

Miguel Amoros

UN'OPPOSIZIONE CHE VOLA BASSO

Miseria della lotta contro il TAV in Catalogna e nel País Valencià
Dicembre 2001

García Lorca Poeta a New York

I danni dello sviluppo a oltranza che caratterizzano i tempi moderni non si possono occultare, il mondo intero è un lavoro in corso: campagne, città e paesi assumono l'aspetto di officine dove si consuma la loro suburbanizzazione. Il potere che promuove la crescita accelerata degli interscambi e la mobilità frenetica della popolazione riconosce la distruzione che porta con sé come prezzo necessario del progresso – interpretato attraverso indici come il reddito o il numero di automobili per abitante, cioè come sviluppo economico – e difficilmente vuole sentir parlare di palliativi a meno che non ci siano problemi provocati dalla rabbia della popolazione. Il compito attuale dell'ecologismo consiste nel contribuire alla gestione della catastrofe e circoscrivere la protesta nei limiti dell'ordine. Tuttavia in Spagna l'ecologismo produsse solo delle piccole formazioni “verdi” prive di un significativo spazio elettorale che, prese da un opportunismo senza limiti, si misero a rimorchio di ogni partito. L'insignificanza dell'ecologismo politico ebbe come conseguenza che né i verdi entrarono nello Stato né che lo Stato si tingesse di verde: in nessun altro Stato un ministro aveva detto quel che ha detto Borrell, cioè che «l'AVE non solo non distrugge l'ambiente, ma addirittura lo migliora».

I verdi furono incapaci tanto di controllare da soli le agitazioni contro le devastazioni del progresso industriale e finanziario, quanto di convincere lo Stato a mettersi alla testa della lotta per la conservazione dell'ambiente, motivo per cui si misero alle funzioni dei cosiddetti “movimenti cittadini”, paradigma dei quali è l'opposizione al Treno ad Alta Velocità.

La caratteristica principale che differenzia i movimenti cittadini da qualsiasi altro movimento popolare è la diffidenza nei confronti delle masse. Questi movimenti rifiutano la struttura assembleare e adottano il modello organizzativo della piattaforma, cioè la riunione di associazioni attorno a un gruppo promotore composto da militanti di partito o da “indipendenti” prossimi a questi. La piattaforma cerca di funzionare come una lobby – un gruppo di pressione – e per questo la sua azione è mirata a ottenere le adesioni di associazioni, sezioni locali di partito e giunte municipali. Un individuo ha importanza solo per il suo valore mediatico. Anche se esistono esempi di proteste che hanno trionfato grazie alle continue mobilitazioni (una alla settimana durante il Movimento contro il Piano dei Rifiuti Industriali della Generalitat, nel 1992), paradossalmente un movimento è più cittadino quando meno si muove. È più “civico” quando meno ricorre alle masse. Sebbene la capacità di mobilitazione della piattaforma possa non essere disprezzabile, si svolgono molte poche manifestazioni. Per la piattaforma la manifestazione è l'atto di presentazione in società; una basta. In seguito entra in un periodo “informativo” che si poggia principalmente sullo spazio virtuale, una pagina web, dal momento che alle iniziative pubbliche ci va poca gente. All'atto costitutivo della PATAV assistettero solo venti dei cento organismi aderenti. Agli atti che convoca la COPALTAV la presenza francamente è minima, sebbene possa contare sull'adesione di circa 500 organismi, tra cui quella dell'Assemblea delle Associazioni Ecologiste. La prolungata inattività piattaformaista viene dissimulata attraverso surrogati

