

# BREVE RESOCONTO DELL'INCONTRO DI BRUXELLES DEL 31 OTTOBRE – 1° NOVEMBRE DEI COMITATI CHE SI OPPONGONO ALLA CRESCITA DEL TRASPORTO AEREO IN EUROPA.

*(Resoconto a cura del Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino)*

Nell'incontro di Bruxelles erano rappresentati numerosi Comitati di paesi Europei (Gran Bretagna, Francia, Germania, Italia, Svizzera, Irlanda, Lussemburgo, Danimarca, Norvegia, Belgio, Spagna) ed erano anche presenti organizzazioni ambientaliste, governative e non, come Greenpeace. Ecco qui nella foto alcuni partecipanti:



---

Incontri come questi erano già stati organizzati negli anni scorsi e avevano portato a stabilire dei legami stabili tra i comitati ed a fissare giornate comuni di lotta. Di seguito sono riportati i siti internet di queste associazioni di comitati (alle quali è possibile associarsi):

**UECNA** [www.uecna.eu](http://www.uecna.eu)

(Unione Europea Contro il Rumore degli Aerei) alla quale aderiscono quasi tutti i comitati che hanno partecipato all'incontro di Bruxelles.

**Transport and Environment (T & E)** [www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org)

(di cui troverete maggiori notizie nel dettaglio del loro intervento)

---

**Molti comitati hanno esposto le ragioni della loro lotta. Ecco un sunto di alcuni interventi:**

## **GRAN BRETAGNA - LONDRA –**

espansione dell'aeroporto di Heathrow: per impedirla hanno organizzato grandi manifestazioni e l'acquisto da parte di cittadini, di Greenpeace e di personaggi famosi (es l'attrice Emma Thompson) di piccoli pezzi contigui dei terreni sui quali si voleva costruire la 3° pista. La grande battaglia mediatica pare si stia risolvendo bene perché i conservatori (che probabilmente vinceranno le prossime elezioni) hanno dichiarato di rinunciare al progetto di allargamento. Continuano comunque la loro lotta contro il volo notturno, per la limitazione dei voli, per l'adozione dei livelli di rumore raccomandati dall'Organizzazione mondiale della sanità.

Il loro sito internet è: <http://www.hacan.org.uk/>



### **FRANCIA - PARIGI – Charles de Gaulle ROISSY-**

I cittadini della zona sono tormentati da 170 voli ogni notte (merci della FEDEX e viaggiatori che arrivano dal Giappone, da dove partono di giorno perché in Giappone il volo civile notturno è vietato). Stanno lottando per la riduzione dei voli, le rotte antirumore e per la chiusura notturna dell'aeroporto. E' una situazione un po' simile a quella di Ciampino: anche a loro dicono che le case sono venute dopo l'aeroporto. Il loro sito è: <http://ufcna.com/>

### **FRANCIA – NANTES:**

c'è già un aeroporto di media grandezza ma vogliono farci un mega-aeroporto, inquinando una zona agricola di notevole pregio. Il comitato ha organizzato manifestazioni con centinaia di persone, tra cui moltissimi agricoltori come si vede dalle foto che seguono:



Il loro sito è: <http://acipa.free.fr/>

### **ITALIA - SIENA AMPUGNANO:**

è un microaeroporto che i potentati locali (in primis Monte dei Paschi di Siena) vogliono trasformare in un aeroporto tipo quello di Ciampino, distruggendo un territorio bellissimo. Il loro sito è: <http://www.comitatoampugnano.it/>

### **ITALIA - VITERBO:**

Il comitato contro la costruzione di un nuovo aeroporto a Viterbo è intervenuto via video, con un intervento su DVD registrato dalla D.ssa Antonella Litta (che è un medico appartenente anche all'Associazione dei Medici per l'Ambiente e portavoce del comitato). Nel suo intervento ha illustrato come la trasformazione dell'esistente piccolo aeroporto militare in un grande aeroporto specializzato in voli low-cost al servizio principalmente di

Roma, causerebbe enormi danni ambientali e la distruzione di un patrimonio storico e agricolo di grandissimo valore. Il loro sito è: <http://www.coipiediperterra.org/>

**FRANCIA – COMITATO PER LA LIMITAZIONE DEL VOLO DEGLI ELICOTTERI (Halte Hélico)** - In alcune zone turistiche l'impatto del volo degli elicotteri è pesantissimo: su Saint Tropez ci sono circa 19.000 voli l'anno fatti giorno e notte prevalentemente per portare alle loro ville e agli yacht i proprietari dei 100 eliporti privati situati nelle ville della zona. Hanno ottenuto un ordine prefettizio che impone: fasce orarie rigide (10-12 e 17-20), altezza minima di 3300 metri e non più di 10 voli al giorno da ogni eliporto, ma non riescono a farla rispettare.

