L’occupazione reca danno non solo ai palestinesi, ma anche al pianeta

L’occupazione reca danno non solo ai palestinesi, ma anche al pianeta

Edilizia sprecona, un doppio sistema stradale, viaggi rallentati dai posti di blocco e asfalto al posto di spazi aperti: la politica di Israele in Cisgiordania e a Gaza ha un costo ecologico.

Amira Hass

7 novembre 2021 – Haaretz

L’inquinatore numero 1 nei territori palestinesi occupati è il controllo che Israele esercita sulla terra e l’impresa di colonizzazione. Non è una citazione letterale, ma questo è lo spirito di ciò che ha detto la scorsa settimana il Primo Ministro palestinese Mohammad Shtayyeh al summit sull’ambiente COP26.

La sua presenza è stata a stento menzionata sui media internazionali, per non parlare di quelli israeliani, a ulteriore dimostrazione di quanto marginale sia diventata la questione palestinese nell’agenda globale. Ma ciò non sminuisce affatto il danno all’ambiente.

Tutti gli studi e gli articoli relativi alle condizioni ambientali nella Striscia di Gaza e in Cisgiordania rilevano un rapporto con la politica israeliana. Questi comprendono un dettagliato documento dell’ONU del 2020, rapporti dell’associazione giuridica palestinese Al-Haq nel corso di vari anni ed un articolo pubblicato dal gruppo di esperti palestinesi Al-Shabaka nel 2019 (“Climate change, the Occupation and a vulnerable Palestine” – “Cambiamenti climatici, occupazione e la vulnerabilità della Palestina”).

È tuttavia difficile quantificare l’impatto totale sul riscaldamento del clima delle azioni del governo e dei civili israeliani nei territori conquistati nel 1967.

La relazione della ragioneria dello Stato sulla mancata limitazione da parte di Israele delle emissioni di gas che causano l’effetto serra non menziona nemmeno i

territori (occupati). E neppure analizza la spaventosa previsione dell'ONU, risalente al 2012, secondo cui la Striscia di Gaza sarebbe diventata inabitabile entro il 2020 se Israele non avesse profondamente modificato la sua politica verso l'enclave. Sono passati quasi due anni dalla "scadenza" posta dall'ONU e nulla di sostanziale è cambiato. L'ONU deve aver sottovalutato l'enorme capacità di resilienza degli abitanti di Gaza.

Tuttavia un'affermazione chiave presente nel report della Ragioneria getta luce sulla rimozione israeliana riguardo all'impatto dell'occupazione sull'inquinamento locale e globale. Così si legge: "In una situazione di conflitto o di potenziale conflitto tra i principali obiettivi dei ministeri del governo e l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas causa dell'effetto serra, i ministeri danno priorità alla promozione degli obiettivi centrali dei loro compiti ministeriali rispetto alla riduzione delle emissioni – fatta eccezione per il Ministero della Protezione Ambientale…"

Come rispecchiato nella politica dichiarata e messa in atto, gli obiettivi dei governi israeliani – compreso quello attuale – consistono nell'espandere le colonie, spingere sempre più israeliani ed ebrei della diaspora a stabilirsi in Cisgiordania, garantire il totale controllo su circa il 60% della Cisgiordania ("Area C"), perpetuare la separazione tra la Striscia di Gaza e la Cisgiordania, mantenere separate le popolazioni palestinese ed ebraica e abituare il mondo, come "soluzione", alla realtà di enclave palestinesi separate e scollegate tra loro.

Un conseguente scopo non dichiarato è l'indebolimento sistematico dell'economia palestinese. Tutti questi obiettivi hanno un costo, nella forma di un danno ambientale sui generis. Eccone alcuni esempi.

Asfalto fin dove arriva lo sguardo

Parte del danno che l'occupazione sta provocando all'ecosistema si concentra nella superflua e ideologicamente motivata edificazione e costruzione di strade a spese degli spazi aperti e verdi palestinesi.

L'edificazione per gli ebrei nelle colonie si sta molto espandendo, sia per migliorare l'attrattività che per impadronirsi di quanta più terra palestinese possibile.

