

Il clima non può lasciare indifferente l'aviazione

La protezione del clima è sulla bocca di tutti. Gli scienziati studiano i fenomeni climatici e fanno previsioni in parte anche fosche; i politici discutono animatamente sulle misure necessarie per mettere un freno ai cambiamenti climatici; le imprese vantano le loro conquiste in materia di produzione ecologica; le associazioni e organizzazioni, infine, cercano di invogliare la popolazione ad adottare un comportamento più rispettoso del clima. L'imperativo, per tutti, è uno solo: ridurre gli inquinanti atmosferici e i gas climalteranti. Tra gli agenti direttamente responsabili del riscaldamento della Terra, il principale imputato è il biossido di carbonio, più noto come «anidride carbonica» o CO₂.

Anche se nel Protocollo di Kyoto, che prescrive precisi obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica, non vi è alcuna menzione relativa all'aviazione civile e anche se al traffico aereo è imputabile soltanto il 2 per cento delle emissioni totali di CO₂, il settore aeronautico internazionale non potrà sottrarsi, in futuro, agli sforzi di protezione del clima. In quest'ambito, la Confederazione persegue un approccio a tre livelli: progresso tecnologico, miglioramenti di natura operativa e infrastrutturale e provvedimenti di tipo economico. Per quanto riguarda il progresso tecnologico, l'accento è posto sullo sviluppo di aeromobili più ecologici, ossia più

silenziosi e meno inquinanti. I miglioramenti di natura operativa e infrastrutturale comprendono invece l'ottimizzazione delle procedure di decollo e atterraggio, delle rotte (che devono diventare più dirette tra l'aeroporto di partenza e quello di arrivo) e del controllo del traffico aereo. Infine, i provvedimenti di tipo economico non contemplano soltanto l'incremento e l'aumento di tasse ed emolumenti, ma anche incentivi dell'economia di mercato. Tra gli strumenti a disposizione in quest'ambito, i principali sono le tasse commisurate alle emissioni e i sistemi di scambio di quote di emissione. Per poter avere reali possibilità di successo, però, i meccanismi di questo tipo devono soddisfare una condizione fondamentale: non devono provocare distorsioni della concorrenza.

Nella convinzione che il potenziale maggiore risieda nelle misure applicate a livello mondiale, l'UFAC s'impegna in prima linea nell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI). La Svizzera è uno dei 15 Paesi che siedono in un gruppo di lavoro di alto livello incaricato di formulare entro l'anno prossimo una serie di proposte a salvaguardia del clima. Nel 2008, l'UFAC potrà essere ancora più dinamico. Da un lato, le divisioni competenti in materia di sicurezza riceveranno i 20 posti supplementari approvati dal Consiglio federale e dal Parlamento. Ciò accrescerà la libertà di manovra dell'Ufficio nei suoi compiti di vigilanza che si fanno sempre più impegnativi in ragione della complessità e

della moltiplicazione delle norme internazionali (in primis quelle dell'UE). Dall'altro, all'inizio del 2008 l'UFAC è andato ad aggiungersi alla lista degli uffici GEMAP dell'Amministrazione federale. Per «uffici GEMAP» s'intendono le unità amministrative della Confederazione gestite mediante mandati di prestazione e preventivo globale, in ossequio ai principi della gestione amministrativa orientata ai risultati. In tal modo l'UFAC dispone di un margine d'azione più ampio sia per impiegare le proprie risorse secondo i principi dell'economia aziendale sia per tenere maggiormente conto dei bisogni. Proprio in un settore dinamico e costantemente in evoluzione come quello aeronautico, questa novità comporta dei vantaggi tutt'altro che trascurabili. In qualità di autorità di vigilanza, con le strutture e le risorse di cui dispone attualmente, l'UFAC è ben equipaggiato per raggiungere l'obiettivo prescritto dal Consiglio federale, che consta nel mantenere la sicurezza dell'aviazione civile svizzera a un livello elevato nel confronto europeo.

Raymond Cron, Direttore dell'UFAC

