

Zagađenost zraka u Bukureštu mjesecima već plijeni pozornost regionalnih i europskih medija; neadekvatno zbrinjavanje otpada, kao i nedovoljna pažnja posvećena prometu tek su površina zaista svima dobro poznatog narativa. EU je pokrenula postupak protiv Rumunjske zbog kršenja referentnih zakona još 2009. Jedan od zahtjeva za pristupanje EU 2007. godine bio je da rumunjske vlasti primijene sustav praćenja kvalitete zraka s mjerama za suzbijanje zagađenja.

Nova godina započela je novim skandalom za ljude koji žive u Bukureštu. Ministar zaštite okoliša, liberal, objavio je da je zagađenje zraka u gradu 700 puta veće od zakonskog praga. Iako je ministar priznao da mjerenje nije provedeno službenim instrumentima, ipak je krivnju za problem prenio na socijaldemokratsku gradonačelnicu Bukurešta, Gabrielu Fireu. Nakon toga, gradonačelnica je tužila ministra zbog širenja lažnih podataka i navoda, prethodno mu poručivši da se preseli u drugi grad ako se toliko boji kvalitete zraka u Bukureštu. Nikome ne treba diploma iz politologije da bi razumio što se ovdje događa: s manje od šest mjeseci koliko je ostalo do lokalnih izbora ovo su bili prvi pucnji u onome što će zasigurno postati vrlo gadnom kompeticijom između dosadašnje gradonačelnice i njezinog liberalnog konkurenta. Usprkos nametanju ovakvog okvira političke rasprave, treba imati na umu da je zagađenje zraka stvaran problem koji prodire duboko i nosi smrtonosne posljedice. Paradoksalno je da je svađa između ministra i gradonačelnice uspjela nametnuti ovu temu u udarnom terminu, istovremeno je obezvređujući i svodeći je na formu sitničavih politikantskih prepucavanja.

Prema raznim studijama, Bukurešt je jedan od najnapućenijih, naguranijih i najzagađenijih gradova u EU. Zbog te činjenice - u kombinaciji s visokim stupnjem zagađenja zraka u Iasi i Brasovu, dva druga rumunjska grada - EU je pokrenula postupak protiv Rumunjske zbog kršenja referentnih zakona još 2009. Jedan od zahtjeva za pristupanje EU 2007. godine bio je da rumunjske vlasti primijene sustav praćenja kvalitete zraka s mjerama za suzbijanje zagađenja. Ništa se nije dogodilo i, kao što je to obično slučaj, situacija se pogoršala.

Procjenjuje se da u Rumunjskoj od uzroka povezanih sa zagađenjem, najčešće od karcinoma pluća i komplikacija respiratornih bolesti, godišnje umre gotovo 25.000 ljudi. Prema većini mjerenja, većina smrtnih slučajeva događa se u Bukureštu, gradu s najnižom kvalitetom zraka u Rumunjskoj. Međutim, grad poput Ploiestija, 60 kilometara sjeverno od Bukurešta, također ima visoku stopu smrtnih slučajeva povezanih sa zagađenjem jer se nalazi u središtu onoga što je preostalo od industrije za preradu nafte.

Prije 1989. Bukurešt je bio visoko industrijaliziran grad, još tada poznat po zagađenju, lošoj kvaliteti zraka i mračnoj industrijskoj atmosferi. Situacija se dramatično promijenila u

postsocijalizmu. Industrija se ugasila gotovo trenutno, a bivši industrijski prostori prenamijenjeni su za razvoj tržišta nekretnina. Trgovački centri, poslovni uredi i stambene četvrti niknule su kao gljive poslije kiše, a nakon kratkog usporavanja koje je uslijedilo kao posljedica financijske krize iz 2009./10. godine, građevinska industrija ponovo bilježi rast, dosegnuvši pritom dosad neviđenu razinu. Neovisno o tome koja je stranka na vlasti, o kojoj se političkoj opciji radi, glavnu riječ vode investitori u nekretnine. Promatrači procjenjuju da građevinska industrija stvara oko polovice onečišćenja u Bukureštu, što izravno utječe na kvalitetu zraka. No, toj vrsti zagađenja teže je ući u trag, a još je teže pripisati nekome izravnu odgovornost za takvu situaciju. Dakle, problem se u pravilu ne adresira adekvatno. To dovodi do prividnog paradoksa da je Bukurešt, premda visoko deindustrijaliziran grad nakon transformacija koje je pretrpio tijekom tranzicije, istovremeno vrlo zagađen razvojem građevinske industrije koja je zamijenila onu tešku.