di azioni come sfilate, bicicletate, escursioni, l'appendere striscioni e bandierine, la distribuzione di adesivi e cose simili. Non si diverte con azioni che possono disturbare una fetta della cittadinanza; la piattaforma del Baix Gaià condannò alcune scritte contro il collegamento TAV-Corridoio Mediterraneo come “inciviche”. Quello che le piattaforme chiamano «promuovere un dibattito cittadino» consiste in alcune conferenze locali, la diffusione di un manifesto, la raccolta di firme e la presentazione di mozioni nei comuni. La denuncia deve concentrarsi esclusivamente nel motivo della piattaforma – l'alta velocità, ad esempio – slegandosi da altri motivi connessi – le linee ad alta tensione, le autostrade, i megaporti, i progetti idrologici, l'automobile privata... Evita le critiche globali: il TAV da un lato e la società che aspira a questo tipo di trasporto dall'altro. Di fatto i responsabili della piattaforma non dimenticano mai di precisare che sono a favore della “tecnologia” e del “progresso”, entrando nell'oscurantismo retrogrado che entrambi i concetti nascondono e chiudendo gli occhi di fronte al disastro irreversibile che la loro materializzazione ha provocato. In verità, a una critica sociale preferiscono una critica tecnica. Ogni piattaforma che si rispetti deve possedere una buona relazione tecnica elaborata da “esperti” da cui trarre il materiale per la campagna di petizioni. Quindi la piattaforma entra nel periodo giudiziario. Quando finisce il processo informativo da parte dello Stato bisogna raggiungere il maggior numero possibile di petizioni (nel País Valencià ne sono stati presentati più di quarantamila contro il tracciato del TAV) e di mozioni. Al tempo stesso i rappresentanti delle piattaforme iniziano una lunga marcia per gli uffici statali, a cominciare dal consiglio regionale per finire, se possibile, al ministero. Se la prova degli uffici non viene superata l'avvocato della piattaforma, in base alle relazioni tecniche, presenterà ricorso in tribunale. Anche se agendo in questo modo si accetta il principio stesso che si combatte, e si dedica molto tempo a un lavoro perfettamente inutile, quale altra cosa può fare un “movimento” che non desidera muoversi ma dialogare con il potere? Per dialogare, come prima cosa bisogna che sia accettato come interlocutore, e per essere accettato deve dimostrare “rispettabilità” e godere di un minimo appoggio istituzionale. Per tanto le piattaforme non traggono la loro rappresentatività – e la loro rispettabilità – dalla presenza di migliaia di residenti furiosi in piazza, quanto dal numero di sindaci, consiglieri comunali e deputati che si uniscono a esse, dal numero di istituzioni che le appoggiano. In loro assenza, dal numero di petizioni che hanno presentato. Una piattaforma non considera un trionfo la sollevazione di una regione a favore del suo programma, ma il ricevere un ministro per discutere delle sue proposte. Pertanto non insegue degli obiettivi irrinunciabili né tiene una posizione di principio: tutto è negoziabile e le concessioni ottenute, per insignificanti che siano, servono a firmare la pace e cantare quel tipo di vittoria che DELATA – denuncia allo sconfitto. Se è arrivata fino ai tribunali, quando questi pronunciano il loro prevedibile verdetto, il ciclo di vita della piattaforma termina. In realtà i movimenti cittadini diventano dei complementi dell'azione politica, che per la sua totale integrazione nell'ordine dominante è incapace di creare dei canali per dirigere e disperdere la rivolta che l'incessante devastazione capitalistica non smette di provocare. Le piattaforme cittadine contro il TAV in Catalogna e a Valencia sono un esempio illustrativo di tutto ciò.

