”, *Le Figaro*, 5 luglio 1990.

31. *TGV et aménagement du territoire*, 1991 (p. 124).

32. *Le Point*, n° 743, 15 dicembre 1986.

33. *Le Monde*, 16 ottobre 1990. In effetti, se il TAV dovrà attraversare la Manica, come «fuoribordo in volo sotterraneo», senza dubbio a Ovest va ancora a sbattere contro l'Atlantico.

34. Vedi *Transports urbains*, n° 70, gennaio-marzo 1990. I cantoni presi in considerazione sono: Vaud, Neuchâtel, Fribourg, Berne, Le Valais.

35. “Rapport du groupe de travail pour l'étude des services omnibus”, 1973, citato in J.-M. Roux, *Territoire sans lieux*, 1980 (pp. 153-154).
36. J. Sivardière (segretario generale della FNAUT), “Le TGV vu par les usagers”, in *Réalités industrielles*, ottobre 1990 (p. 40).
37. Citato da J.-F. Bazin in *Le Monde*, 7 novembre 1990.
38. Beninteso, i sistemi RESA e poi “Socrate” (aumento dei prezzi e dimezzamento del numero dei posti) sono applicati senza vergogna ai “TAV” che circolano alla stessa velocità dei *Corail*.
39. *Le Monde*, 14 dicembre 1990. Un mese prima, il direttore commerciale del comparto “viaggiatori” della società garantiva che «con il caos attuale la SNCF registra perdite nelle entrate [*sic*]. Bisogna che una prenotazione sia valevole solo per quel singolo TAV»; *Le Monde*, 6 novembre 1990.
40. *Le Monde*, 20 dicembre 1990.
41. *La Vie du Rail*, 5-11 ottobre 1990.
42. CET di Lione, *op. cit.* (p. 513).
43. Lascio da parte un treno notturno (partenza alle 23 e 35) che circola solo i venerdì dal 30 giugno al 25 agosto 1989. Ne parleremo dopo.
44. Documento della CGT Rennes-Paris, Montaparnasse-Nantes, 14 maggio 1988.
45. *Ibid.*
46. Conferenza stampa dei “Comitati di difesa del servizio ferroviario bretone”, Club de la presse de Rennes, 11 luglio 1979.
47. *Ouest-France*, 2-3-4 giugno 1990.
48. *Le Télégramme de Brest*, 13 dicembre 1979.
49. *Ouest-France*, 19 novembre 1979.
50. Rapporto sullo stato di avanzamento, luglio 1990 (p. 19).
51. *Le Monde*, 15-16 settembre 1991.
52. *Le Monde*, 23-24 giugno 1985.
53. *Le Monde*, 6 settembre 1990.
54. *La Vie du Rail*, 19-25 settembre 1991.
55. *Le Monde*, 27 aprile 1990.
56. *Le Monde*, 5-6 gennaio 1992.
57. Citato in *Le Point*, 2 giugno 1979.
58. *La Vie du Rail*, 23-29 gennaio 1992.
59. *Auto-Moto*, maggio 1991, citato in *FNAUT-infos*, n° 5, ottobre 1991.
60. Soltanto gli studenti dei licei di provincia riscoprono – nell'imminenza delle grandi manifestazioni parigine – il senso del servizio pubblico esigendo treni gratuiti per recarsi nella capitale.

## APPENDICE



### EUROPA-ASIA

Il primo treno ad alta velocità è stato inaugurato una trentina d'anni fa, nell'ottobre 1964, sulla linea Tokyo-Osaka. Le due metropoli furono collegate dallo *Shinkansen*, alla velocità di 210 km/h, in 3 ore e 10 minuti, contro le precedenti 6 ore e mezza.