Dizel: dvostruki kriteriji

Još jedan ogroman izvor zagađenja u gradu predstavlja velika količina dizelskih automobila u prometu. Dublji korijen ove transformacije priča je dobro poznata čitavoj postsocijalističkoj regiji tako da je ovdje nema potrebe ponavljati. Međutim, ono što je značajno u slučaju Bukurešta je da je, prema lokalnim procjenama, broj automobila u gradu jednak broju stanovnika. Nije to toliko nezamislivo, s obzirom na koncentraciju državnih i privatnih institucija u gradu koje imaju vlastite vozne parkove, i s obzirom na potpuno urušen sustav javnog prijevoza koji tjera sve više i više ljudi da se oslanjaju na osobne automobile ili na usluge automobila poput taksija i Ubera.

Glavni preduvjet povećanja broja automobila u gradu i Rumunjskoj općenito bilo je odustajanje od zelenog poreza za registraciju rabljenih automobila koji je Rumunjska provodila od 2007. godine. Nakon reakcije EU koja je tužila Rumunjsku, nazvavši porez diskriminatornim spram slobodne tržišne razmjene, porez je konačno ukinut početkom 2017. godine. Od tada je u Rumunjsku uvezeno više od pola milijuna (često i rabljenih) automobila iz Njemačke, Austrije i Francuske, a većina njih zadovoljavala je tek oznaku euro 4 – što je, po europskoj ekološkoj normi za motorna vozila, kategorija automobila koji najviše onečišćuju atmosferu. Ta su vozila odnedavno zabranjena u većini zapadnih zemalja EU, ili se na njih primjenjuje strogi porez na zagađenje.

Logika je jasna: Rumunjska je, kao i mnoge druge države u istočnoj Europi i na Balkanu, postala groblje za velike onečišćujuće dizelske automobile koji dolaze sa zapada. Zato se ove zemlje nalaze u klopki: s jedne strane moraju ispuniti uvjete kvalitete zraka koje je

nametnula EU (i to s pravom) ili platiti silne novčane kazne; s druge strane, one to praktički ne mogu provesti u djelo zbog pritiska na to da granice moraju ostati otvorene za visoko zagađujuće rabljene automobile iz zemalja jezgre EU. Političke hijerarhije i neujednačen razvoj unutar EU kao posljedicu imaju nejednak pristup čistom zraku i čistom okolišu. Ovdje treba primijetiti da se prema najnovijem izvješću GHAP-a (*Global Alliance on Health and Pollution*) o stopama smrtnosti uzrokovanih zagađenjem, na Balkanu i u Istočnoj Europi nalazi svih deset od deset najzagađenijih zemalja. Politička ekonomija unutar EU poprima vrlo konkretne biopolitičke oblike, a ono što se čini jednostavnim pitanjem lokalnog onečišćenja uzrokovanog lokalnim uzrocima zapravo je rezultat razlika među kapitalističkim zemljama (jezgre i periferije) i akumulirane povijesne divergencije unutar EU i Europe općenito.

Kako objasniti podatke?

Automobilsko zagađenje koje je nusproizvod rada dizel motora stvara višak lebdećih čestica poznatih kao PM10 i PM2,5. Radi se o promjeru čestica, one vrste s promjerom od 2.5 zapravo predstavljaju najveću opasnost po zdravlje jer prodiru u dišni sustav te se talože se u plućima što u konačnici dovodi do raka. Te su čestice osobito štetne za djecu mlađu od 15 godina čiji se imunološki sustav tada još razvija i nije do kraja otporan na djelovanje čestica takvog promjera. Nova aplikacija za praćenje kakvoće zraka u Bukureštu - Aerlive - redovito mjeri količinu ovih čestica, a rezultati gotovo uvijek pokazuju da zagađenje nadmašuje zadane norme za čak 70 ili 80 puta. Aplikaciju je razvila skupina lokalnih nevladinih organizacija koja se bavi urbanim pitanjima i upravo su oni pokrenuli politički skandal s početka priče. Dana 4. siječnja 2020. aplikacija je naznačila razinu PM10 gotovo 500% iznad normalne granice, a nivo PM2,5 bio je oko nevjerovatnih 700% iznad normalne granice. Da je to bio uobičajeni radni dan, s uobičajenim prometnim gužvama, možda bi informacije prošle neopaženo, iako su nivoi ipak zapanjujući. No, ovo je bila subota, oko 22 sata navečer, u vrijeme zimskih praznika, kada je više od polovice stanovnika bilo izvan grada. Kako objasniti podatke? Ili se radilo o spektakularnom neuspjehu aplikacije, koja se u tom trenutku još uvijek nalazila u pilot fazi, ili se dogodilo nešto drugo. Budući da su stanovnici Bukurešta koji su bili u gradu te noći prijavili čudan miris i nadražujući zrak, počelo se pretpostavljati se da je jedno od postrojenja za preradu smeća na periferiji grada spalilo znatnu količinu materije u nadi da se u praznom gradu miris neće primijetiti. To, da postrojenja za preradu smeća smještena po rubovima grada imaju značajan utjecaj na zagađenje zraka, jer između ostalog spaljuju i zabranjene tvari, postalo je nešto između