Da quando la costruzione dell'AVE Madrid-Barcellona-frontiera francese venne dichiarata prioritaria durante un consiglio dei ministri e si iniziarono a prenotare i terreni, numerosi comuni levarono proteste e intorno alle loro giunte sorsero collettivi anti TAV. Bisogna capire che l'opposizione si manifesta all'interno di un processo generale di de-ruralizzazione e di crescita illimitata delle città, e nel quadro degli interessi di una politica locale variabile che determina i passi delle piattaforme "civiche" fin dall'istante stesso della loro creazione. La prima di queste, l'ESBORNAC, si formò alla fine del 1996 sotto l'impulso della sezione di Girona del partito patriottico ERC, di CEC-Els Verds e di altri gruppi. Le sue relazioni saranno il paradigma dello stile delle piattaforme e il suo manifesto "Quindici motivi per dire no al TAV" esporrà il punto di vista che altre si limiteranno a ripetere: il TAV è un marchingegno tecnico che distrugge il territorio, obbedisce a un modello centralizzatore, sarà di bassissima redditività, presenta difficoltà di finanziamento, assorbe la maggior parte degli investimenti ferroviari, fa parte di una politica di privatizzazione del trasporto pubblico e di abbandono delle linee, non risolve il problema del trasporto delle merci e nasconde gli interessi delle compagnie costruttrici. L'alternativa sarebbero i treni pendolari oppure i TAV adattati al tipo di binario spagnolo (Euromed), capaci di grandi velocità e di un impatto ambientale assai minore. Il carattere parziale della critica è evidente; separa il TAV dalla società che lo fabbrica e accetta la necessità di incrementare la velocità dei treni, mettendo a confronto un progetto favorevole allo sviluppo con un altro e facendo risaltare i difetti del primo di fronte alle virtù del secondo. La critica del TAV si muove sul suo stesso terreno. Sembra che lo squilibrio territoriale arrivi con il TAV e non con la concentrazione della produzione e dei servizi nelle città. Che dietro al TAV si nascondano la Siemens o l'Ahlstrom e non imprenditori, banche, Generalitat ed élite locali, cioè l'insieme della classe dominante. Questa opposizione non nega il "Progresso" inteso come sviluppo tecnologico, né giudica "la domanda di mobilità" della popolazione come frenesia consumistica; per questo propone un'alternativa che non mette in discussione l'alta velocità in sé. Però il grande errore della protesta anti-TAV è che si rivolge a persone che non usano il treno. La decadenza del treno fu opera dello sviluppo della circolazione automobilistica. Ogni strada o autostrada che è stata costruita, ogni vettura venduta, ha condannato un po' di più il trasporto dei viaggiatori su ferrovia. L'automobile è la principale responsabile delle seconde case e del turismo del fine settimana, della crescita aberrante delle città, della disaggregazione del territorio, dei ghetti, di buona parte dell'inquinamento, ecc. L'automobile si è impadronita della maggior parte dello spazio delle città, sradicando da queste ciò che un tempo erano l'attività pubblica del gioco, il paesaggio, la spesa, il luogo di ritrovo e la manifestazione (a Barcellona, ad esempio, circolano un milione di veicoli al giorno). L'automobile è lo strumento che permette al lavoratore di recarsi al lavoro, dal momento che ormai nessuno vive vicino al luogo in cui lavora; quindi è il segno indiscutibile della proletarianizzazione, e non il treno. Lo spreco del trasporto privato è talmente grande che il predatore AVE ha un consumo energetico per viaggiatore trasportato inferiore al 66% rispetto all'automobile. Però gli anti-TAV non hanno mai detto una parola sul mezzo preferito dalle masse salariate – come dimostra la popolarità e l'appoggio da parte dei movimenti "civici" che reclamano la gratuità dei pedaggi – ragion per cui cercare di sedurle con le eccellenze del Talgo è compito veramente "utopico". In realtà il TAV non le danneggia più del veicolo parcheggiato di fronte alle loro case. Sicché la protesta contro il TAV deve sfociare nell'ambito ristretto dei proprietari terrieri colpiti, di fronte a cui c'erano gli indennizzi. Invece i sindaci dei comuni maltrattati, come Gironès e Pla de l'Estany, si dichiaravano soddisfatti ora della costruzione di tunnel e viadotti, ora dell'interramento delle linee.

