

La fasulla transizione ecologica europea e italiana

“Transizione ecologica” è un’espressione di moda; ne parlano politici, amministratori, economisti, imprenditori. Ne parla l’Unione Europea, che ha varato nel 2019 il programma *European Green Deal* (anche per rispondere all’estesa mobilitazione del movimento *Fridays for Future* promosso da Greta Thunberg) e **che, secondo quanto affermato, “trasformerà l’Unione Europea in una società giusta e prospera, con un’economia di mercato moderna e dove le emissioni di gas serra saranno azzerate e la crescita sarà sganciata dall’utilizzo delle risorse naturali”**. Anche il *Next Generation EU* ha questo fine: infatti, per rilanciare l’economia dopo la crisi determinata dal covid, prevede investimenti e riforme **“per accelerare la transizione ecologica e digitale; migliorare la formazione delle lavoratrici e dei lavoratori; conseguire una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale”**.

Ne parla l’Italia che ha istituito il Ministero della Transizione Ecologica) e che **per accedere ai 191,5 miliardi dei finanziamenti del Next Generation EU e ai 30,6 miliardi del Fondo Complementare ha varato il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**.

Che si metta al centro dell’agenda politica la questione ecologica e si stanziino ingenti fondi ad hoc è senz’altro positivo, perché siamo vicini al punto di non ritorno del cambiamento climatico, con effetti disastrosi per l’ambiente e, quindi, per la salute, per l’economia e per la sopravvivenza di milioni di persone (qualcosa di molto peggiore di quanto abbiamo sperimentato col covid) e perché significa che l’impegno di tante persone, soprattutto giovani e ragazzi, è servito a qualcosa. Ma a nostro giudizio, a giudizio di molte associazioni ed enti che si interessano d’ambiente e di quella parte del mondo politico più attenta alle questioni ambientali e alla giustizia sociale **ci sono gravi difetti in questi piani**. Vediamo i principali.

Gli scienziati ci dicono che per scongiurare l’aumento di temperatura di 1,5° dovremmo entro il 2030 ridurre le emissioni di almeno il 56% rispetto a quelle del 2019 [1]. La UE ha stabilito una riduzione del 55%, che sembra in linea con quanto prescritto dagli scienziati, ma in realtà non lo è. La UE infatti **si è posta l’obiettivo di ridurre le emissioni del 55% rispetto a quelle del 1990, il che significa di ridurle del 38% rispetto a quelle del 2019**, quindi una percentuale molto inferiore a quella prescritta dagli scienziati [2].

Il motivo di tale scelta è non mettere in difficoltà le aziende inquinanti, in particolare quelle legate alla produzione di energia elettrica da petrolio, carbone e metano, le aziende automobilistiche, la zootecnia e le aziende collegate (mangimi, concimi, industria alimentare ecc.), le compagnie aeree, ecc.

L’indicazione della UE, quindi, è quella di salvaguardare soprattutto le aziende, i capitali, i profitti e solo subordinatamente la vita delle persone, l’ambiente, la salute.

E l’indicazione è stata ben compresa dagli Stati, come si evince dalle decisioni dell’Italia.

Il PNRR del nostro Paese destina solo 8,58 miliardi per quanto attiene la “transizione ecologica” della mobilità urbana (cioè solo il 3,8% dei fondi del Next Generation EU) [3]. Una cifra del tutto inadeguata tenendo conto che **circa il 12% dei gas serra è dovuto ai trasporti in ambito urbano** [4].

3,6 miliardi sono destinati a costruire 11 km di metropolitane, 85 Km di reti tramviarie, 120 km di filovie e 15 km di funivie metropolitane. Se si considera che **Roma** (2,8 milioni di abitanti) dispone di circa **60 Km di metropolitana**, mentre **Monaco di Baviera** (1,5 milioni di abitanti) di **103 Km** (considerando la sola U-Bahn), si può comprendere come **l'obiettivo di costruire solo 11 Km di metrò sia del tutto ridicolo** [5]. Lo stesso vale per le **linee tramviarie (36 Km a Roma, 79 a Monaco)** e per le filovie (in Italia smantellate quasi dappertutto nei decenni passati).

Solo 0,6 miliardi sono stanziati per la ciclabilità: serviranno per costruire 570 Km di piste ciclabili urbane (cioè 4 Km di piste ciclabili per ognuna delle città italiane con oltre 50.000 abitanti, oppure 12,6 Km per ogni città superiore ai 100.000 abitanti) e 1.250 ciclovie turistiche.

Si consideri che gran parte delle città del Sud non ha piste ciclabili o solo qualche Km e che, per fare un raffronto internazionale, **Roma ha 225 Km di piste ciclabili** [6], mentre **Monaco oltre 1.000 Km**, malgrado abbia un'estensione che è un quarto della nostra capitale.

