Il cielo non è infinito

Un secolo fa si è alzato in volo il primo velivolo dal suolo svizzero. Nasceva così l'aviazione elvetica. I primi voli sul lago di Saint - Moritz, sulle Alpi e sul lago di Ginevra hanno dato il via all'esplorazione della terza dimensione. A quei tempi, lo spazio aereo non era soggetto ad alcuna restrizione e i piloti sembravano avere una libertà assoluta. Dai pochi voli pionieristici del 1910, si è passati a 31 000 movimenti di volo negli anni Trenta, a 450 000 negli anni Sessanta, fino ad arrivare a quasi 1, 5 milioni di voli privati e commerciali in partenza dalla Svizzera nel 2009. Tale evoluzione ha comportato la necessità di stabilire regole di carattere sia tecnico che economico. Senza alcuna regolamentazione del traffico aereo, l'aviazione avrebbe raggiunto già da tempo il limite della sua funzionalità.

Oggi l'aviazione civile svizzera fa parte di un sistema internazionale integrato: applica le regole dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), adotta le norme tecniche e operative dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA), partecipa al mercato liberalizzato del trasporto aereo nell'UE e prende parte al progetto del Cielo unico europeo. L'aviazione è un importante fattore economico del nostro Paese: assicura collegamenti diretti verso numerose destinazioni europee e d'oltremare, genera un valore aggiunto annuale di oltre 25 miliardi di franchi e offre un posto di lavoro a più di 170 000 persone. Essa è oggi in grado di adempiere alla funzione sociale ed economica che il Consiglio federale le ha attribuito nel suo rapporto sulla politica aeronautica 2004.

Quali sono le prospettive per il futuro? Quale sarà l'evoluzione dell'aviazione civile svizzera? Quali sfide dovrà affrontare? Nonostante il susseguirsi delle innovazioni e delle migliorie tecniche, il continuo aumento del numero dei voli permette di prevedere che il traffico aereo raggiungerà, un giorno, i suoi limiti. Anche nel cielo, che una volta sembrava infinito, lo spazio è limitato, in particolare in un Paese piccolo come la Svizzera. Tale tema è già oggi trattato nell'ambito di varie discussioni tra diversi attori dell'aviazione sull'utilizzo dello spazio aereo. Aviazione per il trasporto passeggeri, aviazione d'affari, aviazione da diporto, Forze aeree: tutti rivendicano una parte di spazio aereo per le loro attività. Allo stesso tempo, le proteste contro le ripercussioni negative del traffico aereo aumentano: la popolazione non vuole essere continuamente disturbata, ma, in un mondo che va sempre più veloce, cerca calma e tranquillità. Aeromobili più silenziosi e procedure di avvicinamento alternative potranno migliorare la situazione, ma non saranno sufficienti a risolvere il conflitto.

La discussione sulla mobilità (funzione, forme, offerta di trasporti, caratteristiche, costi ed effetti) non è che all'inizio. I dibattiti dovranno essere condotti sia a livello tecnico che politico e non saranno semplici. In quanto autorità di vigilanza e di regolazione, l'UFAC ritiene che, a questo proposito, occorrerà rispondere alle seguenti domande:

- Come mantenere o addirittura migliorare l'elevato livello di sicurezza esistente?
- In che modo l'aviazione potrà accrescere il suo impegno nel settore ambientale?
- Come instaurare le stesse condizioni concorrenziali a livello mondiale?
- In che modo la Svizzera potrà influire sulla regolamentazione internazionale? Come tutelare il margine di manovra necessario per tenere conto delle specificità nazionali come ad esempio i voli in montagna?
- Quale dovrà essere il ruolo della Confederazione nel sistema aeronautico svizzero? Quale dovrà essere la sua influenza sulle infrastrutture? Quali elementi del sistema dovranno essere gestiti dal settore privato e quali dal settore pubblico?

Le risposte a queste domande definiranno il quadro futuro dell'aviazione elvetica, probabilmente non per un intero decennio, ma sicuramente almeno per qualche anno.

Un secolo di aviazione elvetica