«A quell'epoca c'erano 10 stazioni intermedie su una linea di 515 km (oggi ce ne sono 14, [ovvero una ogni 36,5 km]). Gli autobus percorrevano la distanza tra Tokyo e Osaka in appena 4 ore. All'inizio c'erano un treno rapido e un treno regionale ogni ora nei due sensi [...], nel 1970 tre rapidi e tre regionali ogni ora nei due sensi [...]. Sulla linea Tokaido attualmente ci sono sette partenze di treni rapidi e quattro di regionali dalla stazione di Tokyo durante le ore di punta. [...] Partendo ogni 5 minuti dalla stazione di Tokyo, [lo *Shinkansen*] deve essere considerato piuttosto una "metropolitana ad alta velocità"». («Les trains à grande vitesse au Japon», di Tatsuhiro Suga, ex dirigente del Japan Railways Group, in *Réalités industrielles*, ottobre 1990).

Fornire un esempio non è come dare un esempio. Gli abitanti dell'immensa periferia di Tokyo si sono opposti alla costruzione delle

nuove linee che avrebbero stravolto il mosaico di case basse dalle tegole verniciate in verde o blu, tra cui spuntavano minuscole risaie grandi come un orto. Gli abitanti si lamentavano del rumore ma i tribunali, anche se accordarono loro compensazioni e risarcimento danni, si rifiutarono d'imporre una limitazione della velocità.

L'altissima densità di popolazione spiega in parte le norme adottate per la linea *Shinkansen*: una grande capienza (in un treno Tokaido-Sanyo ci sono 1.300 posti) e integrazione con treni espresso e regionali. Rimane il fatto che in questo paese che l'Occidente considera spesso come incarnazione del colmo della disumanizzazione moderna, i trasporti collettivi su rotaia fanno realmente concorrenza all'automobile, laddove i treni rapidi effettuano la fermata nelle stazioni. Forse spinto dalla rivalità commerciale con il TAV, il Japan Railways Group ha annunciato nel 1992 l'entrata in servizio di un treno la cui velocità di crociera è stata portata a 350 km/h: 50 km/h in più del TAV, 80 km/h in più della generazione precedente di *Shinkansen*.

L'*Intercity Express* (ICE) è più simile allo *Shinkansen* che al TAV. In Germania, dove la rete ad alta velocità è stata inaugurata nel 1991, l'ICE raggiunge la velocità di punta di 280 km/h sulle reti ferroviarie di recente costruzione (solamente il 40% del totale) e viaggia a 200 km/h sulle linee tradizionali ammodernate. Mira a far concorrenza all'automobile e all'aereo su brevi tragitti. In un paese realmente decentrato, si ferma e riparte spesso: si è dunque privilegiata la potenza rispetto ai record di velocità. Altra sua caratteristica, e – dal punto di vista della concorrenza con il TAV – altro handicap, il suo costo, rincarato dai numerosi tunnel che sono stati imposti dalle associazioni di difesa dell'ambiente.



## BIBLIOGRAFIA ESPRESSO

Al di là dei documenti pubblicati dalle associazioni che circolano tra i loro aderenti o ai loro comunicati stampa, per quanto ne so esiste un solo testo ostile al TAV che abbia avuto una diffusione nazionale, seppur ridotta. Si tratta dell'opuscolo già citato *Relevé provisoire de nos griefs contre le despotisme de la vitesse* (1991, 18 p., c/o Encyclopédie des Nuisances, B.P. 188, 75665 Paris cedex 14). Traduzione italiana: *Alleanza per l'opposizione a tutte le nocività, Treni ad alta nocività. Perché il Treno ad Alta Velocità è un danno individuale e un flagello collettivo*, Nautilus, Torino 1993 (2<sup>a</sup> ed. 2006).

Tra le opere destinate al grande pubblico provocate dalla comparsa del TAV, solo quelle di Jean-François Bazin – *Les Défis du TGV*, (1981); *Le TGV Atlantique* (1989) – sfuggono al genere della propaganda sempliciotta. Esprimono un punto di vista vicino a quello della FNAUT: bisogna usare il TAV, «questo bello strumento», per la pianificazione del territorio.

Per quanto riguarda gli altri libri, bastano i titoli a dare un'idea del loro contenuto: *Prodigeux TGV !* (M.-R. Gonnard, 1981) e *La grande aventure du TGV* (C. Lamming, 1987).

