

# I collegamenti aerei, un atout importante per una piazza economica

## dossierpolitica

23 marzo 2015

Numero 2

**Aviazione** L'importanza economica dell'aviazione va ben oltre il settore stesso ed ha perfino un carattere sistemico in un'economia globalizzata. Soltanto una connessione con tutto il mondo permette degli scambi sociali e commerciali con altri paesi. Vista la sua vocazione internazionale, l'economia svizzera ha bisogno, più di ogni altra, di una rete densa di collegamenti aerei diretti verso i centri economici e sociali del pianeta. A ciò si aggiunge che il settore dell'aviazione, costituito dalle compagnie aeree, dagli aeroporti, dalle attività connesse e da altre imprese dell'industria aeronautica, è divenuto una fonte sostanziale di creazione di valore e d'impieghi. Dopo dieci anni, il Consiglio federale ha rivisto il suo rapporto sulla politica aeronautica del 2004. È il momento giusto per fare il punto sull'importanza di questo settore per l'economia svizzera e per la società e di formulare delle raccomandazioni per la politica aeronautica della Svizzera.

### La posizione di economiessuisse

- ▶ L'aviazione ha una grande importanza economica per la Svizzera.
- ▶ Compagnie aeree efficienti sono indispensabili per garantire dei collegamenti diretti e regolari tra la Svizzera e i centri economici e sociali a livello mondiale.
- ▶ Il mantenimento di questi collegamenti presuppone uno sviluppo delle infrastrutture adeguato alle necessità.
- ▶ Soltanto una politica ambientale coordinata a livello internazionale permetterà all'aviazione di generare un valore aggiunto a lungo termine.



## Punto di partenza: linee direttive per la futura politica aeronautica

Il Consiglio federale ha rivisto il suo rapporto del 2004 sulla politica aeronautica. Il nuovo rapporto - che verrà pubblicato nel corso dell'estate - formulerà delle linee direttive importanti per il futuro. È dunque il momento giusto per esaminare l'importanza dell'aviazione per l'economia svizzera e la società. Questo dossierpolitica formula gli obiettivi per l'economia, suddividendoli in quattro settori. Esso propone linee direttive e raccomandazioni politiche affinché l'aviazione in Svizzera rimanga un settore efficiente.

► Con un'economia basata sull'esportazione e sul turismo, la Svizzera ha bisogno di una rete fitta di collegamenti diretti.

### In Svizzera, l'aviazione svolge un ruolo fondamentale per l'economia

Dall'inizio della globalizzazione, l'aviazione svolge un ruolo decisivo per l'economia svizzera<sup>1</sup>. Essa collega il nostro paese ai principali centri europei e mondiali. Dei collegamenti aerei internazionali di qualità sono un fattore essenziale per una piazza economica basata sull'esportazione e il turismo. Questi vengono garantiti da numerosi attori, come le compagnie aeree, gli aeroporti, le imprese direttamente legate all'aviazione (manutenzione, servizi d'assistenza, sicurezza aerea) e altre imprese dell'industria aeronautica. Questi collegamenti sono indispensabili per permettere gli scambi sociali ed economici con le metropoli del pianeta.

Per l'economia è primordiale disporre, nel trasporto di passeggeri, di una rete fitta di voli diretti. Oggi si possono raggiungere per via aerea, direttamente dalla Svizzera, oltre 190 destinazioni europee e intercontinentali. I voli di linea sono parte integrante dei trasporti pubblici. Un turista su tre giunge in Svizzera con l'aereo. E quando le società attive a livello internazionale valutano dove insediarsi, esse tengono conto dei trasporti pubblici, compresi i collegamenti aerei internazionali diretti: ciò costituisce un criterio di decisione per l'insediamento in Svizzera<sup>2</sup>.

*Sonja Wollkopf Walt, Direttrice di Greater Zurich Area AG*

*«Per le imprese internazionali nella scelta di insediamento sono fondamentali dei buoni collegamenti aerei. Senza collegamenti efficienti con i principali centri economici mondiali, la piazza economica svizzera non è più competitiva.»*

► Il 43% delle esportazioni, in termini di valore, lasciano la Svizzera per via aerea.

Anche il trasporto merci aereo è indispensabile per la Svizzera e la sua economia basata sull'esportazione di beni a forte valore aggiunto (medicamenti, orologi o macchine, ad esempio). Circa il 43% delle esportazioni, in termini di valore, lasciano la Svizzera per via aerea, mentre vi giungono il 16% delle importazioni<sup>3</sup>. Nel 2014, oltre 640 000 tonnellate di merci sono transitate dagli aeroporti nazionali. Senza la merce trasportata con gli aerei passeggeri, praticamente nessun volo di lunga distanza sarebbe redditizio.

A ciò va aggiunto che il settore dell'aviazione è un motore economico importante. L'aviazione offre oltre 180 000 impieghi e una creazione di valore di oltre 30 miliardi di franchi<sup>4</sup>.

### Obiettivi per l'economia svizzera

Occorre mantenere l'eccellente raccordo internazionale della piazza economica svizzera attraverso i tre aeroporti nazionali che sono Zurigo, Ginevra e Basilea,

► La Svizzera ha bisogno di una rete fitta di collegamenti diretti verso il mondo intero.

