

SI MUORE PIU' PER LE EMISSIONI ATMOSFERICHE CHE PER GLI INCIDENTI AEREI

Lo studio del MIT (Massachusetts Institute of Technology) non è proprio di ieri (1) tuttavia tenendo presente che gli incidenti aerei mortali sono diventati eventi rari, le cifre sulle morti per inquinamento atmosferico che supererebbero quelle causate da incidenti trapelate in merito alla ricerca in oggetto, potrebbero ora avere un solido fondamento.

Che l'aereo fosse un mezzo di trasporto inquinante era da sempre noto. In tal senso non è stato molto saggio deregolamentare i cieli prima degli Usa, poi d'Europa e quindi del resto del mondo. Facendo ciò si è provocata la proliferazione del numero di aerolinee e di aerei salvo a posteriori, a mò di lacrime di coccodrillo, ricorrere al solito sistema di creare l'ennesimo balzello da applicare alle emissioni di biossido di carbonio (CO2) nell'atmosfera, credendo in tal modo di porre rimedio al danno fatto.

Proprio su questo tema a febbraio di quest'anno vi è stato un intervento del Pontefice il quale prendendo la parola ad una udienza vaticana alla quale partecipavano un migliaio di imprenditori di aziende provenienti da tutto il mondo ha dichiarato che *"gli aeroplani inquinano l'atmosfera ma con gli introiti di una parte della tariffa nuovi alberi vengono piantati per compensare il danno prodotto. Seguendo questo modo di ragionare un giorno arriveremo al punto in cui le fabbriche di armamenti costruiranno ospedali per quei ragazzi che cadono vittima delle loro bombe. Questa si chiama ipocrisia."* (2)

(*)	Milano - Roma		
	tempo	costo	CO2
	02:55	54	24,5
	03:55	84	113,5
	06:15	91	67,5
	7:25 - 10:45	19	

Dal sito Trenitalia

Sull'inquinamento ambientale a gennaio del 2007 vi fu un acceso scambio di battute fra il ministro britannico all'ambiente Ian Pearson e Michael O'Leary, ceo di Ryanair: *"Quando si tratta di cambiamenti climatici, Ryanair non solo è il volto inaccettabile, ma anche quello irresponsabile del capitalismo. O'Leary sembra essere orgoglioso di rifiutare il concetto che i cambiamenti climatici siano un problema reale"*. La replica di Ryanair fu di *"accuse sciocche e infondate"*. Che i motori degli aerei inquinino è vero ma era anche vero che la compagnia irlandese vanta da sempre una delle flotte più giovani fra le compagnie aeree. (3)

Ed è proprio in questo clima alquanto surriscaldato che si è venuta ad inserire la ricerca effettuata dal professor Steven Barrett del MIT circa l'impatto che le emissioni degli aerei possono avere sulla salute dell'uomo.

Dopo la liberalizzazione del trasporto aereo prima negli Usa e poi in Europa, l'aviazione civile commerciale ha registrato uno sviluppo senza precedenti dovuto in via primaria alla nascita di vettori aerei a basso costo («LCC»), che applicano un modello commerciale basato sulla rapidità dei tempi di andata e ritorno e un utilizzo estremamente efficiente della propria flotta. Questo sviluppo ha generato un aumento vertiginoso del traffico aereo in particolare di quello generato appunto dai vettori a basso costo. Secondo i dati diffusi proprio in questi giorni dall'Enac (4) i passeggeri trasportati dai vettori low cost negli aeroporti italiani hanno ormai pareggiato quelli trasportati dai vettori tradizionali. Ma il fenomeno è ormai diffuso non solo in Europa ma ovunque nel mondo.

Anno	Totale Passeggeri	Passeggeri trasportati Vettori Low Cost	Quota % sul totale
2004	105.658.807	6.553.099	6,2
2005	112.981.108	20.240.940	17,9
2006	122.970.312	28.405.320	23,1
2007	135.308.151	34.870.500	25,8
2008	132.952.402	43.393.983	32,6
2009	129.859.539	46.871.169	36,1
2010	138.909.695	50.803.188	36,6
2011	147.946.210	58.123.580	39,3
2012	146.000.783	60.293.876	41,3
2013	143.510.334	57.942.340	40,4
2014	150.243.142	68.831.494	45,8
2015	156.965.253	75.943.424	48,4
2016	164.368.109	81.287.723	49,5

Le conclusioni cui perviene lo studio di Barret non sono rassicuranti.

