

# Die No Tav-Bewegung – Eine Garantie für die Zukunft

*22 Jahre Bürgerwiderstand gegen die neue Bahnlinie Turin- Lyon  
von Claudio Giorno*

Es bedarf einer bedeutenden Vergangenheit, um eine Garantie für die Zukunft zu repräsentieren. Unsere Bewegung hat nunmehr eine lange Geschichte und tiefe Wurzeln aufzuweisen, die nach all den Jahren die Gegenwart anreichern und ihr auch in Zukunft eine langfristige Perspektive sichern. Unser heute beginnendes Zusammentreffen stellt bereits eine Kontinuität dar, nachdem wir letztes Jahr mit der Unterzeichnung der Charta von Hendaye, dem Abend in Avigliana und dem Treffen in Straßburg einen gemeinsamen Weg eingeläutet haben.

Ihr seid berechtigterweise neugierig, die Geschichte eurer Gastgeber (in Kurzform) kennen zu lernen. Eigentlich gibt es keine echte "Geburtsstunde" der No TAV-Bewegung im Susatal<sup>1</sup>. Aber eines ist gewiss: Unsere kleine Talgemeinschaft und der Alpenzipfel, der sie beherbergt, bietet seit dem beginnenden 19. Jahrhundert ein Fallbeispiel und einen Ort für die Geschichte der industriellen Ausbeutung der Naturschätze und vor allem für eine Kultur des "Widerstands". Es hat sich ein Reichtum an Wissen angesammelt, das natürlich durch den antifaschistischen Widerstand angeregt worden ist, aber auch durch die außergewöhnlichen Erfahrungen aus den Jahren, als die Arbeiterbewegung nach der Krise und dann nach dem Zusammenbruch der Susatäler Baumwollfabriken in den frühen 60er-Jahren aktiv war und als die ersten Arbeiter- und Studentenkollektive entstanden, die dann in Turin und in ganz Italien die berühmte 68er-Bewegung auslösten, die im Susatal sozusagen bereits vorgelebt worden war (*Ein Buch von Aris Accornero*, das gerade bei il Vor allem in Condove, brodelt es auf außergewöhnliche Weise: Dort war jahrelang Carlo Carretto als Schuldirektor tätig, ein unbequemer Profet des katholischen Antifaschismus.

Und in den Officine Moncenisio von Condove gibt es einen Arbeiter, Achille Croce, der fastet, Yoga betreibt, Gandhi und Capitini liest.

In diesem Ort Condove, dessen Einzugsbereich bis hinauf in die Berge reicht, mit vielen Weilern, die die Industrialisierungswelle zugunsten der Talebene entvölkert hat, wird ein im Umfeld der sehr traditionellen Segusiner Kurie "untypischer" Priester "versetzt": Don Giuseppe Viglongo. Er kommt aus der Provinz Vercelli, nach dem Militärdienst wurde er Drucker, aber er erkrankt an TBC. In den langen Monaten im Sanatorium beschließt er, ins Priesterseminar einzutreten. Aber dies ist eine "späte Berufung". Er ist einer, der nicht in den Vorhöfen der Kurie groß geworden ist, mit den Priestern als Lehrer und den Schwestern als "Kindermädchen". In seinen zentralen Predigten spricht er kaum von den Erscheinungen der Madonna, dafür umso mehr von der Gewissensverweigerung, was den Waffengebrauch anbelangt (und das in einem Tal mit dem Kult für Gebirgsartillerie, für die Gebirgsjäger und ihren militärischen Kapellanen). Don Viglongo spricht von den Rechten der Arbeiter und dem Recht auf Bildung. Es gelingt ihm, Gelder zusammenzutragen für einen Fertigbau, und er lässt sich von den Fabriken im Tal Zeichengeräte, Arbeitsbänke, Werkzeuge schenken: so entsteht eine Abendschule.