2,4 miliardi sono stanziati per comprare 3.360 autobus elettrici, cioè 24 autobus per ogni comune superiore a 50.000 abitanti (se invece che elettrici fossero a metano se ne potrebbero comprare il doppio e durerebbero 3 volte di più [7]) e 0,75 miliardi per installare colonnine di ricarica per auto elettriche. 1,2 miliardi per l'acquisto di nuovi treni per le metropolitane esistenti.

Neanche un euro è stanziato per percorsi pedonali, per mettere in sicurezza i percorsi casa-scuola, per servizi di bike-sharing e monopattini-sharing, per incentivi all'acquisto di bici e monopattini.

Per quanto riguarda i trasporti non in ambito urbano **13,1 miliardi sono per ferrovie ad Alta velocità (di cui 2/3 al Nord e 1/3 a Centro e Sud) e 7,8 miliardi per le ferrovie regionali e i nodi metropolitani.** Colpisce l'enorme sperequazione tra Nord e Centro/Sud (alla faccia del solenne proclama di perseguire "una maggiore equità territoriale") e la poca considerazione per le **ferrovie regionali e metropolitane, che versano in uno stato quasi sempre pietoso e le cui carenze sono la causa principale dell'uso dell'auto da parte dei pendolari** (auto che poi intasano le nostre città con tutti i problemi di inquinamento, traffico, lentezza degli autobus ecc.).

Per ridurre i rischi idrogeologici sono previsti 2,5 miliardi, cioè meno di un decimo di quanto il Ministero della Transizione Ecologica stima sia necessario [8]. Però si puntano 3,2 miliardi per produzione, distribuzione e usi finali dell'idrogeno, che ricordiamo non è una fonte energetica (non esistono giacimenti di idrogeno), ma un combustibile prodotto usando quantità molto maggiori dell'energia che riesce a sprigionare.

Da questi dati, ai quali se ne potrebbero aggiungere altri, **appare chiaro che i nostri governanti e quasi tutti i partiti e politici non hanno nessuna volontà di cambiare l'attuale modello di sviluppo e di passare, o transitare che dir si voglia, a uno che sia compatibile con le immodificabili e cogenti leggi che regolano l'ecosistema Terra.** Essi sono succubi di grandi aziende, banche e finanziarie o di settori produttivi non ecosostenibili. Lo sono consciamente (perché finanziati, supportati, minacciati, impauriti da tali soggetti) o inconsciamente (perché hanno introiettato la loro ideologia, i loro valori e imperativi categorici). Governanti e gran parte dei partiti e dei politici sembrano non rendersi conto della drammatica situazione ambientale nella quale ci troviamo. La cosa forse più grave è che **prendono in giro i cittadini, illudendoli che la soluzione sia essenzialmente tecnologica**

(sostituire l'auto a benzina con quella elettrica, il gasolio con l'idrogeno, l'olio combustibile con l'energia solare o eolica, i piatti di plastica con quelli in bioplastica, ecc.). La soluzione non è tecnologica ma politica e culturale. La tecnologia può dare una mano ma non risolvere il problema. Per costruire batterie di auto elettriche, pannelli fotovoltaici, microchip occorrono metalli rari e già oggi la loro estrazione è causa di distruzione di foreste, di inquinamento del suolo, di fiumi e laghi, di perdita di biodiversità e anche di guerre e conflitti nei "fortunati" Paesi che posseggono giacimenti (Congo, Mozambico, Nigeria, Ruanda, Brasile ecc.)[9]. E poi, come si smaltiranno milioni di batterie, pannelli fotovoltaici, pale eoliche, colonnine di ricarica ecc? Come si faranno a contenere i rischi di un uso diffuso dell'idrogeno, una sostanza altamente esplosiva?

La soluzione non è tecnologica ma politica e culturale: **bisogna lasciare l'attuale modello economico e passare a un altro sistema che garantisca vita dignitosa a tutti producendo e consumando di meno** e bandendo tutto ciò che ha un eccessivo impatto ambientale; **bisogna lasciare i valori oggi dominanti** (i soldi, il possesso delle cose, il potere sugli altri, la vita frenetica ecc.) **per praticare altri valori** (l'amicizia, la solidarietà, il benessere del corpo e dello spirito, lo stare in pace con se stessi, il godere delle bellezze della natura ecc) e **cambiare gli stili di vita** (la nostra alimentazione, il modo col quale ci spostiamo, ci vestiamo, ci divertiamo ecc.).

Non è l'auto elettrica la soluzione per la mobilità urbana ma camminare di più, usare la bici, i mezzi pubblici, evitare gli spostamenti non necessari (comprare in negozi vicini e non in centri commerciali fuori città per esempio).