### **BELGIO – BRUXELLES-**

Quello di Bruxelles è un aeroporto con 3 piste disposte a forma di Z, da dove si può partire praticamente verso tutte le direzioni. Il traffico viene regolato per massimizzare l'utilizzo dell'aeroporto, mettendo anche in secondo piano considerazioni relative alla sicurezza (direzione dei venti). Le rotte antirumore sono state calcolate per ridurre l'impatto sui quartieri più ricchi, anche se meno densamente popolati. Il Comitato che era presente alla riunione ha portato 400 persone dentro all'aeroporto a protestare contro il rumore e contro una estensione dell'aeroporto per i voli low-cost.



Purtroppo esistono molti comitati locali dei paesi intorno all'aeroporto che si combattono l'un l'altro („basta che non passi sopra casa mia, va bene“..).

### **GERMANIA – FRANCOFORTE –**

Il Comitato è stato costituito negli anni '70 per condurre battaglie contro l'allargamento dell'aeroporto e la conseguente distruzione della foresta. Non riuscirono a fermare l'allargamento negli anni '70 e neanche un successivo allargamento, contro cui hanno combattuto dal 2000. Attualmente stanno difendendo la residua foresta a lato dell'aeroporto, dove hanno costruito un campeggio (che frequentano anche d'inverno) e una chiesa.



Attivissimi nella lotta al rumore degli aerei hanno costruito una ASSOCIAZIONE NAZIONALE CONTRO IL RUMORE DEGLI AEREI che è assolutamente impressionante. Andate a vedere il sito (potete usare Google translate per la traduzione): <http://www.fluglaerm.de/bvf/Mitglieder.htm>.

Questa associazione, che fa parte della UECNA, ha costruito un sistema su internet che, a partire dalla rilevazione di alcune centraline e usando i parametri previsti dalla nuova legge

europea sul rumore (non ancora recepiti in Italia) rileva l'impatto di ogni decollo o atterraggio sul territorio circostante. Dopo 10 minuti dal sorvolo il programma fornisce on-line la rotta in 3 dimensioni e il grafico del rumore prodotto. Se questo ha sfiorato i 55dB è possibile inviare automaticamente una denuncia alle Autorità Locali. Sulla base del rumore prodotto e di altri dati si rileva il tipo di aereo e si calcola anche l'inquinamento chimico prodotto.

Questo sistema è stato offerto a chiunque voglia usarlo. Attualmente vi arrivano dati dalla Germania, dalla Francia, dall'Olanda, dalla Svizzera, dall'Austria e dalla Grecia, forniti da centraline finanziate da Comuni o autofinanziate dai comitati di cittadini (costo iniziale da 500 a 2500 € per una centralina, occorrono almeno 5 centraline). Hanno chiesto anche a noi del comitato di Ciampino di mandare i dati delle centraline ed aiutarli a farne una versione in italiano. Noi gli abbiamo detto che le nostre centraline sono finanziate da organismi pubblici e non ci sembra possibile ottenere i dati. Per vedere come funziona questo sistema guardate il sito: <http://www.eans.net>



**Nota sulla storia dell'UECNA (Unione Europea contro il rumore prodotto dagli aerei).**

Nel 1965, quando il volo era ancora un lusso e la "tutela dell'ambiente" non è ancora parte del nostro vocabolario, un prete tedesco, Kurt Oeser, pastore di una comunità colpita dal rumore degli aeromobili fonda la "COMUNITÀ DI INTERESSE PER IL CONTROLLO DEL RUMORE DEGLI AEROMOBILI A MÖRFELDEN". L'associazione si estende poi ad altri paesi con la fondazione dell'UECNA, l'associazione europea contro gli effetti nocivi del trasporto aereo (Union Européenne contre les Nuisances di Avions). Dal 1968 al 1976 Kurt Oeser fu il primo presidente di questa Associazione che ottenne già nel 1971 la prima normativa per la limitazione del rumore in Germania.

**Al convegno di Bruxelles sono intervenute anche organizzazioni pan-europee:**

**PLANE STUPID (Gran Bretagna, Irlanda, Germania) –** Mette in atto proteste vivaci e spettacolari (entrare negli aeroporti con migliaia di palloncini, intervenire nelle conferenze stampa di presentazione di progetti di espansione degli aeroporti, mettere striscioni sul Parlamento Inglese:



restare attaccati al primo ministro inglese con la mano spalmata di colla:



fino alle più dirette.

Il loro sito è: <http://www.planestupid.com>

**TRANSPORT ENVIRONMENT:** è un'associazione no-profit che ha base in Belgio ma raggruppa molti studiosi europei interessati alla riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti. Per l'Italia ne fa parte l'Associazione Amici della Terra ma anche noi ci potremmo

associare. Hanno molti contatti con le istituzioni comunitarie e potremmo appoggiarci a loro qualora decidessimo di ritentare la strada della procedura di infrazione o altro tipo di appelli all'Europa.

Nel loro intervento in questa riunione hanno puntato l'attenzione sul fatto che il trasporto aereo è la fonte a più rapida crescita delle emissioni di gas che producono l'effetto serra.

Il settore ha sempre ottenuto un trattamento speciale, evitando imposte sul carburante.