---

<sup>1</sup> Als Geburtsdatum der NO TAV Bewegung kann der 13 Oktober 1989 angesehen werden, an dem eine Delegation aus dem Susatal am Seminar "Alpine Grenzregionen", das in Trient vom leider jetzt verstorbenen Europarlamentarier Alexander Langer organisiert worden war, teilnahm.

Er spricht von Don Primo Mazzolari ... und in den kommenden Jahren noch mehr von Lorenzo Milani, dem Prior von Barbiana. Er gründet eine Zeitung, "Dialog im Tal", nachdem die diözesanische Wochenschrift "La Valsusa" es abgelehnt hat, auf einer selbst zu gestaltenden Seite den Dialog mit der Jugend, den ersten Kriegsdienstverweigerern, der Gewerkschaft, den ACLI (Christliche Arbeiterbewegung) zu pflegen. Und er initiiert ein Filmforum, wo nicht nur "die Filmchen des Oratoriums" gezeigt werden, sondern die ersten "engagierten" Filme – auch einige, die seinerzeit als "heikel" definiert wurden. Daraus entwickelt sich eine Gruppe, die noch heute Qualitätskino kultiviert und darüber hinaus selbst produziert mit einem Filmfest, das durch Italien wandert (*angesichts der aktuell düsteren Zeiten für die Kultur gibt es immer noch 6 Zirkel, die gute Filme zeigen, als Tribut an diese solidarische Praxis, die riskierte, in Vergessenheit zu geraten – dem "Caffé sospeso"*). Es kommt vor allen Dingen zur ersten bekannten Bewegung, in dem ein Fabrikbelegschaftsrat einstimmig verweigert, Waffen und Kriegsgerät herzustellen und das Unternehmen, die Officine Moncenisio, auffordert, künftig eventuelle militärische Aufträge abzulehnen (selbst unter Verzicht auf die eigene Arbeitsstelle und das eigene Gehalt). Natürlich handelt es sich bei dem Gewerkschaftsvertreter um Achille Croce, der kurz darauf einen langen Brief zur ethischen Verweigerung der Akkordarbeit schreibt!

Später, in uns näheren Zeiten, konsolidiert sich der Kampf zur Verteidigung des Susatals vor den unzähligen Aggressionen, die sich in über einem Jahrhundert angehäuft und in den letzten 50 Jahren verstärkt haben (in der Folge der "Versklavung" der Talebene und seiner Wasserressourcen durch die aufkommende Textilindustrie, was zur Entvölkerung der Bergregionen und später zu hydrogeologischen Problemen geführt hat). Diese Entwicklung lässt sich anhand folgender Beispiele demonstrieren:

- Auf 2000 Meter Höhe entstand das größten Wasserkraft-Staubecken Europas, der Moncenisio-See, der ein unheimliches Volumen von Erdbewegung mit sich gebracht hat und damit zerstörend auf die Umwelt einwirkte und durch mafiöse Infiltrationen auch dauernde Schäden in der Sozialstruktur hinterließ.
- Die unkontrolliert wachsende Bauspekulation (*natürlich ist auch hier die Mafia spürbar*) hat riesige Weide- und Waldflächen in Zementbauagglomerate umfunktioniert, die schnell aufgrund der Verwendung minderwertiger Materialien und der unsäglichen Bedingungen, unter denen sie gebaut wurden, wieder zerfielen. Hauptsache war, die aufgeblähte Nachfrage der spekulativen und übereilten "Baublase" zu erfüllen.
- Der Bau des Fréjus-Tunnels und der durch ihn führenden Autobahn A 32 ist unter ähnlichen Kriterien wie die restlichen Bauvorhaben durchgeführt worden, das bedeutet, dass sich Viadukte und Tunnelstücke nach kaum mehr als 20 Jahren in Dauerbaustellen verwandeln, wo nicht nur der Belag ausgebessert, sondern ganze Deckenkonstruktionen erneuert werden müssen!
- Die Gleisverdoppelung (auf Sparflamme) des steileren und kurvigeren Streckenteils der Bahnlinie Turin-Lyon (zwischen Bussoleno und Salbertrand) und daraufhin der Erneuerung des erst kurz zuvor fertig gestellten Fréjus-Bahntunnels, um modernen höheren und breiteren Waggons die Durchfahrt zu ermöglichen, bildet ein weiteres signifikatives Beispiel.