Per quel che riguarda la letteratura infantile, è curioso notare che gli autori di due libri per ragazzi hanno ritenuto opportuno, per presentare il TAV sotto una luce simpatica, ricorrere a un'associazione paradossale tra l'idea della velocità e quella dell'andare a zozzo (*flânerie*). Il primo a essere stato pubblicato, *Un Très Gentil Vagabond* (J.-C. Castelli, 1982) s'ispira lontanamente al poema di Prévert “*En sortant de l'école*”. Qui il TAV decide di riportare a casa loro gli animali di un circo. Il treno di Prévert alla fine si rifiutava di andare avanti, per paura di schiacciare dei fiori; il TAV riprende il suo servizio «sulla sua bella linea tutta per lui», ma con tre mesi di ritardo. «Anche il treno più veloce del mondo può marinare la scuola», ci dice la copertina.

La seconda opera è un libro-oggetto cartonato, approssimativamente tagliato a forma di locomotiva. Tra tutti gli animali domestici che occupano il treno, il conducente non è stato scelto a caso: la tartaruga veicola l'associazione di idee velocità-lentezza, e al tempo stesso ispira il titolo: *Le TGV de monsieur Tortue !*

Segnaliamo infine un album di fumetti di Gerrit de Jager in cui i personaggi, *Aristote et ses potes* (vol. IV, Ed. Dupuis, 1991), se la prendono con i *Très Grands Vandales* che pretendono far passare la linea del TAV sulla terrazza del ristorante che hanno appena aperto.

Proprio mentre consegnavo il testo all'editore, sono venuto a conoscenza della pubblicazione a firma di M. Jacques Fournier, presidente della SNCF, di un libro intitolato *Le Train, l'Europe et le service public* (Ed. Odile Jacob, dicembre 1992).

Un utente del treno, contribuente dell'aumento dei suoi costi, non può non sentirsi coinvolto da un tale avvenimento, visto che l'ha finanziato di tasca propria attraverso i servizi di documentazione della SNCF, così come finanzia nel corso di tutto l'anno le costose campagne di propaganda del TAV.

Come certi cagnolini dei cartoni animati della nostra infanzia, M. Fournier sembra dire: "Io sono un bel grosso presidente della democratica SNCF!" Fino a quel momento lo avevamo dubitato, ma le vibranti richieste di concertazione che recita in ogni pagina non possono che convincere anche i più diffidenti. Così verremo a sapere con interesse che tale concertazione, applicata al *TGV Méditerranée*, è «slittata». E perché? Perché i difensori del progetto, ovvero chi è a favore della SNCF, «hanno smobilitato» (p. 93). Ecco che la concertazione democratica si presenta, con una franchezza disarmante, per quello che è: un modo di gestire i conflitti che si spera il più rapido e vantaggioso possibile. Nel caso in cui qualche ingenuo ne tragga delle conclusioni esagerate, Fournier ci tiene a precisare che «non c'è necessariamente crimine di lesa concertazione quando un consiglio non viene seguito» (p. 24). Questo si capisce!

Prodigo di esempi che si vorrebbero concreti, M. Fournier arriva perfino a parlare della Bretagna (forse per farmi mentire). Avventurandosi in queste terre sconosciute, tenta un'audace dimostrazione che riassumo a uso dei miei lettori: ci sono voluti «confronti serrati» per conciliare il punto di vista degli amministratori della Bretagna del Nord «che volevano le loro fermate TAV [*e quelli*] della zona di Quimperlé che, molto più numerosi nel recarsi a Parigi [*sic*], non volevano vedere il proprio TAV [*sic*] trasformarsi in treno regionale. Sono state trovate delle soluzioni – aggiunge Fournier – che periodicamente sono rimesse in discussione. *C'est la vie.*» (p. 120)

Salutiamo comunque questa serenità tutta orientale e ritorniamo a Quimperlé dove – nel momento in cui Fournier scriveva il suo libro – gli abitanti bloccavano le ferrovie ogni settimana per far sì che i TAV (che viaggiano alla velocità di un *Corail*) effettuino una fermata e che la stazione continui a offrire gli stessi servizi al pubblico!

