

L'OPOSICIÓ A LES GRANS INFRAESTRUCTURES A EUROPA. MOVIMENTS NIMBY¹ O L'EXPRESSIÓ D'UN CANVI DE MODEL TERRITORIAL?

Llorenç Planagumà Guàrdia

Geòleg i coordinador del Centre per a la Sostenibilitat. Autor del mapa de conflictes socioecològics de l'AMB.

Al llarg d'Europa s'escampa la contestació ciutadana a grans infraestructures de mobilitat que els diferents estats promouen en nom de l'interès general. En aquest article analitzarem la naturalesa d'aquestes mobilitzacions a partir del cas d'un aeroport (França), d'una línia d'alta velocitat (Itàlia) i d'una autovia (Catalunya). El que primer ens plantegem és si l'oposició a aquestes autopistes, trens d'alta velocitat o aeroports és també una oposició ferma al progrés (cultura del NO)? En aquest sentit ens pot ajudar recordar alguns dels films del far west nord-americà on els indígenes intentaven aturar el ferrocarril o com en deien ells (si més no en les pel·lícules) la construcció de les vies per on havia de passar el "cavall de ferro". En un diàleg d'una escena de Ballant amb llops -una pel·lícula en la que, per primera vegada els indis no eren els desconeguts, es deia el següent:

- *Vols veure la frontera?*

-*Sí, abans que desaparegui – comenta el lloctinent Dunbar.*

Aquesta frase emmarca perfectament el que estava en joc, l'amenaça de perdre una manera de viure i un paisatge que el configura. Era la lluita contra el ferrocarril, una lluita egoista contra un progrés que milloraria les condicions de vida de les persones? L'expressió d'un sentiment d'afecció cap allò que es perd? O també la intuïció que el ferrocarril no era res més que la punta de llançà d'una activitat

¹ Nimby Nimby és un acrònim anglès que significa Not in my back yard (no al meu pati del darrere). Descriu la reacció de ciutadans que s'organitzen per enfrontar-se als canvis i projectes d'instal·lació en el seu entorn immediat d'infraestructures considerades com a perilloses o desagradables, ja sigui per causa de contrarietats personals o de perill real però tampoc volen canviar el seu model de vida que necessita totes aquestes infraestructures.

privada especulativa que arrasaria el territori, que crearia més desigualtats socials i que només milloraria la vida d'uns quants? I si aquestes mateixes preguntes encara servissin per a estudiar i entendre la naturalesa d'aquestes mobilitzacions, a Europa, en ple segle XXI?

1. La caracterització de les tres mobilitzacions

A continuació, des de la perspectiva de les demandes que fan els actors involucrats, analitzarem les mobilitzacions del “No al TAV” de Torí, la dels els Zadistes² que s'oposen a l'aeroport de Notre-Dame-des-Landes i la del “No a la C32”, la carretera que ha d'unir Blanes amb Lloret.

NO TAV



El No al Tav de Torí, nascut a la Vall de Susa dels Alps Piemontesos, qüestiona la validesa, el cost i la seguretat del projecte a partir d'arguments confeccionats per experts. Consideren que la nova línia és inútil i massa costosa, i denuncia que la seva realització és impulsada pels lobbies

de la construcció. Per contra, aposten per actualitzar la infraestructura existent, un nou model de mobilitat més decreixentista que eviti un projecte que consideren poc viable econòmicament i d'un gran impacte ambiental. A més, consideren que durà poc benefici a la zona, en unir, bàsicament, dues grans ciutats: Lió i Torí. Un dels arguments a favor del TAV és la reducció del temps de trajecte i la reducció d'emissions de CO₂. En la reducció del temps de trajecte s'han realitzat càlculs respecte el projecte oficial comparant cost-temps, el cost total de l'obra s'estima al voltant dels 23.000 milions d'euros, mentre que l'estalvi de temps en el viatge entre Lió i Torí seria de 2 hores i 12 minuts, respecte de la situació actual. En canvi,

² Campament autogestionat instal·lat on s'hi ha de desenvolupar l'aeroport i on les sigles ZAD signifiquen Zone a Defendre. <https://zad.nadir.org/>

seguint el projecte de baix cost, que defensa la plataforma, aquest tindria un cost al voltant de 8 mil milions i mig d'euros i l'estalvi de temps es reduiria 48 minuts. Els actors que participen en la plataforma No al Tav són habitants de la Vall de Susa (pagesos, ramaders, veïns,...), moviments socials de l'esquerra radical, i experts. Els que defensen la infraestructura són els empresaris i amb força contradiccions internes, alguns sindicats i partits de centre-dreta.