All das ergänzt die uns seit jeher aufgeklebte "Berufung zum Transitkorridor" (*wir sind auch eines der vielen Bergtäler, die sich die Alpenüberquerung Hannibals streitig machen*), nach der wir aufgrund des Baus erst römischer, dann mittelalterlicher und schließlich napoleonischer Straßen eine "obligatorische Etappe" auf dem Weg von und

nach Frankreich bilden (*über den Col Clapier, Moncenisio, Mongenèvre und della Scala*).

Dies reicht bis zur gesteuerten Zuweisung von Skiweltmeisterschaft und Winterolympiade, die die bereits vorhandenen Schäden noch verschlimmerten und gleichzeitig den Turinern den wenig beneidenswerten Rekord verlieh, die meist verschuldeten Bürger der meistverschuldeten Stadt in Europa zu sein.

Im Heute angelangt, haben wir es nun mit der zweiten Militarisierung unserer Dörfer durch die erzwungene Einrichtung einer (Nicht)Baustelle zu tun, die die Ausgrabungen des geognostischen Tunnels und der anderen neuen Tunnel einläuten soll, wobei das ursprüngliche Projekt 20 Jahre alt ist und der Passage von Hochgeschwindigkeitszügen dienen sollte, denen jedoch die Passagiere und die Anschlüsse auf französischer und italienischer Seite fehlten, sodass die Tunnel zu Röhren für noch weniger vorhandene Waren deklassiert worden sind... Ganz nebenbei gesellen sich hierzu noch der halb geheim gehaltene Baubeginn eines "Sicherheits"-Tunnels für den Fréjus-Autobahntunnel und der daneben liegende Bahntunnel (beide derzeit einröhrig und ohne angemessene Fluchtwege).

In einem derartigen Umfeld lag es wahrscheinlich nahe, dass sich eine radikale Protestbewegung gegen die Realisierung weiterer Infrastrukturen in einem Gebiet bildete, das bereits genug geopfert hat. Die Gefahren lagen u.a. im endgültigen Versiegen der Wasserquellen und in der Dispersion von Asbestfasern, Pechblendestaub und Radongas. Aber es war keineswegs klar, dass mit der Zeit ein solches Bewusstseinsniveau und eine Widerstandskultur heranwachsen würden gegen ein Fortschrittsmodell, das heute all seine Abnutzung zeigt und seine Unfähigkeit, die physischen Grenzen mit dem Delirium der freien und unbeschränkten Finanzwelt in Verbindung zu sehen. Aus diesem komplexen historischen Kontext heraus muss der Kampf zur Verteidigung dieses Landstrichs begriffen werden, der sich rühmen kann, zu den lang anhaltendsten unter den vielen in Italien aufgekommenen Protestbewegungen zu gehören. Ein weiterer Aspekt ist dabei noch wichtig: die Zusammenarbeit aller Umweltschutzorganisationen, (die andernorts eher als Konkurrenten auftreten), die in Mario Cavargna, dem historischen Gründer von Pro Natura, ihren würdigen Vertreter hat.

Während des Baus des Tunnels und später der Frejus-Autobahn tun sich die verschiedenen Initiativen zusammen, finden jedoch leider in jenen Jahren kein ausreichendes Echo bei den Institutionen. Aber die perversen Auswirkungen des Baubeginns und vor allem die Nichteinhaltung eines verbindlichen Protokolls (ohne jegliche rechtliche Folgen), das von der Region Piemont auf die Einwände von Umweltschützern hin auferlegt wurde, bringen auch die parteiverbundensten Gemeindeverwaltungen zu der Einsicht, zu der heute hoffentlich auch die meisten italienischen Bürger gelangt sind: dass man sich weder auf die Versprechen von Politikern verlassen kann noch Probleme mit der althergebrachten Logik der (Partei)Zugehörigkeit lösen kann.