La protesta cittadina proseguì con la creazione del "Coordinamento per un'Alternativa al TAV", o COPALTAV, il 15 novembre 1997, a partire da un accordo tra le sezioni locali di ERC, IC e Verdi di Santa Perpetua e Mollet del Vallès, a cui si aggiunsero alcuni gruppi ecologisti e associazioni di residenti. Il suo obiettivo consisteva nell'aprire un processo di

informazione e dibattito all'interno dello stretto ambito ambientalista e alle associazioni "civiche", e presentare la sua proposta "pendolare" alle istituzioni: ai consigli comunali, all'amministrazione provinciale, ai consigli regionali, alla sottodelegazione del Governo, al Parlamento, ecc. Fin dal principio la posizione dei neostalinisti di IC fu ambigua dato che né si pronunciarono pubblicamente contro il TAV né parteciparono alle campagne informative. Figuravano nominalmente nella piattaforma però non partecipavano alle sue riunioni; gli interessava solo manipolarla o neutralizzarla a fini elettorali. Di fatto alcuni dirigenti si erano dichiarati favorevoli al TAV e le sue sezioni di Barcellona e Tarragona (come pure quelli di ERC) erano partigiani convinti dell'alta velocità. Nemmeno a Santa Perpetua presentavano petizioni troppo ostili. Da parte loro, i patrioti moderati di ERC non si erano definiti come partito, e visto che la loro vocazione politica è quella di fare da cerniera, ogni loro posizionamento fluttuava nell'imprecisione. La manifestazione avvenuta a Santa Perpetua il 13 dicembre 1998, a cui parteciparono 2.000 persone, fu il canto del cigno della lotta contro il TAV nel Vallès. E l'opposizione dei comuni si dissolse definitivamente quando il Ministro per lo Sviluppo Economico accettò minuscole modifiche del tracciato e promise di aprire ai passeggeri la linea Mollet-El Papiol. Ricevendo otto sindaci del Vallès, il vero problema sorse nel collocamento della stazione dell'AVE, poiché «nessuno di loro era disposto a rinunciare ai vantaggi di averla nel proprio territorio comunale». (El País, 23 novembre 1999). In meno di un anno le lance si tramutarono in canne.

Nel Penedès si ripeté la stessa storia. Agli inizi del 1998 si costituì la "Piattaforma per un'Alternativa al TAV" – PATAV – integrata nella COPALTAV. I promotori si rivolsero a tutti i partiti indipendentemente da quali fossero le loro posizioni rispetto al TAV, e di conseguenza IC e ERC figuravano nella piattaforma al fianco di diverse associazioni ecologiste, culturali e ricreative, e anche libertarie. Raccolsero firme, presentarono petizioni e svolsero una manifestazione di millecinquecento persone a En Vendrell, il 24 maggio 1998, la prima realizzata contro il TAV. Il principale obiettivo tattico era quello di richiamare l'attenzione dei politici: «No all'indefinizione e al gioco politico dei rappresentanti comunali della cittadinanza che non prendono posizione a favore o contro il progetto del TAV». (Manifesto della PATAV, letto alla fine della manifestazione). «Questa mobilitazione pretende di sostituire la mancanza di responsabilità dimostrata dalla maggior parte dei comuni e da alcuni partiti politici delle nostre regioni (...). Siamo qui per manifestare contro un progetto che maltratta il nostro territorio, però anche per chiedere le responsabilità delle istituzioni che ci governano (...)». (Manifesto della Piattaforma del Baix Penedès). Il 3 ottobre 1998, sedici membri della PATAV cercarono di attirare lo sguardo dei politici incatenandosi ai sedili di un vagone del TAV durante l'esposizione "Adesso è domani" a Moll de la Fusta (Barcellona). Né le giunte comunali né i partiti ci fecero molto caso e la COPALTAV liquidò la lotta pretendendo un contenzioso amministrativo e chiedendo formalmente la sospensione cautelare delle opere. Siccome era già stato costruito il tratto Madrid-Lleida la COPALTAV, molto realista, propose di sfruttarlo con "la tecnologia Talgo XXI".

