

L'impatto ambientale dell'F/A-18

Oltre ai danni che gli eserciti producono direttamente sull'uomo vi sono quelli ambientali, altrettanto deprecabili. Non solo durante le guerre -gli esempi del Vietnam e della Guerra del Golfo non avrebbero nemmeno bisogno di essere ricordati- ma anche in tempo di pace gli eserciti contribuiscono in misura importante alla distruzione delle risorse e al degrado ambientale. Lo slogan "l'esercito distrugge in tempo di pace ciò che pretende di difendere in tempo di guerra" sintetizza molto bene una preoccupante verità. Evidentemente l'acquisto degli F/A-18 non alleggerirà la pressione dell'esercito sull'ambiente.

Innanzitutto, anche a prescindere dallo spreco energetico e dall'inquinamento atmosferico, va ricordato che i voli supersonici a bassa quota, «disturbando l'abitabilità di certe aree, impongono un tributo sempre crescente e non documentato in termini di salute fisica e psicologica. Un aereo che vola ad un'altitudine di 75 metri genera un rumore che supera i 140 decibel e può causare danni all'udito. Un F-18 che vola a velocità supersonica per 10 minuti rimbomba per oltre 5000 chilometri quadrati. Il corpo umano, in seguito ad un rumore forte improvviso, subisce una scarica di adrenalina che è causa di pressione alta, aumento dei battiti cardiaci, disturbi al tratto intestinale e ad altri organi»⁽¹⁾. Non a caso gli addestramenti con jet da guerra vengono sempre più "esportati" in luoghi meno abitati o più "tolleranti": i piloti tedeschi, per esempio, volano sopra i territori degli indigeni del Labrador, oppure in Turchia: un modo discutibile di affrontare il problema. I "nostri", Sardegna a parte, andranno forse di nuovo nell'accogliente Sudafrica?

Veniamo ai consumi. Nel 1991 le truppe svizzere di terra, con i loro panzer, Pinzgauer, camion, rimorchi, auto di servizio, eccetera, hanno bruciato circa 25 milioni di litri di combustibile (19,4 milioni di kg). In questo ordine di problemi la posizione dell'aviazione militare è centrale: infatti essa consuma da sola circa i tre quarti di tutto il carburante usato dall'esercito. E l'F/A-18?

Un F/A-18 consuma in media circa 5600 litri di cherosene all'ora (e 15 mila litri se viaggia a pieno regime). A 1680 km l'ora (circa 1.4 volte la velocità del suono), con i post-combustori inseriti (il che aumenta anche il rumore del 20%), l'F/A-18 spreca addirittura 24080 litri all'ora, cioè una volta e mezza un Jumbo-jet con 400 passeggeri a bordo. Fortunatamente gli aerei da combattimento stanno a terra la maggior parte del tempo. Se volassero 3 ore al giorno per 200 giorni l'anno, i 34 F/A-18 brucerebbero 114 milioni di litri all'anno. Il DMF prevede tuttavia un consumo di "soli" 25 milioni di litri per i 34 nuovi aerei.

Consumo di carburante significa necessariamente inquinamento. Com'è noto, la produzione di anidride carbonica (CO₂) favorisce l'aumento dell'effetto serra, e quindi l'innalzamento della temperatura media del pianeta che comporterebbe conseguenze catastrofiche. Gli ossidi d'azoto contribuiscono invece al fenomeno delle piogge acide e, con i CFC, all'assottigliamento della fascia d'ozono che protegge dai raggi ultravioletti (incrementando invece la pericolosa presenza di ozono a basse quote). In condizioni di volo non spinte, l'F/A-18 produce in un'ora 13'500 kg di CO₂ (diossido di carbonio, anidride carbonica), che moltiplicato per i 34 velivoli e per le ore di volo ipotizzate sopra, darebbero 275'000 tonnellate (tonnellate!) di

CO₂ all'anno. Nel 1991, senza gli F/A-18, l'aviazione militare ha consumato 57 milioni di kg di propellente (quasi 75 milioni di litri): ciò significa aver immesso nell'aria, per puro «esercizio», 400 tonnellate di ossidi di azoto e 60 milioni di kg di CO₂. Si tenga presente che in Ticino nel 1990 si stimava che l'insieme delle fonti inquinanti (riscaldamento, industria, inceneritori, e soprattutto il traffico) producesse 6183 tonnellate di ossidi d'azoto, e che tutte le misure allora proposte miravano a una riduzione relativamente modesta di circa 700 tonnellate entro il 1994⁽²⁾. I militari, chiamando in campo le percentuali invece della logica, fanno notare che la "loro" quota di sostanze inquinanti è irrilevante se confrontata al totale prodotto in Svizzera. Se si pensa che per ridurre l'emissione di poche centinaia di tonnellate di ossido di azoto prodotte da un impianto di eliminazione di rifiuti si investono decine di milioni di franchi (è il caso recente dell'inceneritore di Hinwil: 58 milioni per 350 tonnellate in meno), c'è però da chiedersi che senso abbia tutto questo. Di fronte a tali cifre, il cittadino potrebbe anche chiedersi con che diritto vengano imposti tutti gli accorgimenti per limitare l'emissione di sostanze nocive, spesso vissuti come piccoli sacrifici individuali, quando l'esercito continua a non essere sottoposto alle norme che valgono per gli altri settori della società.

Per chi, come noi, ritiene l'esercito non necessario e vorrebbe una Svizzera che sappia pensare la pace, il problema potrebbe essere di facile soluzione. Ma anche chi vuole mantenere l'esercito deve confrontarsi con i danni ambientali che questa scelta comporta. La rinuncia agli F/A-18 potrebbe essere un primo passo anche in questa direzione. Se malauguratamente l'iniziativa dovesse venir respinta, bisognerà lottare con ogni mezzo per limitare l'inquinamento prodotto dall'esercito, pretendendo almeno, come suggerisce la parlamentare verde Pia Hollenstein, che l'aviazione militare sia sottoposta alle stesse prescrizioni dell'aviazione civile per quel che riguarda altezza e velocità di volo: già in questo modo si ridurrebbero i consumi della metà. E un risultato analogo si otterrebbe imponendo le norme civili anche a tutti i veicoli militari terrestri.

Danilo Baratti

1) LESTER BROWN e altri, *State of the World 1991*, rapporto sul nostro pianeta del Worldwatch Institute, Torino, ISEDI, 1991, p.221.

2) Dipartimento dell'ambiente, *Progetto di piano di risanamento dell'aria*, maggio 1990, p.21.