Aus dieser Erfahrung geht die Vereinigung Habitat zur Verteidigung des (noch übrigen) Lebenswertes im Susatal hervor: Universitätsprofessoren, Techniker, kulturinteressierte und andere Bürger tun sich zusammen um der Gemeinschaft gratis das Wissen zur Verfügung zu stellen, das normalerweise an die Befürworter **unnützer Großprojekte** verkauft wird (*die in der Zwischenzeit über öffentliche Gelder verfügen, dieses verschwenderisch einsetzen und nicht auf's Kleingeld schauen*)!

Es ist Samstag nachmittag, der 14. Januar 1991. Eine rammelvolle Versammlung in Condove (es gibt nur Stehplätze im örtlichen Kino) besiegelt die Geburt der Bewegung

vor 21 Jahren. Aber sie entsteht nicht aus dem Nichts: in den Jahren davor gab es außer der Autobahn viele Gründe zum Protestieren, manchmal auch mit Erfolg - wie der Protest gegen die Verdoppelung der Starkstromleitung Grand'Île-Piosasco, die durch das ganze Tal verlaufen wäre. Eine der vielen Initiativen des Zentrums Meyer Vighetti, aus dem das Komitee des Volkswiderstands von Bussoleno hervorgegangen, der im Übrigen auch der Entwurf der zwischenzeitlich viel gereisten No TAV-Fahne zu verdanken ist.

Zum Thema des Transports und der Infrastrukturbulimie, die den gesamten Kontinent mit Zement bedeckt, sei erwähnt, dass es die Verteidigung des alpinen Ökosystems ist (die zur Unterzeichnung der in Sachen Transportpolitik nach wie vor nicht beachteten Berchtesgadener Konvention führt), in der sich die Susatäler Bevölkerung von Anfang an engagiert und eine kleine Delegation am **13. Oktober 1989** zum Seminar über die Alpenregionen nach Trient entsendet, das der inzwischen verstorbene Europarlamentarier Alexander Langer anberaumt hatte.

Aus diesem ging direkt die Bewegung "SOS Transit" hervor, die ab dem 20. November des gleichen Jahres in Verona aktiv wird (*wo eine landwirtschaftlich genutzte Fläche, die größer als die Stadtfläche selbst war, für die Gestaltung des riesigen Umschlagbahnhofs "Quadrante Europa" bestimmt wird*) und Sensibilisierungsarbeit leistet gegen den Alpenverkehr. Im folgenden Jahr kommen (wie bei uns heute) drei anspruchsvolle grenzüberschreitende Treffen zustande: in Aosta (am 3. und 4.2.90 mit Franzosen und Schweizern), in Meran (am 3.3.90 mit Österreichern und Deutschen) und in Triest (am 16.6.90 mit den Slowenen).

Dies sind also unsere Wurzeln und – wenn man so sagen darf – unsere internationale Berufung, die nie nachgelassen hat, auch nicht als in Dutzenden von Umweltschutztreffen spürbar war, dass unsere französischen Gesprächspartner seinerzeit recht kühl blieben. Weitere Treffen fanden über CIPRA in Bardonecchia statt, aber erst nach 2005, dem Jahr des großen Volkssturms auf Venaus, das der Baustelle dort ein Ende beschied und den Ort mittels Initiativen wie derjenigen unserer Freunde von der Kooperative "**DALLa TERra NATIVA**" wieder belebte. Dieser Landkooperative ist es gelungen, die Prinzipien der "Decrescita" (des ‚Zurückwachsens‘) in konkrete Taten umzusetzen. Unter anderem ihrer Großzügigkeit haben wir es zu verdanken, dass dieses Treffen, mit dem wir so große Erwartungen verbinden, (in diesen Räumen) stattfinden kann.

%%%