Il tratto Lleida-Martorel inciampò anche nell'opposizione di Montblanc, Esplugues e altri comuni della Conca de Barbera, i cui sindaci sottoscrissero alla fine del 1999 un documento in favore della Catalogna rurale, noto come "Manifesto di Poblet". La COPALTAV sostenne il manifesto e organizzò un campeggio all'inizio del dicembre 1999, da cui passarono poco più di duecento persone e si organizzarono dibattiti con la presenza di meno di cinquanta persone, anche se le giornate furono valutate in modo trionfalistico. I sindaci pretesero di dare una spallata al grande partito del TAV e resero difficili i sondaggi rifiutandosi di inoltrare una sola pratica per il permesso dell'opera. Presentarono anche un contenzioso amministrativo, però durante il mese di novembre del 2000 il Ministro per lo Sviluppo Economico si impegnò a dare una ripulita alle stazioni minori della linea Tarragona-Lleida e cedette ai comuni l'uno per cento degli investimenti per il patrimonio culturale. A partire da quel

momento l'AVE iniziò ad essere considerato poco meno che come acqua benedetta.

L'esempio dei sindaci del Manifesto attecchì nel Baix Llobregat, dove il consiglio dei sindaci chiese al Ministro per lo Sviluppo Economico che il TAV rispettasse il territorio e la COPALTAV approfittò dell'occasione per insistere sul suo progetto di treni pendolari. Il tracciato distruggeva importanti zone agricole e il sindacato Unió de Pagesos, anch'esso con il suo tracciato preferito, organizzò una "trattorata" di protesta il 25 marzo 2000. Siccome nemmeno le grandi forze che militano a favore del TAV quali il comune di Barcellona, la Federazione dei comuni di Catalogna e la Generalitat, erano d'accordo per un tracciato che non passasse per l'aeroporto, si dovette modificare il tracciato. Alla fine il sindaco di Hospitalet si rallegrava per l'interramento delle linee, e quello di Prat (di IC) per la stazione aeroportuale. In questo walzer di interessi le strategie locali potevano collocare ciascun partito da entrambi i lati dello schieramento; ad esempio la manifestazione "cittadina" del 9 febbraio 2001 organizzata a Lleida dalla Federazione delle Associazioni degli abitanti, in cui mille persone chiesero l'interramento della linea dell'AVE, contava la presenza di partiti quali PP, CiU e ERC e l'assenza di IC e PSC. Invece da altre parti come a Reus o Tarragona tutti facevano comunella, compreso un deputato di ERC che invocava al PP che Reus non restasse senza stazione. È proprio in questa zona che ha avuto luogo l'ultimo dispiegamento imponente di un'opposizione al TAV che non si è dimenticata niente per far sì che nessuno ci capisse qualcosa.

A proposito di un "anello" ferroviario per servire da collegamento tra il TAV e il Corridoio Mediterraneo si formò la Piattaforma del Baix Gaià che chiedeva «a Consiglio Regionale, Amministrazione Provinciale, Sottodelegazione del Governo centrale e alla Delegazione del Governo della Generalitat di aderire alle rivendicazioni della piattaforma» ("Ni enllaç, ni TAV", manifesto-dichiarazione della PBG-COPALTAV, maggio 2000, che finiva con un sentito "¡Visca la terra!"). Offrì il suo appoggio a tre sindaci che avevano criticato il progetto, si impegnò nel noto studio di impatto ambientale e nella raccolta di firme e fece un appello a "le associazioni e la cittadinanza" per partecipare alle prossime assemblee. Il portavoce della piattaforma dichiarerà: «L'obiettivo principale delle assemblee è di ottenere il consenso tra residenti, associazioni e politici» (Diari de Tarragona, 11 giugno 2000). Quella che si svolse alla Pobla de Montornès riunì circa duecento persone in un ambiente festoso, con degustazione dei prodotti regionali. L'atteggiamento dei sindaci non poteva essere di rifiuto; quello di La Riera dichiarò al Diari de Tarragona: «Dato che non si può andare contro il progresso e che tutto è negoziabile difendiamo (...) l'opzione che ci pregiudichi meno». La piattaforma non ebbe la capacità che di diluire la sua protesta facendo visita ai dispacci: «.....» (Diari de Tarragona, 14 settembre 2000). E a intrattenersi in modo infantile in quei tipi di azione che piacciono tanto ai farisei: «collocare con un nastro adesivo una linea del treno simbolica ...» (El Punt, 25 settembre 2000), organizzare una "calçotada popolare" [il calçot è una specie di cipollotto tipico della Catalogna], sfilare con cinquanta automobili nei paesi colpiti... Questi energici contestatori sembrerebbero usciti dalle nuvole se non fosse che il rispetto servile nei confronti delle istituzioni e dei partiti, tutti fanatici del TAV, dimostra la loro complicità con gli interessi a cui dicono di opporsi. Paradossalmente, fino ad oggi l'unico nemico reale dell'anello – e del TAV – è stata la difficoltà di finanziarlo.

