

INTERROGAZIONE SCRITTA P-3005/09
di Caroline Lucas (Verts/ALE)
alla Commissione

Oggetto: Sindrome aerotossica

Studi condotti negli ultimi decenni hanno dimostrato che numerosi passeggeri di voli civili hanno iniziato ad ammalarsi, colpiti da una serie di sintomi a breve e a lungo termine come affaticamento cronico, disturbi del sonno, amnesie temporanee, crisi improvvise, dolori neuromuscolari, debolezza, disturbi alla respirazione (se gravi, senza un sistema di supporto vitale, potrebbero essere fatali), nonché problemi gastrointestinali, cardiovascolari, alla pelle, e perdita di concentrazione. Si ritiene che la causa di questa situazione sia imputabile, principalmente, a organofosfati neurotossici che contaminano l'aria nelle cabine degli aerei per errori di progettazione del sistema di prese d'aria. Dal 1999 questa condizione è stata definita "sindrome aerotossica" e, secondo gli autori, la contaminazione degli aeromobili civili sta potenzialmente mettendo a rischio la salute e la sicurezza di migliaia di passeggeri e del personale quotidianamente in viaggio su linee aeree commerciali.

Benché la sindrome aerotossica e i noti rischi per la salute umana associati a tale difetto di progettazione dei velivoli siano fenomeni sempre più conosciuti, sono stati compiuti pochi sforzi volti a esaminare a fondo il problema e ad affrontare seriamente la questione. Non è sufficientemente promossa la ricerca scientifica, fondamentale per ottenere elementi sulla sindrome aerotossica che consentano di verificare se le persone in volo siano soggette a un'esposizione tossica e, in caso affermativo, di far fronte con responsabilità alla questione. Di conseguenza, in aria, la salute e la sicurezza di migliaia di persone restano potenzialmente minacciate; a terra, pochissimi medici sono di fatto al corrente di questa sindrome (non si tratta di una malattia riconosciuta) e non esistono orientamenti nazionali per le procedure diagnostiche.

Nel 2006 l'Agenzia europea della sicurezza aerea ha reso noto di voler riesaminare e modificare entro il 2009 le specifiche di certificazione applicabili ai grandi aeromobili (CS-25). Può la Commissione fornire informazioni in merito a quali progressi sono stati compiuti a tale proposito, nonché quali ulteriori interventi intraprenderà al fine di affrontare i rischi alla salute associati all'aria contaminata nei velivoli, visto il crescente numero di prove a dimostrazione del problema¹?

¹ Journal Of The Association Of Neurophysiological Scientists, n. 2, 2008, "Preliminary Report On Aerotoxic Syndrome(As)And The Need For Diagnostic Neurophysiological Tests– The Current Debate"