

Gli aerei rappresentano uno dei mezzi di trasporto più **inquinanti**, eppure in Europa i **voli fantasma**, ovvero quelli che volano vuoti o semivuoti, stanno pericolosamente **umentando**. Secondo una [stima](#) di *Greenpeace* verranno effettuati oltre **centomila** voli fantasma durante l'inverno, con emissioni che supereranno i **due milioni** di tonnellate di CO₂ equivalente. Non potendo calcolare con precisione la quantità reale delle emissioni di gas serra generate da voli praticamente **inutili**, *Greenpeace* è partita da una [dichiarazione](#) di Lufthansa, in cui la compagnia precisa che sarà costretta a dare il via a circa **18mila** voli fantasma. Solo con i dati pervenuti da Lufthansa si arriva a **360 mila tonnellate** di CO₂ equivalente (pari alle emissioni annuali di 240 mila auto a diesel e benzina).

I voli fantasma sono in crescita a causa di un calo dei passeggeri, dovuto anche all'emergenza sanitaria. Nonostante i passeggeri in grave diminuzione, gli aerei continuano e **continueranno** ad effettuare le tratte previste, con ingenti e irragionevoli emissioni di CO₂. Aeroplani che viaggiano completamente **vuoti** o con dieci, venti passeggeri, quando potrebbero ospitarne duecento. Ma le compagnie seguono fedelmente i programmi prestabiliti per le tratte a prescindere dal numero dei passeggeri, anche se equivale a **zero**, come conseguenza diretta/indiretta di un regolamento dell'Unione Europea che segue la filosofia "*use or lose it*". Tradotto e spiegato in parole povere, "usa il tuo *slot* altrimenti lo affideremo ad altre compagnie aeree e tu lo perderai". Quando le compagnie aeree non riescono ad effettuare un certo numero di tratte tra quelle programmate, vedono queste assegnate ad altre compagnie, perdendo quindi i propri *slot* negli aeroporti. La regola europea, del **1993**, è contenuta nell'articolo 10, sezione 5 della [CE 95/93](#) e stabilisce una soglia minima: ogni compagnia dovrebbe far decollare almeno l'80 per cento dei voli in programma. All'inizio degli anni '90 un provvedimento di questo tipo si adattava alle esigenze e alle richieste di un mercato aeronautico molto **diverso**, dando stabilità alle compagnie e agli aeroporti. Con la crisi aeronautica viene da sé l'esigenza di **adattare** la direttiva secondo la domanda attuale, ben **diversa** da quella del 1993. Allora nel 2020, la soglia minima è stata **abbassata** al 50 per cento.

Una decisione che prende in considerazione le problematiche attuali ma che nella pratica **non** genera i cambiamenti necessari. Le stime di *Greenpeace* sono infatti testimonianza dell'inutilità di questi voli, i quali devono ciecamente seguire la regola degli *slot*, oggi marginale. Un regolamento ancora esistente ma ben poco idoneo al rispetto degli obiettivi europei di riduzione dei gas serra e agli Accordi di Parigi. Già prima della pandemia l'impatto climatico del settore dell'aviazione era preoccupante e ora lo è ancora di più. Eliminare l'ingente **inquinamento** completamente **insensato** dei voli fantasma potrebbe essere un importante passo, ma è necessario che la Commissione europea veda la sospensione dell'*use it or lose it* come un punto di **partenza** e non di arrivo. Per ridurre

L'inquinamento crescente dei "voli fantasma"

davvero l'impatto inquinante del settore aereo, serve [investire](#) su soluzioni diverse, già [esistenti](#) e limitare il più possibile voli del tutto vuoti e a corto raggio, spesso [superflui](#) o facilmente [sostituibili](#), ma tra i più inquinanti.

[di Francesca Naima]