Se la costruzione del TAV è un gradino ulteriore nella conversione della Catalogna in hinterland di Barcellona, nel País Valencià la situazione è un po' diversa in quanto il TAV accentua la rivalità tra le oligarchie che reggono Valencia e Alicante. Se l'obiettivo principale della classe dirigente catalana è quello di "collegarsi" con l'Europa, quello di quella valenciana è di collegarsi a Madrid. Ha la vocazione di complementarità con la capitale ed è capace di operazioni politico-finanziarie come quella della costruzione dell'AVE, che inizialmente non era prevista (è frutto del patto, del dicembre 1998, tra i presidenti delle autonomie di Madrid e

della Comunità Valenciana). Gli imprenditori alicantini, legati in prevalenza al settore delle costruzioni e del turismo, hanno la stessa vocazione ed esigono il TAV Madrid-Alicante con un tracciato il più diretto possibile, ma inoltre rivendicano per ovvi motivi il collegamento rapido con l'Europa, e di conseguenza un TAV Alicante-Barcellona. Infine il panorama si complica con l'intervento degli interessi regionali di Castilla-La Mancha e Murcia, che spingono per un tracciato "politico", vale a dire che passerà per il maggior numero di città e danneggerà il maggior numero di persone possibile. Nelle parole del presidente Bono «Il passaggio dell'AVE aiuterà a collocare le città sulla mappa» e ben presto la mappa politica della Spagna più veritiera sarà quella delle ferrovie. Un accordo tra i presidenti in Murcia, all'inizio del 2001, ha condannato le pretese periferiche, specialmente quelle di Alicante. Dall'altro lato, l'opposizione al TAV ha percorso gli stessi sentieri innocui che in Catalogna, ha adoperato le stesse tattiche e ha raccolto identici fallimenti.