Nell'ottica di mantenere separate le due comunità, dei palestinesi e dei coloni, e

di consolidare l'annessione de facto, Israele sta creando un sistema di doppie strade. Il principale criterio per pianificare nuove strade è soddisfare la domanda dei coloni presenti e futuri, il che significa accrescere il loro numero e accorciare i tempi di spostamento tra le colonie e Israele. I veicoli palestinesi sono indotti o costretti a viaggiare su strade secondarie, parallele e circonvallazioni. Ai palestinesi è vietato percorrere la maggior parte delle strade che collegano le colonie tra loro e con Israele, o devono percorrere strade che non li portano da nessuna parte.

Inoltre migliaia di metri quadri in Cisgiordania sono asfaltati e non rispondono ad alcuno scopo civile: "strade di sicurezza" intorno alle colonie, a spese dei terreni da pascolo e da coltivazione palestinesi, e strade asfaltate lungo la tortuosa barriera di separazione, ad uso esclusivo dei veicoli militari.

Per di più gli alberi vengono sradicati, i terreni agricoli distrutti e l'accesso ai terreni coltivati sia in Cisgiordania che nella Striscia di Gaza è interdetto con l'apparente motivazione della sicurezza, a causa della violenza dei coloni e allo scopo di espandere le colonie e le loro infrastrutture.

Aumento delle emissioni

Inoltre le restrizioni alla mobilità e diversi divieti relativi allo sviluppo sono fattori che concorrono all'incremento delle emissioni di gas serra. Le distanze e i tempi di percorrenza tra le enclave e le sotto-enclave palestinesi – cioè dai villaggi vicini alla loro città capoluogo – aumentano a causa dei posti di blocco fissi e mobili e delle zone a cui i palestinesi è vietato l'accesso, come le colonie e i blocchi di colonie. Tempi di percorrenza più lunghi significano più consumo di carburante e maggiori emissioni.

Non solo vi è stato un generale aumento di automobili sulle strade: ingorghi di traffico sono provocati dai posti di blocco lungo le strade e agli ingressi delle città. I veicoli che vanno a passo di lumaca negli ingorghi inquinano di più di una guida continua a velocità normale. Uno studio del 2018 dell'istituto palestinese di ricerca applicata Arij ha riscontrato che in Cisgiordania ogni anno vengono sprecati 80 milioni di litri di carburante a causa degli intasamenti ai posti di blocco, delle zone chiuse alle auto palestinesi e della necessità di fare delle deviazioni. Lo studio ha stimato che questo provoca ogni anno 196.000 tonnellate in più di emissioni di CO_2.

Lo studio ha anche calcolato che vengono perse 60 milioni di ore di lavoro all'anno, con un costo di 270 milioni di dollari.

Israele controlla tutte le risorse idriche del Paese, ma non considera la Striscia di Gaza come parte geografica naturale di esso, che significherebbe godere di una quota delle risorse idriche, come per esempio avviene per le comunità ebraiche nel deserto. Perciò la Striscia di Gaza deve arrangiarsi con una parte delle falde acquifere costiere all'interno dei suoi confini artificiali, che non forniscono acqua sufficiente per una popolazione di due milioni di persone. Dopo essere state sfruttate eccessivamente per 30 anni, le falde sono state inquinate da infiltrazioni saline e di acque reflue. Circa il 96% della sua acqua è considerato non potabile e deve essere depurato in impianti specifici. Tale depurazione consuma un'enorme quantità di carburante al giorno, poi l'acqua depurata viene trasportata [con autobotti ndtr.] nelle case, producendo ulteriori emissioni.

Collegare Gaza alla rete idrica nazionale israeliano (che utilizza grandi quantità delle risorse della Cisgiordania) sarebbe stato meglio sia per i palestinesi che per il clima del pianeta.

In Cisgiordania Israele raziona la quantità di acqua che i palestinesi possono estrarre e usare. A causa delle scarse quantità il flusso nelle tubazioni è debole e l'acqua non riesce a raggiungere molti quartieri e villaggi palestinesi situati ad altezze relativamente elevate. Tuttavia ancora una volta la soluzione è ad alto dispendio di carburante: trasferire l'acqua in autobotti che la fanno confluire in cisterne sui tetti e in pozzi.

