

L'aviazione verso la saturazione

La nostra società è caratterizzata dalla mobilità. Le persone che si spostano sono sempre più numerose e le distanze percorse sempre più lunghe. Le conseguenze sul traffico stradale e ferroviario sono visibili quotidianamente: nelle strade si formano ingorghi e i treni sono sovraffollati. Sebbene nei cieli gli effetti di tale tendenza non siano così evidenti come sulle strade, anche il traffico aereo sta per raggiungere i suoi limiti di capacità. Delle soluzioni creative dovrebbero, tuttavia, permettere di estenderli. Ecco tre esempi che illustrano come ci si potrebbe riuscire.

- Se l'organizzazione attuale dei servizi della navigazione aerea non verrà modificata e continuerà a basarsi principalmente sulle frontiere nazionali, nel prossimo decennio in Europa ci saranno più attese in volo, rotte più lunghe e ritardi nettamente maggiori rispetto ad oggi. Per evitare il verificarsi di queste situazioni, l'Unione europea ha lanciato il progetto per uno spazio aereo comune in Europa (Cielo unico europeo, Single European Sky, SES) con il quale intende armonizzare i servizi della navigazione aerea e ridefinire le strutture e le competenze in funzione dei flussi di traffico, istituendo così degli spazi aerei transfrontalieri. Insieme alla Germania, alla Francia e agli Stati del Benelux, la Svizzera sta già creando uno spazio aereo comune cogestito nell'Europa centrale, il FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). I sei Stati partecipanti hanno firmato un accordo di cooperazione alla fine del 2010 e procederanno all'attuazione progressiva del FABEC negli anni a venire. La sua struttura organizzativa verrà stabilita nel corso del 2011.
- Secondo le previsioni, l'aeroporto di Zurigo, che è considerato il principale punto nodale del traffico aereo in partenza dalla Svizzera, tra 20 anni si troverà a dover gestire oltre 400 000 voli all'anno. Tale domanda potrà essere soddisfatta solo mediante la costruzione di una nuova pista. Nell'ambito della procedura relativa al Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA), il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) e il Cantone di Zurigo hanno, tuttavia, rifiutato di riservare, sottraendola ad altri usi, la superficie necessaria per una pista. Le ragioni di questo rifiu-

to sono riconducibili ai notevoli inconvenienti e alle limitazioni che tale costruzione comporterebbe per i Comuni circostanti e i loro abitanti. Si prevede, dunque, che a medio termine (ovvero nel 2025 circa, secondo lo stato attuale delle conoscenze) l'aeroporto di Zurigo raggiungerà i limiti della sua capacità. Per attenuare le conseguenze di una tale situazione, si stanno già esaminando le misure che permetteranno di creare delle capacità supplementari, ad esempio l'adeguamento delle rotte o lo spostamento di certi tipi di traffico aereo, come ad esempio i voli di aeromobili di piccole dimensioni e i voli d'affari. L'aeroporto militare di Dübendorf potrebbe rappresentare un'alternativa. La Confederazione sta attualmente verificando la fattibilità di una sua doppia utilizzazione, civile e militare, e sta valutando i costi che ne deriverebbero.

- Lo spazio aereo svizzero attuale è ramificato e articolato. La sua crescente complessità può essere ricondotta ai requisiti di sicurezza più elevati, alle differenti esigenze dei diversi utenti (aviazione commerciale, Forze aeree, aviazione del tempo libero) e allo sviluppo tecnico che rende i velivoli sempre più veloci. Sulla struttura dello spazio aereo incidono anche le decisioni di natura politica, come le restrizioni del traffico aereo sull'aeroporto di Zurigo emanate dalle autorità tedesche. La situazione attuale dello spazio aereo è simile a quella stradale. Sulla strada gli automobilisti sono talvolta travolti da una valanga di cartelli stradali al punto tale che non sono in grado di percepirli pienamente. Allo stesso modo, nei cieli i piloti possono sentirsi disorientati dalla complessa struttura dello spazio aereo. L'UFAC ha riconosciuto la necessità di semplificarlo e ha quindi avviato un progetto per definire una nuova strategia in materia di spazio aereo. Tale strategia stabilirà le condizioni quadro e le regole per la futura organizzazione di uno spazio aereo flessibile e permetterà ai vari utenti (piloti non professionisti, piloti di jet da combattimento, capitani di velivoli di lungo raggio) di coesistere, adattandolo in base alle loro esigenze.



*Come estendere i limiti di
capacità dello spazio aereo*