Quando il 17 dicembre 1999 il progetto dell'AVE Madrid-Valencia venne presentato, risultò evidente l'impatto particolarmente distruttivo di due dei suoi tratti: quello che passerebbe dalle valli del Vinalopó e quello che attraverserebbe diverse regioni tra Játiva e Valencia. Immediatamente sorsero piattaforme "civiche" nei paesi e città i cui terreni coltivati, industrie, quartieri, paraggi o giacimenti archeologici risultavano condannati. Quelle di Villena, Aspe, Novelda, Elda e Monóver si coordinarono in una "Piattaforma per la non distruzione delle Valli del Vinalopó". Parallelamente si costituirono Piattaforme a La Ribera, Costera e Horta di Valencia. Dietro le piattaforme c'era l'inevitabile convergenza a cerniera stalinista-nazionalista – EU e il BNV – e il loro codazzo di associazioni di abitanti, compagni di viaggio ed associazioni ecologiste satellite. La versatilità di questi politici, quando entrano in gioco interessi localistici (e di conseguenza elettorali) è abbondantemente conosciuta; al principio disapprovavano il TAV, però la loro posizione variava da comune a comune, pronunciandosi a seconda di come soffiava il vento. Così potevano essere contro l'AVE e difendere tracciati alternativi come a Novelda e Villena, o rivendicare una stazione come fecero l'EU a Elche e BNV a Sagunto. Alla fine, nemmeno questo. Non era trascorso un anno di protesta "civica" che il presidente del BNV Mayor esprimeva le sue preferenze per la "opzione centro" del tracciato – come il presidente della Generalitat Zaplana e con lui tutta l'oligarchia valenciana – chiedendo anche una connessione con Barcellona – come il padronato alicantino. Il coordinatore dell'EU, Ribó, per contro si dichiarava d'accordo con il Ministero per lo Sviluppo Economico e con il modello AVE Madrid-Siviglia perché andava meno veloce. Le piattaforme riflettevano la politica campanilista dei suoi componenti. Quella di Villena chiedeva soltanto – come il sindaco del PP – che passasse sottoterra. Quella di Elda non si muoveva nemmeno più, perché il comune non risultava colpito. Invece non succedeva lo stesso nei comuni di Novelda, Aspe e Monóver che altorché se presentarono petizioni. Però il comune di Novelda accettava che l'AVE passasse per il nord della città. Nel giugno del 2000 ci fu una manifestazione a Novelda, la prima in tutta la comunità. Un'azione simbolica di protesta contro l'AVE nella stazione di Valencia incontrò una risposta brutale da parte della polizia (14 giugno 2000). Le piattaforme difendevano l'alternativa dei treni pendolari e della riforma della rete ferroviaria attraverso la "velocità alta", come in Catalogna, però "capiavano" la posizione dei comuni, che già accettavano l'opzione del minor impatto. L'azione congiunta con i sindaci disattivava la poca azione che poteva provenire dalle piattaforme, senza contare l'abituale ciclo di riunioni con i gerarchi di Valencia e la tremenda minaccia di intraprendere azioni giudiziarie. Il coordinamento del Vinalopó culminò la sua opera presentando istanze al Síndic de Greuges [Difensore civico in Catalogna] della Generalitat valenciana, al Defensor del Pueblo [Difensore civico in Spagna] e al Parlamento Europeo. Alla fine di tutto questo processo chiunque avesse seguito da vicino la protesta non avrebbe potuto evitare il sospetto che l'unico scopo del circo "civico", tanto pusillanime, tanto legalista, tanto genuflesso e credente nelle istituzioni, fosse che l'AVE arrivasse quanto prima. Se l'unico problema si riduce a questioni di tracciato, si risolverà con dei tracciati patteggiati, con tunnel

e indennizzi. Ad esempio, nel tratto Játiva-Valencia si farà ricorso al corridoio attuale e si ridurrà la velocità. Il caso del tracciato per la Vega Baja è esemplare. Tra il molto chiasso della comunità di contadini che hanno diritti di irrigazione e i tanti vestiti strappati, il Ministro per lo Sviluppo Economico accettò di studiare un tracciato che preservasse i terreni coltivati. All'insinuare la possibilità di una stazione dell'AVE Murcia-Alicante tra Orihuela e Torrevieja, i sindaci quasi all'unanimità spalleggiarono il TAV. Quello di Albatera arrivò a segnalare che «la proposta è interessante e sembra benefica perché vertebrata il territorio» (Información, 21 giugno 2001).

La critica delle piattaforme valenciane, chiamata, più tardi “Treno sì, AVE no”, prende le mosse dal rapporto che due esperti elaborarono per la Piattaforma della Ribera riassunto nell'articolo “L'AVE... di rapina” pubblicato da El País. L'AVE è utile a una “minoranza ricca” che può pagare il prezzo del biglietto; è costoso, malversatore di energia e disintegratore del territorio, con una moltitudine di sentieri interrotti, terre in cui si coltivava devastate e con un effetto barriera che provocherà inondazioni. Supporrà l'abbandono del treno convenzionale e la moltiplicazione di autobus, condannando la popolazione a un uso maggiore della strada. Infatti per riempire l'AVE Madrid-Siviglia si sono dovuti sopprimere servizi convenzionali e sovvenzionare il prezzo del biglietto per resistere alla concorrenza dell'autobus. In modo più esplicito, l'alta velocità «non soddisfa il requisito basilare di un trasporto sostenibile: il trasferimento massiccio di merci e passeggeri dalla strada alla ferrovia» e lascia «la strada come unica opzione di mobilità per la maggior parte delle persone» (manifesto “Treno sì, AVE no” redatto a Guadalajara, 27 maggio 2001). La critica risulta un po' più sviluppata di quella fatta dalla COPALTAV, però è ugualmente parziale e miope. Se allude ai “potenti interessi economici” che avanzano insieme al TAV, non propone la lotta contro l'imprenditoria, le istituzioni e i politici che occupano poltrone, l'autentico partito del TAV. Anzi le commissioni di abitanti si recano da questi per presentare le loro lamentele. Arrivati a questo punto la critica si limita a esigere «l'apertura di un dibattito rigoroso e trasparente» e l'elaborazione di «un Piano delle Infrastrutture Ferroviarie che contempli il miglioramento e la modernizzazione della rete» (idem), coincidendo con i loro opposti nel credere che il progresso e la riduzione del tempo di viaggio sia lo stesso: per gli uni come per gli altri, time is money. I più azzardati pretendono un patto da parte dello Stato che imponga una «cultura della moderazione» e rispetti l'economia: «è imprescindibile un nuovo accordo socio-culturale sugli obiettivi del trasporto e le responsabilità che presuppongono la nostra mobilità. Questi obiettivi non possono essere altri che la sostenibilità ambientale, l'equità sociale e l'efficienza economica» (“Alta