javne tajne i urbane legende. A nije baš ni neka tajna da je Istočna Europa, osim groblja za stare automobile postala i europsko odlagalište otpada. Teško je, međutim, procijeniti o kojim se razmjerima štete radi, jer ne postoji javna kontrola nad rješavanjem otpada, a primjetan je i značajan manjak komunikacije s državnim institucijama na ove teme. Na temelju svega navedenoga možemo istaknuti nekoliko važnih aspekata cijele priče. Prvo, organi vlasti, uglavnom tijela pod gradskom ingerencijom, ali i agencije i uredi povezani s raznim ministarstvima, suučesnici su u zločinu protiv građana a pritom i potpuno nesposobni za obavljanje povjerenog im zadatka. Zataškavaju probleme zbog činjenice da su i sami u koluziji, a pritom nemaju ni resurse, a ni znanja i vještine potrebne za rješavanje ekološko-političkih pitanja. Čak i da žele postupati drugačije na djelu su strukturna ograničenja koja im onemogućuju da se ekološkim problemima pozabave uz svo dužno poštovanje.

“Milo za drago”

Kada su se priče dohvatili mediji, nikoga nije iznenadila informacija da je sestra bukureštanske gradonačelnice Firee glavna pomoćnica ravnatelja Policije za zaštitu okoliša, tijela koje je trebalo istražiti uzroke nenormalno visokih razina onečišćenja u Bukureštu u posljednje vrijeme. Naravno, ministar, gradonačelnčin politički suparnik, zbog ove je afere otpustio i ravnatelja ekološke policije i Fireinu sestru, no umjesto rješenja problema, time je otvoreno novo pitanje, ono koje srž problema dodatno zamagljuje političkom igricom “milo za drago”. Treba još naglasiti da je reakcija gradonačelnice, kada se, 4. januara, suočila s visokim stupnjem onečišćenja zraka, bila potpuno neprimjerena. Firea je očitovanja odbacila kao nepouzdana, ali istovremeno nije pružila alternativne pokazatelje kojima bi obranila svoje tvrdnje. Razlog tome je što drugačijih mjerenja jednostavno nije bilo. Da stvar bude gora, službeni sustav mjerenja kojeg koriste gradske institucije također su disfunkcionalni i jednako nepouzdati, što je gradonačelnica imputirala rezultatima izmjerenima mobilnom aplikacijom.

Svi koji žive u gradu intuitivno znaju da je zrak vrlo zagađen i opasan, ali ne postoje pouzdana znanstvena mjerenja i uređaji koji bi pravilno pratili razmjere zagađenja. Još 2018. godine skupina zabrinutih građana zatražila je od gradonačelnice da to pitanje shvati ozbiljno, da uvede odgovarajuće tehnike mjerenja i poduzme hitne mjere za suzbijanje zagađenja u gradu. Nijedan od tih zahtjeva nije ispunjen. Umjesto toga, ured gradonačelnice kupio je od jedne turske firme 300 dizelskih autobusa za gradski prijevoz. Taj je posao naravno izazvao sumnje u korupciju. Kada su ekološke udruge protestirale protiv dizelskih

autobusa, kao zadnje stvari koja je gradu trenutno potrebna, gradonačelnica je priznala grešku i otvorila natječaj za nabavku za električnih vozila.

Posebno nakon požara u klubu Colective 2015. godine postalo je jasno da toksična kombinacija poslovnih interesa, političke spoznaje i strukturne nesposobnosti nosi sa sobom smrtonosne posljedice. Bukurešt, kao i mnogi drugi gradovi u Rumunjskoj, nije grad u kojem treba živjeti, već mjesto u kojem smrt dolazi u mnogim oblicima. Gradovi su kroz modernu bili glavni laboratoriji novog života, sa svim svojim kontradikcijama, nadama i nepravdama. Danas, posebno u postsocijalističkom kontekstu Istočne Europe, grad nije ništa drugo doli divovsko groblje, na kojem su ljudi mrtvi i prije nego što zapravo počnu zarađivati za život, a kapital je jedini koji može slobodno disati.

Izvor: bilten.org