

## Inquinamenti

# Viaggi in aereo, che disastro!

**Quando si avvicinano le vacanze, tanti, programmando un viaggio, scelgono l'aereo come mezzo per arrivare a destinazione. Ma quanti sanno che i soli aerei commerciali, se messi tutti insieme, producono 600 milioni di tonnellate di CO2? Beh, è così. Pensateci se programmate una vacanza per Natale...**

di [Martino Danielli](#) - 29 Novembre 2013



-Dove vai di bello a Natale?- - Penso di andare a farmi una settimana in Madagascar, altrimenti andrò in Svezia, che dicono sia bellissima-

Questa potrebbe essere una conversazione tipo, che centinaia di migliaia di italiani fanno quando si avvicina un periodo vacanziero qualsiasi, che sia Natale, Capodanno, Pasqua o Ferragosto.

Nella nostra epoca dissennata e ormai priva di qualsiasi etica, oltre che del normale buonsenso, le distanze sono state annullate. La globalizzazione e la ricchezza dei popoli occidentali, uniti ad una smania di “vedere posti”, hanno creato la frenesia del viaggio. Manca però in questo preambolo il protagonista principale di quella che è ormai diventata una “piega” sociale, l’AEREO.

Grazie a tale mezzo il nostro tempo viene “guadagnato” o “risparmiato”, e distanze insormontabili solo 40 anni fa sono diventate autentiche passeggiate.

-Embè??- direte voi, - che male c’è a farsi una vacanza in giro per il mondo?-

Di male ce n’è molto. Iniziamo con l’inquinamento, che è sicuramente il peggiore dei mali.

Gli aerei commerciali, ovvero quelli per usi civili, da soli producono la non trascurabile quantità di **600 milioni di tonnellate di CO2** che viene immessa

direttamente all'interno della troposfera a quote che si aggirano tra i 5000 e 10.000 metri di altitudine, producendo quindi un danno maggiore e molto più difficile da riparare. Infatti i gas nell'atmosfera terrestre, a quelle quote, rimangono per un tempo molto lungo senza possibilità di essere riassorbiti ( per esempio dai nostri amici alberi ), ed inoltre si ossidano nell'ozono troposferico potenziando notevolmente l'effetto serra, il quale peraltro è aiutato a piene mani dalle scie di condensazione, quelle ben visibili in tutti i nostri cieli e che sono il risultato dei gas caldi che fuoriescono dai motori e che lassù vengono a contatto con temperature ben al di sotto dello zero. Queste nuvole di gas e vapore condensato intrappolano il calore del sole e modificano la composizione chimica atmosferica a livello locale.

Basti pensare che con qualche migliaio di chilometri sulle nuvole si produce più anidride carbonica (CO<sub>2</sub>, il principale gas serra) di dieci contadini del Bangladesh in un anno di vita, considerati tutti i loro consumi. Così, secondo i calcoli di Paul Wennberg del California Institute of Technology, il trasporto aereo arriva a incidere per un **10%** sul totale dell'effetto serra. Una percentuale mostruosa, se pensiamo che miliardi di persone non hanno mai nemmeno pensato di viaggiare su uno di questi mezzi e che centinaia di milioni di persone hanno volato nei cieli del mondo solo poche volte nell'arco della loro vita.

Gli aerei poi inquinano anche a terra, producendo polveri sottili e gas di scarico che colpiscono pesantemente le zone nelle vicinanze degli aeroporti, e aumentando in modo spropositato l'inquinamento acustico, che nelle fasi di atterraggio e decollo è particolarmente forte.

L'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), organismo tecnico dell'ONU che si occupa di effetto serra, dedicò nel 1999 il suo primo studio di settore proprio all'impatto sul clima dell'aviazione civile. Scatenando le ire del business aereo e petrolifero, il rapporto suggerì di “adottare politiche di sostituzione con altri mezzi di trasporto” e “disincentivare l'uso disinvolto del trasporto aereo con tasse o prelievi ambientali e con il commercio dei diritti di emissione”.

Queste richieste caddero nel vuoto, aggiungendosi anche alla beffa di un paio di anni prima, quando l'inquinamento degli aerei non fu inserito all'interno del protocollo di Kyoto. La comunità internazionale non si è infatti accordata su dove allocare il rilascio di CO<sub>2</sub> per i voli internazionali:

paese di partenza, paese di arrivo o paese che ha venduto il kerosene ?