Le emissioni inquinanti degli aerei sono state lasciate fuori gli accordi del 1997 di Kyoto.

Principale artefice di questo è l'International Civil Aviation Organisation (ICAO), che ha attivamente bloccato misure per la penalizzazione di questa fonte d'inquinamento.

Transport Environment porterà alla conferenza sul clima di Copenhagen la richiesta di includere l'inquinamento da trasporto aereo nel calcolo delle compensazioni dovute e la richiesta di tassazione del carburante. La parte del loro sito (già citato) che riguarda il trasporto aereo è <http://www.transportenvironment.org/Pages/aviation/>.

**BIOFUELWATCH** – E' un'organizzazione che combatte l'azione delle multinazionali nei paesi poveri dell'Africa e del Sud America che spiantano e bruciano le coltivazioni tradizionali (affamando le popolazioni locali) per far coltivare palma per produrre biocarburante. Alcuni vettori aerei, come la Virgin, si vantano di essere ecologisti perché usano il 5% di biocarburante. Per un volo Virgin da Londra a New York questo 5% corrisponde a 150.000 noci di cocco. Se riuscissero ad usare il 100% di biocarburante per un volo del genere occorrerebbero 3.000.000 di noci di cocco (è come se ogni passeggero si mangiasse 10.000 noci di cocco per 4 ore di volo).

Sito internet: <http://www.biofuelwatch.org.uk/>

**ITALIA - ROMA CIAMPINO** – l'intervento del "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Ciampino" ha illustrato nel dettaglio come questo aeroporto operi senza rispettare le leggi italiane sull'inquinamento acustico e come questa situazione di illegalità sia stata ufficialmente certificata dall'ARPA Lazio. L'intervento è stato illustrato dalle foto della zona e delle rotte di atterraggio e decollo. Tutti i partecipanti sono rimasti molto impressionati da questo caso limite: secondo tutti i presenti era l'aeroporto più vicino ad una città esistente in Europa. Anche il livello di rumore di punta registrato (oltre 100dB) sembrava a tutti pazzesco. Per quanto pesanti possano essere le situazioni in Europa questa di ciampino sembrava essere particolarmente scandalosa.

### **Lo svolgimento del dibattito**

Oltre a quelli illustrati ci sono stati molti altri interventi (altre organizzazioni svizzere, inglesi, danesi e quello di Marinella Correggia, la giornalista del Manifesto che altre volte si è occupata dell'inquinamento prodotto dal traffico aereo).

### **Suddivisione in gruppi di lavoro**

Nel corso della riunione di Bruxelles i partecipanti si sono diverse volte divisi in gruppi di lavoro per approfondire:

- i problemi legati al rumore
- gli aspetti economici
- gli effetti sui cambiamenti climatici
- la possibilità di iniziative con impatto mediatico

Noi abbiamo seguito i lavori del primo gruppo (RUMORE) dove si sono discussi diversi punti:

il comitato francese per la riduzione dei voli degli elicotteri ha stabilito dei contatti con l'Organizzazione Mondiale della Sanità e porta avanti la richiesta di fissare il livello massimo di esposizione al rumore diurno a 45-50 dB (attualmente in Italia fino a 70 dB).

I lussemburghesi ritengono questo livello irrealistico perché porterebbe ad esempio il traffico nell'aeroporto Charles De Gaulle di Parigi da 450 a 100 voli al giorno. Anche la fissazione di livelli massimi da parte della Comunità Europea viene ritenuta dai più per ora scarsamente efficace perché, alla fine, prevale il livello fissato dalle singole nazioni. In Germania i livelli massimi di rumore fissati dalla legge sono più alti di quelli europei. L'Austria ha addirittura fissato due livelli diversi per gli aeroporti di Vienna e di Salisburgo. La maggior parte degli intervenuti riteneva che fosse meglio partire dai livelli esistenti e chiedere per ogni aeroporto o una riduzione del 5% ogni anno (proposta tedesca) o del 50% in 10 anni (proposta inglese).

si sollecitavano studi sui danni da rumore. Veniva citato uno studio secondo il quale il rumore danneggerebbe il tessuto del midollo osseo predisponendo a malattie autoimmuni (che colpiscono organi e tessuti diversissimi nel corpo e sono quindi difficilmente catalogabili).

### **Conclusioni dell'incontro di Bruxelles:**

**Alla fine si è deciso:**

- **di rafforzare la rete di contatti**
- **di costituire diverse mailing list per approfondire i principali argomenti trattati nei gruppi di lavoro**
- **di fare un comunicato stampa da mandare alla Conferenza sul clima di Copenhagen**
- **di preparare una giornata internazionale di lotta per**
  - **la riduzione dell'inquinamento portato dal traffico aereo**
  - **la riduzione dei voli notturni**
  - **a favore di un turismo eco-sostenibile e responsabile**
  - **per la riduzione dei voli a corto raggio**
  - **contro la politica dei vettori più aggressivi (tipo Ryanair ed Easyjet)**

---

*resoconto a cura del:*

***COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI CIAMPINO***