

Tornant al tren. Quina crítica feu als que parlen de models ferroviaris?

M. Tot i que cap al 1992 no hi havia encara una crítica sistemàtica, ja es feien algunes denúncies, com per exemple a l'AVE Madrid-Sevilla des d'organitzacions ecologistes, sindicals i polítiques. Totes coincidien que l'alternativa eren les velocitats altes, concepte ferroviari que fa seva la necessitat de l'augment de velocitat, encara que a l'últim punt es reconegui que també està en debat un model de societat i que es vegi la necessitat d'anar a una crítica més profunda; però, així i tot, la qüestió continua centrada en el model ferroviari: tipus de tren, tipus de serveis, tipus de velocitat... Sempre accepten la lògica de la UE i del Govern basc que el tren és més ecològic que la carretera i que cal impulsar la revolució ferroviària de l'alta velocitat per resoldre els problemes de la carretera. U. Cal seguir la lògica, és a dir, si et plantejes la lluita en clau antidesenvolupista, no hi cap pas substituir una infraestructura inútil, el TAV, per una altra de més eficient per dur mercaderies, quan el que volem és no transportar-les. En trencar la lògica capitalista, podem dir que plantejar alternatives queda directament fora de lloc.

El model ferroviari és la principal diferència que teniu amb la Xarxa per un Tren Social (Xarxa), constituïda el maig de l'any passat?

U. Bé, el tema del model ferroviari queda una mica fora. Vam veure que no era possible un consens, una lluita comuna amb els que s'ho plantejaven en clau d'alternatives... Així, la diferència no és solament per la qüestió del model ferroviari, també hi ha el fet d'entrar a gestionar una alternativa. M. Sí, aquesta és tota la seva estratègia, centrada en el diàleg institucional. Per exemple, a Àlaba han impulsat la negociació dels agents sindicals. Nosaltres també parlem de debat social, però donant-li pas dins de la societat, estenent-lo com una lluita ideològica. La Xarxa no impulsa cap mobilització, busca un acord entre agents institucionals tot assumint la lògica del creixement per poder justificar un possibilisme en qualsevol moment.² Crec que a Catalunya l'oposició al TAV està molt influenciada per partits polítics, especialment els «verds». Aquí potser hauria pogut passar el mateix, però IU està al Govern i ha acceptat el TAV. El fet és que d'una manera o altra la seva influència sobre el moviment popular ha estat mínima.

Quina incidència té la Coordinadora per a un Ferrocarril Públic?

M. No en té, d'incidència, aquí. Tenim coincidències puntuals en el tema ferroviari.

Cosa que no li passa a AHT



«L'interès del Govern Basc és convertir el país en una gran plataforma de transport de l'Atlàntic, tal com s'ha fet a Barcelona.»

Gelditu! Elkarlana. Oi?

U. Sí, és la veritable unió de gairebé tots els que estem contra el TAV, sense comptar el sindicat ELA. Hi són partits, grups ecologistes... Com he dit, gairebé tots. Funcionem prenent les decisions per consens. Elkarlana, en èuscar, vol dir «treballar plegats», unitat d'acció. M. El document fundacional té tres punts. El primer és el rebuig total al TAV. El segon denuncia el procediment impositiu, plantejant-se el dret a vet dels pobles afectats. I el tercer, ja veu que darrere d'aquest model de transport hi ha el model de societat impulsat per les institucions polítiques i econòmiques. És un no clar al TAV i, alhora, l'impuls d'un debat en la societat.

Tot aquest munt de perspectives correspon a un real moviment social antiTAV?

M. Encara cal fer-lo arribar a més llocs. U. Sí, sí. Molts sectors de la població s'han apropiat a alguna de les nostres iniciatives o les han conegudes. Jo crec que hi ha molta gent en contra del TAV, una altra cosa és la seva participació o no en les lluites. L'oposició té pujades i baixades de més o menys flux de participació, però sempre tens a favor el sentiment de rebuig d'una bona part de la població.

M. Hi ha una diferència de lloc a lloc, de comarca a comarca. Per exemple, a Guipúscoa, on jo visc, i concretament a la comarca de Tolosa, una de les afectades, tenim un gran ressò des de les primeres marxes fetes cap 1995. És una comarca força sensibilitzada i això es nota en les mobilitzacions que s'hi fan. Camvia de comarca a comarca... U. Sí. Segons la gent que hi viu, si la zona és rural o propera als nuclis urbans. Fins i tot a les capitals ha estat un pèl més difícil, perquè malgrat el nostre esforç per transmetre, no és pas el mateix un poble o una gran ciutat. M. Hi ha dades que indiquen l'existència d'aquest moviment social. Té una vertebració territorial, hi ha grups i mobilitzacions per tot Euskal Herria, i accions que reuneixen determinats grups de gent com les acampades anuals –amb la d'enguany ja en fa deu– o les excursions. Accions, totes elles, determinants d'una activitat mobilitzadora més o menys constant i definida socialment.