Ma il fatto eclatante è che il trasporto aereo gode di vantaggi economici notevoli, che gli permettono di essere concorrenziale, in fatto di costi per gli utenti, nei confronti di treni e autobus, per non parlare di navigazione e persino auto private. Infatti non esistono tassazioni sul carburante e gli stati si accollano le spese delle costosissime infrastrutture di appoggio come gli aeroporti. L'esenzione dalle tasse, che è equiparabile a sovvenzioni pubbliche, nella sola Europa toglie ai contribuenti dai 25 ai 37 miliardi di euro l'anno (Fonte EEA). Poi vi sono i travasi di denaro che molti stati attuano nei momenti di difficoltà del settore e che spesso sono al limite dell'illegalità.

Basti pensare che, nel dicembre 2012, per quanto riguarda gli aeroporti di Milano, "la Commissione europea ha stabilito che l'aiuto di Stato dell'importo pari a circa **360 milioni** di euro concesso tra il 2002 e il 2010 da SEA, l'operatore pubblico che gestisce gli aeroporti di Milano Malpensa e Milano Linate, alla sua controllata SEA Handling, operatore dell'assistenza a terra in tali aeroporti, è incompatibile con le norme UE in materia di aiuti di Stato (Fonte Commissione europea rappresentanza in Italia).

E l'impatto di questo mezzo aumenta notevolmente, sia a livello ambientale che economico, se si pensa che moltissimi voli di corto-medio raggio viaggiano con pochissimi passeggeri. Quindi, se un volo normale è più inquinante, a livello pro capite, di una normale automobile che compie lo stesso tragitto (un B 737-400 da 150 passeggeri si beve intorno ai 2.500 litri di kerosene ogni ora), con un volo con pochi passeggeri diventa più conveniente, in termini ambientali, viaggiare su un camion!. A questo si aggiunga che la gran parte dei voli in Europa vengono effettuati su tratte brevi, e dato che moltissimo carburante viene bruciato durante le fasi decollo-atterraggio ( fino al 25% ), il viaggio di per sé non ammortizza i consumi. Studi di settore mostrano che il 45 % dei voli in Europa non superano i 500 chilometri, quando è dimostrato che un volo per essere efficiente ed avere un risparmio effettivo deve essere di almeno 4.300 chilometri. (Fonte Worldwatch institute)

Poi bisogna sottolineare il fatto che questi mezzi hanno contribuito in larga parte a diffondere la mentalità consumistica del " tutto, ovunque ed in qualsiasi momento". L'aereo, infatti, è diventato un mezzo importante nel commercio delle merci. Si possono trasportare prodotti da un capo all'altro del pianeta nel giro di una manciata di ore; poco importa se quella ciotola di ciliegie, che sta sulla tavola in bella mostra a Dicembre, ha inquinato come un anno di vita di un contadino indiano.

L'aereo ha poi contribuito in maniera determinante nello snaturare il VIAGGIO, quello fatto di conoscenza interiore, di scambio umano, di imprevisti e sorprese, di odori, sapori, costumi che cambiano lentamente insieme al paesaggio e al clima, e che cambiano un po' anche te stesso. Il viaggio lento, che è di per se una grande esperienza di vita e che ti pone di fronte all'umanità intera, anche quella che gli aerei se li vede volare sulla testa, ma che è sempre rimasta nel suo paesino, sulla sua terra, che una volta al mese scende in città per questioni importanti, ma che in città non ci resiste più di 24 ore. Questa umanità è ovunque nel mondo e l'aereo, e tutti i sui passeggeri, la stanno lentamente distruggendo.

Per questo motivo, quando deciderete di fare un viaggio o semplicemente una vacanza, non cercate le mete lontane, ed invece cercate di utilizzare mezzi alternativi, come il treno, l'autobus, l'autostop, la bici e perché no, i propri piedi o quelli di qualche amico a quattro zampe. Ritroverete voi stessi e darete respiro al mondo.

FONTE: [www.ilcambiamento.org](http://www.ilcambiamento.org)

**Siti correlati all'articolo:**

[GreenSkies](#)

[www.chooseclimate.org](http://www.chooseclimate.org)

[ICAO International Civil Aviation Organization](#)

[Intergovernmental Panel on Climate Change](#)

[Aviation Environment Federation \(AEF\)](#)

[Global Commons Institute main page](#)