“Barret e i colleghi hanno usato una simulazione computerizzata che ha confrontato dati riguardanti il percorso degli aerei, la media di combustibile bruciato durante i voli e il valore delle emissioni inquinanti stimate.

La simulazioni, basate su dati sperimentali, hanno registrato sia gli spostamenti delle particelle inquinanti nell'atmosfera, sia le emissioni inquinanti causate trasporti internazionali, specialmente in Asia e in Nord America.

Lo studio ha tenuto conto della distribuzione della popolazione mondiale e di come le rotte aeree potrebbero accrescere complessivamente il rischio di morte.

Complessivamente, il gruppo di ricerca ha stimato che 8.000 morti all'anno sono il risultato di inquinamento derivante da aerei che volano ad altitudini di circa 10.000 metri, mentre 2.000 sarebbero le vittime causate dagli scarichi inquinanti emessi durante le fasi di decollo e atterraggio.” (5)

E' sempre lo studio però ad avvertire che contrariamente a quello che si ritiene, non sono le aree limitrofe ai grandi aeroporti quelle ad essere interessate dai maggiori impatti ambientali. Infatti quando un aereo vola alla quota di crociera i venti possono spandere lontano a notevoli distanze (fino a diecimila km) gli agenti inquinanti.

“Negli Stati Uniti i morti per le emissioni inquinanti degli aerei ammontano a 450 ogni anno, appena un settimo di quanto aspettato se gli agenti inquinanti cascassero perpendicolarmente verso terra dall'aereo.

In India, invece, le vittime dovute a questo tipo di emissioni inquinanti ammontano a circa 1,640 per anno, circa sette volte di più di quanto previsto basandosi sul numero di aerei che atterrano e decollano dal paese.

Molte di queste morti non sono causate dai voli sopra l'India, ma dalle emissioni inquinanti provenienti da Europa e America, che poi si spostano verso l'Asia”

Abbiamo sopra ricordato come Ryanair abbia una delle flotte più giovani di Europa, tuttavia ci sia permesso approssicare il problema da altra angolazione: negli anni ante-deregulation, quando le low cost dovevano ancora nascere le compagnie aeree gestivano solo quei collegamenti per i quali “sulla carta” sussisteva una effettiva domanda. Oggi invece in virtù del fatto che ogni scalo aperto rappresenta un mercato, i collegamenti vengono attivati dalle aerolinee nuova generazione anche dove la domanda è tutta da costruire con il presupposto che essa si autogenererà in ogni caso grazie alle tariffe “regalate”.

Quanto tutto ciò sia accettabile dal punto di vista ambientale è tutto da discutere.

(1) MIT (Massachusetts Institute of Technology), Environmental Research letters “Global, Regional and Local health impacts of civil aviation emissions” 2015, IOP Publishing

(2) <http://www.sueddeutsche.de/reise/fluege-papst-co-kompensation-fuer-flugreisen-ist-heuchelei-1.3364175>

(3) The Telegraph, 6 gennaio 2007, “Dogfight between pollution minister and Ryanair”

(4) Dati di Traffico 2016, Enac

(5) http://www.nationalgeographic.it/ambiente/2010/10/13/news/aerei_l_inquinamento_uccide_pi_degli_incidenti-122586/

Safety Newsletter 11/2017 del 16 Marzo 2017

Newsletters emesse nel corso del 2017:

- 01/2017:** MESSAGGI "BOGUS" SUI COMPUTER DI BORDO (12 gennaio)
- 02/2017:** QUANDO L'AEREO PROVOCA DANNI E MORTE A TERRA (16 gennaio 2017)
- 03/2017:** SALUTE DEL PERSONALE DI VOLO A RISCHIO (19 gennaio 2017)
- 04/2017:** 17 GENNAIO, TERMINATE LE RICERCHE DI MH370 (21 gennaio)
- 05/2017:** TAXIWAY EXCURSION CAUSATA DALLO "SCREENSAVER" DELLA TORRE (31 gennaio)
- 06/2017:** SPARI DA TERRA AD AEREI IN ATTERRAGGIO (2 febbraio)
- 07/2017:** INCONTRI RAVVICINATI NEL CIELO DEL VENETO (8 febbraio)
- 08/2017:** I CERVI DELL'AEROPORTO DO CHARLOTTE (16 febbraio)
- 09/2017:** COLLEGAMENTI LOCALI CRITICI (1 marzo)
- 10/2017:** TRE ANNI FA, LA SCOMPARSA DI MH370 (3 marzo)

www.air-accidents.com