Inoltre Israele rifiuta di consentire a decine di villaggi e di comunità di pastori, soprattutto nella Valle del Giordano e nelle colline a sud di Hebron, di collegarsi al sistema idrico. Queste comunità palestinesi impoverite devono dipendere dall'acqua trasportata da autobotti e trattori, per la quale pagano cinque volte tanto se non di più, e questo senza contare il danno recato all'ecologia.

Tendenze neoliberiste

Il controllo di Israele limita le possibilità energetiche e di sviluppo dei palestinesi in enclave isolate senza contiguità territoriale.

L'Autorità Nazionale Palestinese ha incoraggiato, e continua a farlo, tendenze neoliberiste che danneggiano l'ambiente, come l'aumento dei consumi, compreso

quello delle automobili. Ma la sua situazione di inferiorità e di soggiogamento rende difficile prevedere e pianificare a lungo termine,

anche attraverso aspetti che accolgano comportamenti economici di responsabilità ambientale.

Ridurre le emissioni richiede lo sviluppo del trasporto pubblico a prescindere da considerazioni di profitto. Ma, anche se l'Autorità Nazionale Palestinese non era in bancarotta, un progetto come un sistema ferroviario tra le città palestinesi è stato reso impossibile a causa della frammentazione del territorio in sacche isolate, senza nessuna autorità sulla terra circostante. Il miglioramento delle opzioni esistenti di trasporto pubblico, come autobus e minibus, richiede di finanziare le imprese private e comunali e di aumentare il salario dei conducenti, considerando i costi aggiuntivi dovuti alle attese ai posti di blocco e al dover effettuare deviazioni più lunghe; sono necessarie anche nuove linee di autobus, in grado di viaggiare per più ore.

La soluzione di ridurre i perenni ingorghi di traffico aggiungendo delle uscite dalle città (e costruendo corsie per il trasporto pubblico in ogni distretto) è difficile se non impossibile. Ciò è dovuto alle colonie e ai loro piani di espansione, alle norme di pianificazione discriminatorie dell'Amministrazione Civile (israeliana) e alla richiesta dell'apparato di sicurezza che il numero di punti di ingresso e di uscita dalle città palestinesi sia il più limitato possibile.

Il controllo israeliano sulla terra, le risorse idriche e la pianificazione in più del 60% della Cisgiordania non consente all'ANP di razionalizzare la distribuzione dell'acqua: cioè di distribuire attraverso tubazioni l'acqua dalle aree fertili (per esempio Gerico) ad altre, come Betlemme.

Il controllo e le limitazioni alla pianificazione da parte israeliana rendono inoltre più difficile all'ANP spostare le aree industriali "sporche" fuori dalle zone residenziali ed espandere i confini urbani sulla base di considerazioni ambientaliste.

Inoltre, l'Autorità Nazionale Palestinese viene limitata nella sua possibilità di sviluppare una consapevolezza tra la popolazione riguardo alla protezione ambientale immediata e a lungo termine ed è geograficamente vincolata nella sua possibilità di applicare le leggi e le norme esistenti – per esempio per l'impedire l'interramento a scopo di lucro di rifiuti israeliani e altri generi di scorie nei

terreni dei villaggi palestinesi.

La cronica debolezza finanziaria dell'ANP, il suo mancato rispetto della promessa che il processo di Oslo avrebbe portato alla fine dell'occupazione e la sua fama di essere corrotta hanno ridotto al minimo la fiducia della gente in essa. La fiducia della popolazione è essenziale quando un governo intende far crescere la consapevolezza e formulare politiche in ogni ambito, dalla delicata ma necessaria questione della riduzione della natalità, alla riduzione dell'utilizzo di pesticidi chimici, alla promozione dell'uso del trasporto pubblico. La divisione interna palestinese tra Gaza e la Cisgiordania, tra Hamas e Fatah, sviluppata e approfondita dalla politica israeliana di isolare e scollegare Gaza, limita inoltre lo sviluppo e la messa in atto di una pianificazione e progettazione a lungo termine sull'ambiente da parte palestinese.

(Traduzione dall'inglese di Cristiana Cavagna)