

## Un intervento su “ Trasporto aereo e clima” nell’ambito dei lavori del “ Forum risk management in sanità 2016 - lavorare insieme per una nuova sanità -, dalla salute globale alla salute planetaria”, svoltosi a Firenze dal 29 novembre al primo dicembre 2016

Si è svolto dal 29 novembre al primo dicembre 2016 a Firenze, nello splendido complesso monumentale della Fortezza da Basso, l’undicesima edizione del “ Forum risk management in sanità 2016 - lavorare insieme per una nuova sanità -, dalla salute globale alla salute planetaria. Innovazioni cliniche-organizzative-tecnologiche e sostenibilità del Sistema Sanitario Nazionale”.

Nell’ambito dei tre giorni di studio si è tenuta anche la VI Conferenza Nazionale sulla Salute Globale “Costruire una politica pubblica per la salute e l’ambiente”.

La conferenza promossa dalla ASL Sud Est della Regione Toscana e dalla Associazione italiana medici per l’ambiente - Isde (International Society of Doctors for the Environment) si è articolata in due sessioni dedicate ai temi: “Agricoltura, biodiversità e salute dei territori” e “ Clima, territorio e salute”.

L’intervento del dottor Roberto Romizi, presidente di Isde - Italia ha fatto da introduzione ai lavori ed ha richiamato ad un più forte impegno perché sia realizzato con il concorso di tutti, a partire dalle istituzioni preposte, quanto contenuto nella dichiarazione della Carta di Ottawa di cui quest’anno si celebrano i trent’anni dalla sottoscrizione e che individua e pone come condizioni fondamentali e obiettivi da raggiungere e consolidare per un concreto diritto alla salute delle persone e delle popolazioni, la pace, l’abitazione, l’istruzione, il cibo, il reddito, un ecosistema stabile, le risorse sostenibili, la giustizia e l’equità sociale (<http://www.unipd-org.it/rls/Sicurezzaalavoro/Carta%20di%20Ottawa.pdf>) .

La dottoressa Antonella Litta referente nazionale e coordinatrice per l’Associazione italiana medici per l’ambiente - Isde del gruppo di studio su : “ *Il traffico aereo come fattore d’inquinamento ambientale e danno alla salute*” è intervenuta nella seconda sessione sul tema “ Trasporto aereo e clima”.

La dottoressa Litta ha iniziato la relazione evidenziando come i trasporti internazionali, in particolare il trasporto aereo e quello marittimo, non siano ancora stati sottoposti a provvedimenti obbligatori per la riduzione delle loro emissioni inquinanti e dannose per l’ambiente per il clima.

Il protocollo di Kyoto prima e anche le più recenti conferenze internazionali sul clima, come quella di Parigi- Cop 21 del 2015 e quella del novembre u.s. di Marrakech-Cop 22 ancora e colpevolmente non impongono alcuna limitazione a queste due modalità di trasporto che pure contribuiscono in modo sempre rilevante ai cambiamenti climatici - già nel 1999 gli scienziati del gruppo internazionale IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*- Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico) raccomandavano : “*disincentivare l’uso disinvolto del trasporto aereo con tasse o prelievi ambientali e con il commercio dei diritti di emissione*”- .

Il traffico aereo, ha proseguito la referente Isde, contribuisce infatti in ingente misura alle emissioni di anidride carbonica, principale gas ad effetto serra e diverse stime internazionali permettono di indicare un apporto di questo settore che va da un minimo del 3% ad un

massimo del 10% contribuendo così in maniera decisiva all'effetto serra e all'inquinamento dell'aria.

Entrando poi nello specifico del tema la dottoressa Litta ha mostrato e commentato una serie di dati frutto di decenni studi e ricerche scientifiche internazionali e nazionali così sintetizzati di seguito:

- il traffico aereo è ascrivibile tra le più importanti fonti di inquinamento ambientale e danno alla salute ;
- le emissioni di inquinanti da trasporto aereo sono in dipendenza del numero di movimenti aerei giornalieri, del tipo di motori, del peso degli aeromobili e del tragitto, e la loro dispersione è dipendente da una serie di variabili meteorologiche a cominciare dalla presenza dei venti, dalla loro forza e direzione. Le emissioni prodotte dai motori degli aerei, alimentati con il cherosene (una miscela composta da diversi tipi di idrocarburi), sono generalmente simili per composizione a quelle generate dalla combustione di altri carburanti fossili ma contribuiscono fortemente all'effetto serra perché sono rilasciate direttamente nell'atmosfera nella parte più alta della troposfera e in quella più bassa della stratosfera, e per questo risultano ancora più dannose. In generale a bassa quota la combustione avviene con minore efficienza e le percentuali delle emissioni di CO e UHC (Idrocarburi incombusti - Unburned HydroCarbons) sono più elevate. Queste emissioni, costituite da gas e polveri (PM - Particulate Matter), alterano la concentrazione dei gas serra naturali, a cominciare dall'anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), l'ozono (O<sub>3</sub>) e il metano (CH<sub>4</sub>); innescano anche la formazione di scie di condensazione e aumentano gli addensamenti di nubi contribuendo fortemente, anche in questa maniera, al surriscaldamento climatico;
- negli ultimi decenni, il traffico aereo ha registrato una fase di crescita pressoché costante soprattutto per quanto riguarda il settore del trasporto merci e quello dei voli low cost, solitamente legato al turismo definito anche “mordi e fuggi” determinando così un incremento importante del suo impatto negativo sull'ambiente, soprattutto in termini di inquinamento atmosferico ed acustico. Secondo il rapporto dell'European Aviation Environmental- EAE 2016 il numero di voli è aumentato tra il 1990 e il 2014, ed è prevista una crescita di un ulteriore 45% tra il 2014 e il 2035:
- solo una minima parte della popolazione mondiale viaggia in aereo mentre le drammatiche conseguenze del surriscaldamento climatico, derivanti anche dal trasporto aereo, ricadono sull'intera umanità in termini di desertificazione, alluvioni, cicloni, sconvolgimenti climatici così gravi che determinano distruzioni e carestie in aree sempre più estese del pianeta e incrementano il fenomeno forzato delle migrazioni soprattutto dal continente africano ed asiatico. Secondo la tesi dei maggiori studiosi e delle più prestigiose istituzioni internazionali entro il 2050 si raggiungeranno tra i 200 e i 250 milioni di profughi per cause ambientali;
- secondo le stime di Eurocontrol ([www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)) il numero dei voli nell'Unione Europea dovrebbe raddoppiare entro il 2025 rispetto al 2000 e così l'entità delle emissioni nocive generate da trasporto aereo, l'anidride carbonica prodotta dal trasporto aereo passerà dai 572 milioni di tonnellate annue del 2000 a un valore tra gli 1,2 e gli 1,4 miliardi di tonnellate nel 2025 (per ogni tonnellata di carburante combusto si producono circa 3,16 tonnellate di CO<sub>2</sub>);
- sempre secondo il report dell'EEA le emissioni di CO<sub>2</sub> sono aumentate di circa il 80% tra il 1990 e il 2014, e si prevede che cresceranno di un ulteriore 45% tra il 2014 e il 2035 mentre le emissioni degli ossidi di azoto-NO<sub>x</sub> sono raddoppiate tra il 1990 e il 2014, e che si prevede una crescita di un ulteriore 43% tra il 2014 e il 2035;
- una recente ricerca dell'università inglese Warwick Business School ha mostrato che tra il 2007 e il 2014 nessuna delle più note compagnie aeree mondiali, tranne

qualche raro caso, ha provveduto a mettere in atto interventi e strategie volte ridurre le proprie emissioni;

- secondo l'Organizzazione mondiale della Sanità ogni anno sono circa 12,6 milioni le morti attribuibili all'inquinamento dell'aria, dell'acqua e all'inquinamento del suolo, alle esposizioni chimiche, ai cambiamenti climatici e alle radiazioni ultraviolette;
- le persone che vivono in prossimità di scali aeroportuali e i lavoratori delle strutture aeroportuali sono costretti a subire oltre agli effetti dell'inquinamento dell'aria anche quelli dell'inquinamento acustico ed elettromagnetico con conseguenze importanti sulla salute e lo stato psicofisico;
- da decenni sono ben documentati i disturbi dell'apprendimento in studenti che frequentano scuole ubicate in aree sottoposte ad inquinamento acustico proveniente da più fonti e in particolare dal trasporto aereo.

A conclusione della relazione il rinnovato appello e l'impegno dell'Associazione italiana medici per l'ambiente - Isde affinché siano predisposti interventi, azioni e politiche regionali, nazionali e internazionali che prevedano una rapida quanto concreta razionalizzazione e riduzione del trasporto aereo.

Necessario quindi che non si consenta la realizzazione di nuovi aeroporti nel territorio italiano e che si respingano i progetti di ampliamento di quelli già esistenti.

Altrettanto necessario la definizione di un piano nazionale della mobilità che riduca il traffico su gomma, che incentivi l'elettromobilità, il telelavoro, le videoconferenze, il trasporto su rotaia, sempre nel rispetto delle peculiarità dei territori e dei diritti delle popolazioni interessate e che abbia la tutela dell'ambiente e della salute come elementi cardine e prevalenti su ogni altro tipo di interesse.

### **Nota per la stampa a cura dell'Associazione Medici per l'Ambiente - Isde di Viterbo**

Viterbo, 2 dicembre 2016