Anem ara cap a aspectes potser més tècnics. L'alta velocitat a casa vostra s'anomena la i grega basca (Y). Què significa?

M. A Euskal Herria hi ha dos projectes oficials des de ja fa temps. Un, és el corredor de Nafarroa d'alta velocitat que enllaçaria cap a Saragossa amb l'AVE Madrid-Barcelona en construcció i, a Guipúscoa, amb la Y, l'altre projecte. La Y representa una infraestructura d'alta velocitat que enllaça Irun amb Donòstia des d'on surt un ramal cap a Gasteiz, del qual, a la zona de Bergara, el punt central de la Y, en surt un altre cap a Bilbao per connexionar-se amb el superport. La Y basca uneix les tres capitals i serveix, alhora, per enllaçar amb Europa, la Península i el corredor navarrès. Aquest darrer corredor transforma la Y en una H.

Quin paper volen que jugui la Y basca dins de l'anomenada euroregió País Basc - Aquitània?

M. Hi va haver un Acord l'any passat a Barakaldo, mitjançant el qual el superport de Pasaia era la primera pedra fundacional de l'euroregió País Basc - Aquitània. Les infraestructures de transport com a peces clau. Aquesta plataforma logística té, actualment, quinze o setze projectes dels quals solament

n'hi ha sis a Aquitània que, per una altra banda, és un territori força més gran. L'interès del Govern basc i de les cambres de comerç és, com diuen ells, convertir el país en la gran plataforma de transports de l'Atlàntic, tal com s'ha fet a Barcelona amb el Prat i el delta del Llobregat. Aquí ho estan copiant per captar les autopistes marítimes de vaixells carregats de camions i les autopistes ferroviàries amb mercaderies i camions, les quals s'afegiran al pla d'autopistes i carreteres. Pel que fa a la logística, estan construint a Àlaba una gran instal·lació d'emmagatzemament i distribució de mercaderies al servei de l'economia globalitzada.

Algún exemple més d'aquest procés?

M. Un exemple més, sí. A la zona de Donòstia s'ha plantejat un pla territorial de desenvolupament d'infraestructures i d'ocupació del territori durant els propers divuit anys: es proposen ocupar un 60% més de territori per a un 4% més de població. Aquest document parla de les grans infraestructures del transport com del nucli dur, la gran armadura de tot aquest model. Són, de fet, les que determinen el desenvolupament intern de la urbanització.



NOTES

1. Els gaztetxe són els casals autogestionats de joves, però també són llocs de trobada dels moviments socials.
2. És força aclaridor el document de debat intern de l'Assemblea Sobre las limitaciones y peligros de la Red por un «tren social» (y algunas falsas críticas al TAV exhibidas a lo largo del 2004), gener de 2005, que es pot trobar a www.sindominio.net/ahte.

PER QUÈ SOBREN RAONS PER DIR NO AL TREN D'ALTA VELOCITAT I A LA SUPERSUR

Pel malbaratament que causaran al medi ambient: suposa una més gran destrucció de la naturalesa; exigeixen quantitats enormes d'energia per funcionar i necessitaran més pedreres i runams.

Perquè són projectes faraònics que pagarà la col·lectivitat, encara que seran pocs els qui se'n beneficiïn: cimenteres, constructores i d'altres reis del formigó.

Perquè les decisions preses per unes poques persones (grans empreses, grups financers, alts funcionaris, etc.) s'imposen a pobles sencers. La decisió de construir el TAV l'ha pres una elit política i econòmica.

Perquè fan encara més dependents els pobles petits de les grans urbs.

Perquè el tràfic de mercaderies i de persones que promouen totes les grans infraestructures contribueix a despersonalitzar les ciutats i a fer-les idèntiques entre si.

Perquè fins i tot ni solucionaran el problema dels embussos d'automòbils: el Govern basc preveu un creixement encara més gran del trànsit rodat, així que podem esperar que vulguin fer moltes més autopistes.

Perquè amagen l'origen (i la possible solució) dels conflictes: els problemes als quals s'enfronta el País Basc no són tècnics sinó socials. Cal un canvi social profund per fer front a la irracionalitat del desenvolupisme que impulsen les administracions de Vitòria-Gasteiz i Brussel·les.

(Text original, en èuscar i castellà, de la convocatòria de l'Assemblea AntiTAV a la manifestació del 22 d'octubre d'enguany a Bilbao contra el TAV i el desenvolupisme. La Supersur és el nom popular del previst desdoblament de l'Autopista 8 en direcció a Bilbao.)