

GREEN NEW DEAL

Dalla tragedia che abbiamo vissuto e che stiamo ancora vivendo, dovremmo trarre insegnamenti importanti per programmare un vero sviluppo sostenibile. Fonti autorevoli non perdono occasione per ribadire che nulla deve più essere come prima, ma la realtà dei fatti purtroppo dimostra che si sta facendo di tutto perché tutto torni come prima, o peggio di prima.

Il Coronavirus ha evidenziato le criticità del nostro modello di sviluppo, richiamando l'attenzione di tutti sul valore prioritario della salute delle persone, troppo spesso compromessa dall'inquinamento ambientale. Basta una visita nei reparti oncologici degli ospedali per rendersene conto. L'inquinamento atmosferico ha un significativo costo pro capite: l'ultimo rapporto dell'Alleanza europea per la salute pubblica (Epha), lo quantifica sommando ai costi di morte prematura, le cure mediche, le giornate lavorative perse e altre spese sanitarie riferite all'inquinamento dell'aria. Bergamo è nei primi posti in Europa in questa macabra lista con un costo pro capite di circa 1.800 euro all'anno per abitante. (L'Eco di Bergamo 24 Ottobre 2020)

Ormai la letteratura scientifica sta dimostrando che il Covid ha avuto maggiore diffusione nelle aree più inquinate del pianeta e la Lombardia rientra a pieno titolo in questa categoria (L'eco di Bergamo 30 Ottobre 2018- " Smog, In nord Italia il 95% degli europei a rischio")

E allora qualche piccola riflessione su quello che abbiamo intorno è doverosa, iniziando dalle parole di due economisti che certamente non possono essere tacciati di ambientalismo esasperato, che scrivono:

- l'ex Presidente della BCE Mario Draghi- è arrivato a sostenere la necessità di "una crescita che rispetti l'ambiente e non umili le persone è un imperativo assoluto". Il Recovery Fund (fondo per la ripresa - ma il vero nome è NEXT GENERATION EU) ha lo scopo principale di favorire una crescita sostenibile e resiliente.

- Il prof Giovannini - docente di Statistica economica a Tor Vergata ed ex Ministro - afferma che " Lo sviluppo sostenibile è un fattore economico, non solo ambientale" e l'utilizzo delle risorse per la ripartenza in direzione di una crescita inclusiva, deve considerare tra le priorità la lotta al cambiamento climatico, la riduzione delle emissioni e il benessere delle persone.

Quando pensiamo all'inquinamento dell'aria pensiamo al traffico veicolare, alle caldaie, alle industrie che scaricano fumi dalle ciminiere, ma difficilmente guardiamo in cielo per osservare che anche una buona parte dell'inquinamento atmosferico deriva dal traffico aereo così smisurato sulla nostra città fino all'inizio della pandemia.

Nella lotta al cambiamento climatico la letteratura scientifica è unanime nel ritenere che il rilevante apporto del traffico aereo determina un impatto negativo sull'ambiente e sulla qualità dell'aria, generato da un sistema di trasporto che utilizza combustibili fossili.

Da qui l'urgente necessità di ridurre il trasporto aereo per rendere concreto e fattibile il raggiungimento dell'obiettivo di limitare l'aumento della temperatura globale media entro i 2 ° C, rispetto ai livelli di temperatura globale del periodo preindustriale per contrastare concretamente i cambiamenti climatici. Viene inoltre ribadito come nei piani di miglioramento della qualità dell'aria, che si predispongono periodicamente nelle principali città in Italia, Europa, USA e Asia, debbano essere inserite obbligatoriamente misure per la riduzione e la razionalizzazione del traffico aereo

La riduzione auspicabile dei voli sulla città di Bergamo non deve spaventare coloro che vivono di turismo perché i dati dicono che a fronte delle circa 800 mila presenze nella nostra città nel 2019 (Bergamo 2020 Position Paper) i passeggeri che hanno transitato sui nostri cieli sono stati più di 13 milioni e mezzo. Questo ci porta a pensare che trasformare l'aeroporto di Orio in un aeroporto di transito, cioè utilizzato per atterrare, cambiare l'aereo e ripartire, non ha portato i benefici auspicabili al turismo ma ha lasciato solo una scia di inquinamento che i bergamaschi hanno dovuto subire.

