

Fonte: Coi piedi per terra. 210 Centro di ricerca per la pace

MARINELLA CORREGGIA: RELAZIONE AL CONVEGNO DI ROMA DEL 9 NOVEMBRE 2007

[Ringraziamo Marinella Correggia (per contatti: mari.cor@libero.it) per averci messo a disposizione il testo della sua relazione al convegno svoltosi il 9 novembre 2007 a Roma, dal titolo "A terra, per la Terra! Per una campagna italiana per la riduzione e la tassazione del trasporto aereo di persone e merci. Un imperativo di sopravvivenza, per il clima e l'equita".

Marinella Correggia e' nata a Rocca d'Arazzo in provincia di Asti; scrittrice e giornalista free lance particolarmente attenta ai temi dell'ambiente, della pace, dei diritti umani, della solidarieta', della nonviolenza; e' stata in Iraq, Afghanistan, Pakistan, Serbia, Bosnia, Bangladesh, Nepal, India, Vietnam, Sri Lanka e Burundi; si e' occupata di campagne animaliste e vegetariane, di assistenza a prigionieri politici e condannati a morte, di commercio equo e di azioni contro la guerra; si e' dedicata allo studio delle disuguaglianze e del "sottosviluppo"; ha scritto molto articoli e dossier sui modelli agroalimentari nel mondo e sull'uso delle risorse; ha fatto parte del comitato progetti di Ctm (Commercio Equo e Solidale); e' stata il focal point per l'Italia delle rete "Global Unger Alliance"; collabora con diverse testate tra cui "il manifesto", e' autrice di numerosi libri, e' attivista della campagna europea contro l'impatto climatico e ambientale dell'aviazione. Tra le opere di Marinella Correggia: Ago e scalpello: artigiani e materie del mondo, Ctm, 1997; Altroartigianato in Centroamerica, Sonda, 1997; Altroartigianato in Asia, Sonda, 1998; Manuale pratico di ecologia quotidiana, Mondadori, 2000; Addio alle carni, Lav, 2001; Cucina vegetariana dal Sud del mondo, Sonda, 2002; Si ferma una bomba in volo? L'utopia pacifista a Baghdad, Terre di mezzo, 2003; Diventare come balsami. Per ridurre la sofferenza del mondo: azioni etiche ed ecologiche nella vita quotidiana, Sonda, 2004; Vita sobria. Scritti tolstoiani e consigli pratici, Qualevita, 2004; Il balcone dell'indipendenza. Un infinito minimo, Nuovi Equilibri, 2006; (a cura di), Cambieresti? La sfida di mille famiglie alla societa' dei consumi, Altra Economia, 2006; Week Ender 2. Alla scoperta dell'Italia in un fine settimana di turismo responsabile, Terre di Mezzo, 2007. La rivoluzione dei dettagli, Feltrinelli, Milano 2007]

"Volare low cost e' una conquista... pensate ai diciottenni come mio figlio che adesso possono andare a Londra o in Spagna con 10 euro!"

(un politico italiano)

"Solo il 5% della popolazione mondiale - i ceti piu' abbienti - vola, ma sono gli altri a subire maggiormente le conseguenze dei cambiamenti climatici"

(dossier Clearing the Air, Transport & Environment)

"In un futuro che dovra' contenere il caos climatico e far fronte alla penuria fossile, comportamenti come viaggiare in aereo dovranno per forza essere imitati a una ristretta elite"

(dal film The Crude Awakening, finalista a Cinemambiente 2007)

La crescita del trasporto aereo di merci e persone si puo' definire, in due aggettivi, come: ecologicamente insostenibile e socialmente ingiusta.

Piu' aeroporti, piu' low cost, piu' gas serra, piu' distruzione, piu' ingiustizie...

Per solcare i cieli le panciute cavallette di ferro imbottite di kerosene contribuiscono fino al 10% alle emissioni mondiali di gas serra, se si prende in considerazione la totalita' dell'effetto climalterante provocato dai voli. Non solo: il trasporto aereo e' fra tutti il comparto economico le cui emissioni crescono piu' velocemente: piu' 100% rispetto al 1990, anno di riferimento del Protocollo di Kyoto; e secondo le stime di Eurocontrol, nell'Unione Europea l'entita' delle emissioni raddoppiera' nel 2020 rispetto ai dati 2003. E non dimentichiamo che anche i cinesi e gli indiani cominciano a volare e acquistare merci lontane che hanno arato i cieli.

Un circolo vizioso e' innescato in particolare dalla dittatura a basso prezzo delle compagnie low cost - minori i prezzi, maggiore la domanda, piu' domanda piu' offerta; piu' voli piu' aeroporti, piu' aeroporti piu' voli. Il prezzo in denaro di un biglietto aereo su corte, medie e lunghe distanze e' inversamente proporzionale al danno che il volo provoca: le emissioni di gas serra per chilometro per passeggero di un aereo (anche di quelli piu' efficienti... peraltro ogni guadagno di efficienza viene annullato dall'aumento esponenziale dei voli) sono dieci volte maggiori di quelle di un treno Intercity, eppure un biglietto aereo low cost costa molto meno di un biglietto del treno.

De te fabula narratur: il terzo aeroporto nel Lazio sarebbe appunto servitore dei low cost.