Dopo la concertazione, vediamo qual è la definizione di TAV: «L'esercizio del TAV non è del tipo della metropolitana, con le sue linee che si arrestano in ciascuna stazione, ma del tipo della banlieue parigina, con treni diretti o semi-diretti e di altro tipo che servono le stazioni intermedie. Una località avrà uno o due servizi TAV al giorno. Un'altra potrà averne dieci e beneficiare anche dell'arresto di treni diretti, ancora più rapidi degli altri.» (p. 119)

Tutto il problema sta proprio nel fatto che la gestione del servizio del "TAV" (parliamo appunto del sistema TAV e non dei "treni ad alta velocità") implica che centinaia di stazioni siano ormai private di qualsiasi fermata da parte dei treni a lunga percorrenza o siano semplicemente chiuse, situazione che Fournier ha la prudenza di omettere dalla sua lista trionfale, e che se fosse realmente trasferita sulla scala della banlieue parigina provocherebbe immediatamente sanguinose sommosse.

Per finire un indovinello: come definisce il presidente della SNCF il sistema tedesco «provvisto di treni che garantiscono tutte le fermate, cosa che diminuisce di molto la velocità media»?

Risposta: «Il servizio tedesco è più rozzo»!

Rozzo! Vale a dire, se crediamo ai dizionari: alterato dal tempo, grossolano, ignorante, maldestro, primitivo.

Lo stesso vale per quegli epiteti che, una volta lanciati, li si associa più volentieri a chi li ha pronunciati che all'avversario a cui erano destinati!

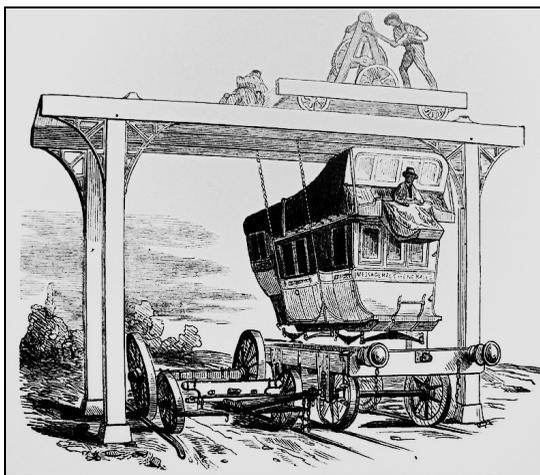
## **TITOLO ORIGINALE**

*Gare au TGV!*, Edizioni Car rien n'a d'importance, Collection Ab irato, Pézilla-la-Rivière (Mas Blanes) 1993.

*Se il TAV rappresenta un obiettivo obbligatorio e privilegiato, è perché concentra una buona parte dei simulacri della nostra epoca, le cui conseguenze materiali incidono sulla vita quotidiana di milioni di persone. Presunta incarnazione del Progresso, ne illustra bene il meccanismo: un'assurda fuga in avanti.*

*In questo mondo dove gli atti elementari necessari alla sopravvivenza come mangiare, bere e addirittura un movimento riflesso come la respirazione diventano gesti mortali, per di più la "comunicazione" si degrada con il moltiplicarsi dei mezzi tecnici che dovrebbero favorirla.*

*Anche se dovesse rivelarsi impossibile impedire la realizzazione del progetto TAV, tutto ciò che può essere salvato da ciò che lo distrugge merita di esserlo. Quantomeno era importante raccogliere le prove necessarie a dimostrare che il TAV, aggiungendosi a tante altre nocività, presuppone il disprezzo degli esseri umani e del pianeta che li ospita. Tanto meglio, comunque, se contribuisce qua e là a cristallizzare e federare delle rivolte sparse.*



**ISTRIXISTRIX@AUTOPRODUZIONI.NET**

**ISTRIXISTRIX.NOBLOGS.ORG**

**NESSUNA PROPRIETÀ**

**F.I.P. VIA S. OTTAVIO 20 – TORINO**

**GENNAIO DUEMILADICIOTTO**