velocità, bassa razionalità”, articolo della Piattaforma di Valladolid nella rivista Gaia). I membri delle piattaforme non capiscono e non vogliono capire che si trovano di fronte a gruppi potenti, in definitiva allo Stato stesso, e che la lotta contro di essi non può ridursi a una semplice questione di quelli che sono colpiti dall'alta velocità. Allo stesso modo il TAV potrebbe essere classificato come antieconomico, antisociale e anti-ecologico rispetto alle città a cui fa visita. Non vedono che il TAV, i problemi idrologici, la desertificazione, la distruzione delle coste, l'agricoltura industriale, la manipolazione genetica degli alimenti, ecc., fanno parte di una stessa realtà sociale. Che la società egualitaria, solidale, giusta, equilibrata o come la si vuol chiamare non potrà erigersi che sulle macerie di quella, e sarà retta da principi radicalmente antagonisti. E ciò implica l'opposizione allo Stato e alle pratiche mercantili e, in quanto all'alta velocità, il rifiuto duro e puro del TAV, senza chiedere altre alternative, mediante una mobilitazione costante, di massa e senza tregua. Tutto – sindaci, petizioni, ricorsi – deve essere al servizio della mobilitazione e del suo unico obiettivo, il ritiro del progetto, e non il contrario (quella del 2 giugno 2001 è stata soprattutto una manifestazione di sindaci e consigli comunali). Perciò combattere contro il TAV non sarà che un episodio della lotta contro la società capitalista. In caso contrario, come sta succedendo adesso, non sarà nemmeno una lotta.

Chi parla di lotta contro il TAV e ignora lo smantellamento del sistema industriale, la disurbanizzazione, il ritorno della lentezza o la destatalizzazione, cioè non parla dei processi che eliminerebbero le condizioni che esigono il TAV, ha in bocca un cadavere. In particolare, la critica del TAV è indissociabile dalla critica all'urbanizzazione incontrollata da parte delle grandi città. È indiscutibile la necessità di porre limiti alla sua crescita, che va collegata all'esistenza di un mercato immobiliare speculativo. Nei progetti di emancipazione che sono stati sconfitti sopravvivono idee che possono contribuire alla formulazione delle nuove rivendicazioni che i tempi richiedono. È il caso del municipalismo anarchico, che propugnava un'organizzazione sociale basata sul municipio libero. Proponeva di sopprimere la proprietà privata della terra e si dichiarava partigiano della municipalizzazione delle abitazioni e del suolo urbano. Questi e altri mezzi come quello del mantenimento di una vasta zona agricola intorno alle città, o la decentralizzazione delle attività urbane, la farebbero finita con il mercato dei beni immobili e romperebbero l'egemonia della città. Per i vecchi libertari, disgustati dagli agglomerati urbani e dalla concentrazione delle industrie, la soluzione non poteva essere altra che il superamento della divisione storica tra città e campagna. Il Municipio Libero – libero tra le altre cose dallo Stato – potrebbe essere stato questo superamento.