Se all'impatto sul caos climatico e al consumo di risorse fossili sempre piu' scarse aggiungiamo i costi in termini di inquinamento atmosferico e acustico locale, la cementificazione ulteriore del territorio e la svalorizzazione del territorio interessato (come ben sanno cittadini e comitati no-fly), non potremo che stupirci per il trattamento privilegiato ricevuto dal settore del trasporto aereo. Un trattamento con i guanti che appunto permette il bassissimo costo dei voli rispetto al loro impatto, e quindi la crescita del comparto. Come dire: denaro della collettivita' usato per subsidiare un settore insostenibile a vantaggio dei profitti d'impresa e di un modello di spostamenti individuali e collettivi falsamente moderno; falsamente, perche' inadatto alla sopravvivenza dell'umanita' e del pianeta.

Riassumiamo in breve i privilegi, degni di un ente di beneficenza. Niente tassazione sul kerosene, con un mancato introito per le casse dei paesi europei di 35 miliardi di euro all'anno! Niente obblighi (finora) di riduzione delle emissioni! Niente Iva sui biglietti! Sussidi a tutto cielo! Gia': neanche fosse Madre Teresa, l'intera industria dell'aviazione e' pesantemente subsidiata, dall'ultimo ente locale che crede di attirare turismo, alla Banca europea degli investimenti (Bei) che continua a sborsare denaro di tutti per autostrade e aeroporti. Somme anche queste miliardarie in euro sottratte a settori socialmente utili ed ecologicamente sostenibili. Si dice che l'Unione Europea spende troppo per sostenere l'agricoltura: ebbene, spende di piu' per trattare con i guanti le cavallette del cielo.

*

Possibili lineamenti di una campagna italiana contro la fungazione di nuovi aeroporti (grosse opere disutili) e per la riduzione del trasporto aereo di persone e merci

Qualcuno osera' forse dire - come quel tal politico - che volare per 2.000 km a 10 euro e' un fatto di giustizia sociale e diritto umano? Gli risponderemmo che il primo diritto umano e' respirare e non dover subire il caos climatico, il quale ricade soprattutto sui piu' poveri. Che non volano (nemmeno low cost!). Quindi, una campagna per volare meno e' una campagna per la giustizia sociale ed ecologica. Campagne di questo tipo sono gia' in corso in diversi paesi europei, soprattutto in Gran Bretagna; esiste dunque un contesto.

La campagna "A terra, per la Terra!" potrebbe aggregare: a) comitati locali contro i danni da aeroporto, b) associazioni ambientaliste, c) gruppi e individui che propongono alternative, a livello locale e globale, a un modello economico e di trasporti ingiusto/distruttivo.

La campagna, che dovrebbe essere policentrica e senza appropriazioni indebite, lavorerebbe per i seguenti obiettivi:

- 1) Contro la fungazione di nuovi aeroporti: le resistenze locali potrebbero aggregarsi in una rete di mutuo soccorso, ed essere sostenute a livello nazionale da altri soggetti.
- 2) Per la riduzione delle concessioni di volo alle compagnie low cost. A chi sostiene che nel Lazio occorrono nuovi aeroporti per rispondere all'aumento dei voli (soprattutto low cost) si puo' rispondere che le concessioni di volo non sono un diritto costituzionale o umano e possono anche non essere date se non sussistono le condizioni di sostenibilita', locale e perfino... climatica.
- 3) Fine delle esenzioni fiscali e riduzione dei sussidi. Basterebbe ridurre i privilegi inusitati del settore aereo per indurre un aumento de prezzo dei biglietti che fungerebbe da deterrente abbattendo la domanda. Ecco dunque l'importanza di chiedere a livello di governo italiano e di Unione Europea: a) una tassazione su kerosene a cominciare dai voli nazionali; e' legamente possibile e gia' praticata ñ ma con tasse irrisorie - da Paesi Bassi, Norvegia e Svizzera; b) che la direttiva dell'Unione Europea in corso di definizione per l'inclusione del settore aereo nel sistema europeo di commercio delle emissioni non sia troppo blanda e dunque insufficiente a determinare una riduzione dei km percorsi e un aumento dell'efficienza a km; c) tasse sui biglietti, Iva ecc.; d) un ridimensionamento dei sussidi elargiti alla costruzione di aerei, all'apertura di aeroporti, perfino ai decolli...; e) l'impegno a destinare quelle somme al trasporto su rotaia e allo "sviluppo" alternativo, anche occupazionale, delle aree altrimenti destinate a ospitare nuovi aeroporti.
- 4) Proposta ai cittadini (e relativo impegno da parte degli attivisti) di ridurre la domanda di trasporto aereo di persone e merci. C'e' qualcosa di indecente nel fatto che noi possiamo permetterci di volare dove vogliamo (la buona scusa, turistico-conoscitiva o magari sociopolitica, si trova sempre) mentre i mezzi usati dai migranti che fuggono dalla distruzione provocata anche dal caos climatico arrivano qua in barconi... o un contadino del Bangadesh che mai volera' si vede i terreni sommersi dall'aumento del livello dei mari. Inoltre in un piano mondiale di riduzione dei voli (cosi' come di molto altro), dovremmo lasciare maggior spazio per gli altri... Cio' in omaggio a un elementare principio di giustizia: un'equa distribuzione di un diritto di emissioni pro capite di gas serra che va grandemente ridotto. Si tratterebbe di proporre alternative di trasporto piu' sostenibili, turismo di vicinato, videoconferenze di lavoro, acquisti a chilometri zero...

*

Bibliografia

- Dossier "Low contro slow", in "Valori", n. 51, luglio-agosto 2007.
- Capitolo "Volare? A terra, a terra...", in Marinella Correggia, La rivoluzione dei dettagli, Feltrinelli, Milano 2007.
- Dossier "Clearing the Air" redatto da Transport and Environment, 2006.