El moviment en contra de la construcció de l'Aeroport de Notre-Dame-



des-Landes a Nantes, que ha de millorar i ampliar l'existent (de tant sols una pista d'aterratge) qüestiona i impugna el model actual de desenvolupament i progrés. Demana un canvi radical respecte al model d'infraestructures que es va imposar durant la segona meitat del segle XX, impulsat per la necessitat de desenvolupar-se i modernitzar-se. Proposen millorar l'aeroport existent i aprofitar d'altres aeroports propers i així preservar la natura, el camp i les zones humides, defensen una altra manera de viure. Aquesta plataforma està formada pels Zadistes, gent del territori (agricultors i veïns,..), sindicats, grups ecologistes, experts i moviments de l'esquerra radical. Els defensors del projecte, representants de l'empresariat local, adverteixen que sense l'aeroport la regió veurà frenat el seu desenvolupament econòmic; aquests fan bandera de la democràcia ja que diuen que si un projecte estratègic de França - debatut durant dècades i ratificat en els diferents nivells de l'Estat pels càrrecs electes, fins i tot primers ministres i presidents de la República- es paralitza, "com podem confiar, d'ara en endavant, en la paraula de l'Estat?"³.

³ La batalla por un aeropuerto que enfrenta dos visiones de Francia (y el mundo). https://elpais.com/internacional/2018/01/06/actualidad/1515206653_415644.html



El moviment d'oposició a la C32 s'organitza per la defensa d'un paratge boscós sense quasi infraestructures. La plataforma proposa millorar vies de comunicació existents per tal de millorar les comunicacions entre Lloret i Blanes, considera que el projecte és econòmicament car, amb un elevat

impacte ambiental i només beneficia les empreses constructores. S'oposa a la construcció d'una nova carretera que és la continuació de la C32 que afectaria espais naturals de gran valor. En la plataforma hi participen veïns de la zona, entitats ecologistes, ajuntaments i organitzacions polítiques d'esquerres. En un referèndum no vinculant ja va guanyar el no a la nova carretera. A favor hi ha els empresaris locals a través de les cambres de comerç que demanen que es millori ambientalment el projecte però que no s'aturi ja que és estratègic pel progrés econòmic de la zona.

2. *Un model de progrés en discussió?*

A partir d'aquests casos podem interpretar diferents aspectes en l'oposició a aquestes infraestructures de mobilitat. A favor hi ha l'empresariat i els seus grups de pressió, alguns cops el sindicalisme que depenen del projecte pot estar a favor o en contra, la pagesia local i els veïns i veïnes estan sempre en contra junt amb entitats ecologistes i ambientalistes, així com organitzacions polítiques sobretot de l'esquerra radical i ecologistes. Els experts conformen un altre actor rellevant, que tant el podem ubicar a favor com en contra. Tanmateix els estudis i informes no oficials estan al costat de la justificació del no a la infraestructura per tal de recolzar els moviments i donar arguments a l'oposició, proposant, fins i tot, alternatives. Els que s'oposen són un NIMBY? És a dir, s'oposen, per exemple, a l'aeroport però en canvi, en la seva vida no tenen cap problema per utilitzar els avions? El mateix podríem dir respecte al cotxe o al tren d'Alta Velocitat... Aquests dilemes que poden dur a qualificar certes mobilitzacions com a NIMBY es simplifiquen i s'utilitzen