E' assurdo che oltre il 90% degli italiani non fa un'adeguata attività fisica [10], peggiorando il proprio stato di salute, e continuare a prospettare una mobilità urbana che rende difficile spostarsi facendo attività fisica perché tutta al servizio di auto e moto (elettriche o a benzina la differenza è minima). I soldi del Next Generation UE devono finanziare piste ciclabili e percorsi pedonali sicuri e piacevoli (in particolare rendere sicuri i percorsi casa scuola così da consentire a bambini e ragazzi di andare a piedi a scuola da soli o con gli amici ed abituarsi fin da piccoli a camminare invece di usare auto o moto), **dotare le città di un sistema di trasporto pubblico puntuale, frequente, rapido e comodo** (treni, metropolitane, funicolari, tram, filobus, autobus), **finanziare servizi di bike-sharing, di monopattini-sharing**. Le città che hanno realizzato questo (per esempio Copenaghen) hanno visto ridurre enormemente l'uso dell'auto e aumentare i ciclisti e i pedoni.

L'attuale modello economico è folle, determina milioni di morti per inquinamento, sta alterando le condizioni del nostro pianeta e genera disuguaglianze intollerabili (700 milioni di persone che vivono con meno di 47 euro al mese e persone che hanno patrimoni di 197 miliardi di dollari, come Elon Musk, proprietario della Tesla, che produce auto elettriche e pannelli fotovoltaici [11]). **Possiamo vivere in una società molto migliore dell'attuale, ma solo se cambiamo il modello economico attuale e l'ideologia egemone che lo giustifica.**

E' strano ma oggi il solo leader mondiale che ha il coraggio di dire le cose come stanno è il papa: "Cercare solamente un rimedio tecnico per ogni problema ambientale che si presenta significa nascondere i veri e più profondi problemi del sistema mondiale" [12]. "Urge una diversa narrazione economica, urge prendere atto responsabilmente del fatto che l'attuale sistema mondiale è insostenibile da diversi punti di vista e colpisce nostra sorella terra, tanto gravemente maltrattata e spogliata, e insieme i più poveri e gli esclusi. [...] E' indispensabile far crescere e sostenere gruppi dirigenti capaci di elaborare cultura, avviare

processi [...] cambiare gli stili di vita, i modelli di produzione e di consumo, le strutture consolidate di potere che oggi reggono le società. Senza fare questo, non farete nulla” [13].

Note: 1) UNEP: Emissions Gap Report 2020; 2) <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/green-deal> si veda anche Euromemogroup: Un’agenda per la trasformazione socio-ecologica dell’Europa dopo la pandemia http://www2.euromemorandum.eu/uploads/euromemorandum_2021_italian.pdf; 3) https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR_0.pdf; 4) ISPRA: Ridurre le emissioni climalteranti, 2019; 5) La fonte dei dati riportati sono rispettivamente del Comune di Roma e di quello di Monaco; 6) <https://www.vediromainbici.it/news/155-2020-01-20-politica-cic>; 7) Un veicolo elettrico costa circa il doppio di uno a combustibile perché la batteria è molto costosa. Questa dopo 4-5 anni deve essere cambiato perché riduce in maniera significativa la sua efficienza. Il costo di una batteria è quasi pari a quello di un veicolo a combustibile; 8) ISPRA: Primo Rapporto RENDIS 2019 <https://www.isprambiente.gov.it/it/progetti/cartella-progetti-in-corso/suolo-e-territorio-1/rendis-repertorio-nazionale-degli-interventi-per-la-difesa-del-suolo>; 9) Il Paesi che ha maggiori giacimenti di terre rare è la Cina, seguono a distanza Sud Africa, Brasile, Canada, Stati Uniti, Russia, Australia, Congo, Nigeria, Ruanda, Mozambico, Uganda, Etiopia, Venezuela, Vietnam; 10) Vi è evidenza scientifica che la più consistente riduzione della mortalità si ha con un livello di 7-8 ore di attività fisica alla settimana (Samitz G, Egger M, Zwahlen M. Domains of physical activity and all-cause mortality: systematic review and dose-response meta-analysis of cohort studies. *International Journal of Epidemiology* 2011) secondo i dati dell’Istituto Superiore di Sanità (indagine Passi) tale livello è praticato da meno del 10% degli italiani tra 18 e 65 anni; 11) Il dato sul numero dei poveri è della FAO (anno 2020), quello su Elon Musk è tratto da https://www.corriere.it/economia/finanza/21_marzo_02/i-ricchi-mondo-sempre-piu-ricchi-2020-hanno-guadagnato-3500-miliardi-dollari-come-pil-tedesco-c1fdd380-7b42-11eb-a9cc-1eebe11a6a7c.shtml; 12) Laudato sì, par. 114; 13) Papa Francesco: videomessaggio per il forum “L’economia di Francesco” 21 novembre 2020.

Associazione Marco Mascagna, giugno 2021