Inoltre il numero dei lavoratori direttamente interessati alla movimentazione dei passeggeri è rimasto inalterato dal 2000 a fronte di una crescita esponenziale di persone trasportate. (dati forniti dalla segreteria CGIL Bergamo - Giugno 2018)

Solo alcuni quartieri della città hanno purtroppo subito in questi anni un pesante inquinamento acustico, ma tutta la città ha pagato e sta pagando un prezzo alto in termini di inquinamento ambientale. Gli aerei inquinano soprattutto in fase di decollo rilasciando ogni volta inquinanti equivalenti a circa 600 auto non catalizzate (Euro 0).

La pandemia ha dimostrato la fragilità di un modello di sviluppo che si basa su questa attività energivora. A fronte di un calo consistente, ma non certo all'azzeramento dei voli (meno 50% dei movimenti) abbiamo assistito all'azzeramento del turismo e delle attività connesse (secondo i dati ASCOM) in città e Provincia.

Pertanto parlare di un ritorno anche se graduale all'entità di traffico aereo precedente alla pandemia non ha alcun significato, se davvero si vuol parlare di sviluppo sostenibile, che nel caso dell'aeroporto diventa una contraddizione in termini e gli aiuti erogabili per la ripartenza dovrebbero essere forniti a Società che hanno come obiettivo il rispetto dell'ambiente perché conviene a tutti sia in termini economici sia per la qualità della vita dei bergamaschi

Vorremmo concludere con un breve appunto tratto dall'Enciclica Laudato sii

Cap. 3) - DIALOGO E TRAPARENZA NEI PROCESSI DECISIONALI

- 182 - Le previsioni dell'impatto ambientale delle iniziative imprenditoriali e dei progetti richiede processi politici trasparenti e sottoposti al dialogo, mentre la corruzione che nasconde il vero impatto ambientale di un progetto in cambio di favori spesso porta ad accordi ambigui che sfuggono al dovere di informare e a un dibattito approfondito.

Uno studio di impatto ambientale non dovrebbe essere SUCCESSIVO all'elaborazione di un progetto produttivo.... Va inserito fin dall'inizio e deve essere elaborato in modo trasparente e indipendente da ogni pressione economica o politica... e deve essere connessa con l'analisi dei possibili effetti sulla salute fisica e mentale delle persone...

E' sempre necessario acquisire consenso tra i vari attori sociali... Ma nel dibattito devono avere posto privilegiato gli abitanti del luogo... che possono tenere in considerazione le finalità che trascendono l'interesse economico immediato.

E nella dichiarazione di Rio del 1992 (citata nell'enciclica) dove è scritto chiaramente che ***“laddove vi sono minacce di danni gravi o irreversibili, la mancanza di piene certezze scientifiche non potrà costituire un motivo per ritardare l'adozione di misure efficaci”***

Questo principio di precauzione permette la protezione dei più deboli, che dispongono di pochi mezzi per difendersi e per procurare prove irrefutabili. Se l'informazione oggettiva porta a prevedere un danno grave, anche se non ci fosse una dimostrazione indiscutibile, qualunque progetto dovrebbe essere fermato e modificato. Va invertito l'onere della prova, dato che in questi casi bisogna procurare una dimostrazione oggettiva e decisiva che l'attività proposta non vada a procurare danni gravi all'ambiente o a quanti lo abitano.

Associazione Per il Villaggio
Associazione Colognola per il suo futuro
Comitato Ambiente e Salute San Tomaso
Comitato Campagnola