intencionadament (s'instrumentalitzen), obviant que en molts casos els que s'oposen a aquestes infraestructures no els queda altra remei que conviure amb un model territorial i econòmic que els ve imposat, que algú ja ha planificat -sigui per interessos d'uns quants o pensant en el bé comú. Seguint l'argumentació dels que denuncien la incoherència dels opositors, s'arriba a la perversió d'afirmar que només hi ha via un model de mobilitat possible, i que tot allò que s'hi oposa, no té cap justificació. Les tres plataformes clamen per una realitat que amb el temps s'ha fet evident i és la de reutilitzar les infraestructures, deixant enrere la construcció de noves infraestructures i millorar les velles, malgrat no siguin tan eficaces en reducció de temps però sí molt més eficients en termes de relació cost/temps. Parlem del temps, ja que apareix en molts conflictes i és una de les justificacions que s'utilitzen pels defensors. Quan s'accepta que cal reduir el temps de desplaçament també s'accepta que sempre es pot anar més ràpid i més lluny i això comporta el perill que després de la construcció de cada infraestructura aquesta ja queda obsoleta ja des de l'endemà de la seva inauguració. Un dels debats que s'haurà d'abordar parteix de la pregunta, quin és el límit del temps entre un punt i un altre? Una hora d'estalvi justifica una gran infraestructura com és el cas del TAV Lió - Torí? Trenta minuts? I cinc minuts? Retornant al concepte Nimby, queda clar que cap dels tres moviments s'oposa a la infraestructura per construir-la en un altre indret, un dels trets que ens podria fer pensar que estem davant una oposició a la infraestructura però no al model de mobilitat actual. I per l'altra banda? Qui són que els hi estan a favor? en aquest cas l'eix que coincideix en els tres casos és l'empresariat local, segurament per interessos econòmics al poder millorar un percentatge el seu marge de benefici al reduir el temps de trajecte i per mantenir el poder en la defensa d'un model que actualment els és favorable. Aquesta defensa l'emboquen en el nom del progrés i del desenvolupament econòmic i això és el que els permet legitimar-se, apel·lant a l'interès general o al bé comú i no els seus interessos particulars; també els dona una superioritat moral a l'hora de detectar quines són les necessitats del territori, argumentant que qui millor que ells coneix la realitat econòmica del territori?

Però potser, el que ens diu la realitat, és que les tres problemàtiques que hem analitzat, demanen un canvi de model socioeconòmic i per

tant de mobilitat pel bé del planeta i la nostra subsistència. Perquè fer front a aquestes tres problemàtiques no és altra cosa que fer front a les tres crisis que ens interpel·len: la climàtica, l'ecològica i l'energètica. Científicament està provat que un canvi de model significarà menys avions, menys cotxes i més rodalies (en contraposició al TAV). Per tant l'oposició a aquestes infraestructures no es pot considerar NIMBY sinó una defensa del bé comú, regional i europeu. Uns crits que malden per una nova planificació territorial on la mobilitat sigui menys contaminant, més propera, que cohesioni la població i no impacti en la biodiversitat, que uneixi pobles i ciutats i no només grans ciutats, deixant enrere el factor temps en el càlcul que justifiqui el projecte com un factor important. El cas de Salvem les Valls i la seva oposició al túnel de Bracons té el valor exemplar d'haver-se avançat en el temps, el seu crit també era un crit d'alerta, alhora, també premonitori de tot el que hem anat veient des de llavors.

3. Conclusions

L'oposició dels Zadistes, del No Tav o d'Aturem a la C32, és una oposició per allò que es perd i configura un paisatge?, ens preguntàvem inicialment. Sí i no seria la nostra resposta. En part sí que hi ha una defensa d'un mosaic agroforestal, del paisatge d'una vall dels Alps, d'uns boscos a preservar però no és la part important de la mobilització, potser sí la inicial, però no la que pren pes més endavant. El factor veritablement important pel qual es mouen i plantegen la resistència, fins i tot davant la repressió policial⁴, és la demanda d'un nou model de gestió territorial i de poder participar en la presa de decisions polítiques més enllà de les eleccions. Un nou model territorial que té com a finalitat deixar enrere les presses i els grans projectes, per a centrar-se en la millora de les relacions humanes, les petites produccions agrícoles, la mobilitat de proximitat,... i que es tradueix en una altra manera de viure. Aquest canvi de model ha de venir d'una participació més efectiva de les

⁴ En el conflicte de l'aeroport de Notre-Dame-des-Landes la policia va disparar milers de pots de gasos lacrimògens i centenars de bombes sonores.

persones i entitats que cerquen el bé comú del seu territori; els grans lobbies empresarials ja hi participen des de fa anys i com hem vist defensen un interès general amb una visió que ens porta a un carreró sense sortida. En conseqüència, podríem afirmar que els que estan actuant en defensa d'un model que s'està perdent són els defensors d'aquests macro projectes. Aquesta defensa és aferrissada i es sosté perquè té aliats poderosos com es pot veure en certes actuacions policials i judicials; i aquests no tenen cap mala consciència en utilitzar el monopoli de la violència que està en mans dels Estats per tal de fer retrocedir i desmotivar als opositors als projectes. Però, no són ells ara els indígenes nord-americans que es defensaven per no desaparèixer? No serà que ja ens trobem en la paradoxa de la història on el seu model de progrés s'està acabant mentre està prenent més força la defensa de la natura, la defensa de l'agricultura de proximitat i la defensa del anar a poc a poc?