<sup>1</sup> Consiglio federale (2004). Rapporto sulla politica aeronautica svizzera.

<sup>2</sup> SwissHoldings (2009). Headquarter-Standort Schweiz im globalen Wettbewerb.

<sup>3</sup> IG Air Cargo (2014). Luftfrachtspolitik als integrierter Teil der Schweizer Luftfahrtpolitik.

<sup>4</sup> Infras (2011). Volkswirtschaftliche Bedeutung der Luftfahrt in der Schweiz.

sia per il traffico viaggiatori sia per quello merci, adattando le capacità alla domanda. L'aviazione si sviluppa grazie a condizioni quadro favorevoli all'economia e al contempo competitive per le compagnie aeree, gli aeroporti e le imprese interessate. La Svizzera dispone di una rete fitta di collegamenti diretti verso l'estero, ciò che le permette di partecipare allo sviluppo economico mondiale. Un sistema di trasporto aereo efficiente dispone necessariamente di infrastrutture aeroportuali di qualità, nonché di un buon collegamento degli aeroporti alle reti stradali e ferroviarie.

► Senza l'accordo bilaterale con l'UE, l'aviazione svizzera sarebbe nettamente più debole.

#### Linee direttive e raccomandazioni politiche

- È importante mantenere i collegamenti aerei internazionali grazie a **condizioni quadro competitive** per il settore dell'aviazione. Nell'interesse dell'intera categoria, occorre limitare il più possibile la densità di regolamentazione e il peso amministrativo della sorveglianza. Di conseguenza, bisogna attenersi a quanto necessario dal punto di vista della sicurezza e della concorrenza e orientarsi su norme armonizzate a livello internazionale.
- È essenziale mantenere l'**accordo bilaterale sul trasporto aereo** concluso con l'UE per evitare di minacciare i collegamenti diretti della Svizzera. È unicamente grazie a questo accordo che le compagnie aeree elvetiche possono servire le destinazioni UE (e degli Stati associati) che interessano ai consumatori. Nell'eventualità di un suo annullamento, si applicherebbero degli accordi bilaterali più restrittivi conclusi con i diversi Stati membri, ciò che indebolirebbe considerevolmente l'industria aeronautica svizzera.
- L'aviazione deve potersi sviluppare in base alla domanda. Per poterlo fare, occorre garantire uno **sviluppo adeguato delle infrastrutture aeree** e condizioni quadro appropriate.
- La Confederazione sarebbe propensa ad utilizzare il margine di manovra di cui dispone per la messa in atto delle esigenze dell'UE (ad esempio in materia di sicurezza per gli aeroporti regionali, i trasporti aerei di salvataggio e i voli cargo) e per rafforzare la competitività dell'aviazione svizzera. *economiesuisse* si oppone ad uno «**Swiss finish**» per quanto concerne l'applicazione delle linee direttive dell'Agenzia europea della sicurezza aerea (EASA).

► Senza i passeggeri in transito e le merci trasportate, sarebbero redditizi soltanto alcuni voli a lunga distanza in partenza dalla Svizzera.

### Compagnie aeree svizzere efficienti per garantire collegamenti diretti verso i centri internazionali

Le compagnie aeree svizzere integrate nelle reti internazionali sono il mezzo migliore per garantire dei collegamenti diretti dalla Svizzera verso i centri di tutto il mondo. I passeggeri in transito e le merci trasportate consolidano la rete di linee servita dalla Svizzera. Senza questi ultimi, soltanto pochi voli a lunga distanza in partenza dalla Svizzera sarebbero redditizi. Un collegamento garantito da una compagnia aerea elvetica è il mezzo migliore per assicurare connessioni dirette adeguate alla domanda con destinazioni che interessano le imprese. In effetti, soltanto una compagnia aerea con sede in Svizzera e un'autorizzazione secondo il diritto svizzero può utilizzare i diritti di traffico svizzeri negli Stati terzi al di fuori dell'UE. Le compagnie estere, dal canto loro, collegano la Svizzera in funzione della domanda sul loro mercato d'origine. Ciò non impedisce che anche esse contribuiscano considerevolmente alla connessione della Svizzera all'estero.

*Dr. Christoph Juen, CEO hotelleriesuisse*

*«Con quasi il 60% di ospiti stranieri e un turismo d'affari importante, la Svizzera è una destinazione che ha bisogno di collegamenti aerei diretti con i principali mercati.»*

*Il nostro paese non può fare a meno di una compagnia aerea che proponga collegamenti intercontinentali.»*

► Attualmente, varie compagnie aeree straniere beneficiano di alcune garanzie statali – questo crea una disparità di trattamento.

L'aviazione svizzera deve affrontare sfide importanti. In primo luogo, vi è la presenza, da qualche anno, di compagnie aeree che dispongono di netti vantaggi concorrenziali, derivanti dal loro paese d'origine (ad esempio garanzie e vantaggi fiscali). Le compagnie aeree svizzere, tutte in mani private e attive in un contesto di economia di mercato, devono affermarsi nei confronti della concorrenza mondiale nonostante condizioni sfavorevoli. Si tratta di una sfida non indifferente.

Secondo, le condizioni quadro in Svizzera peggiorano costantemente, per motivi per lo più locali. Ad esempio, l'aeroporto di Zurigo, l'hub della compagnia aerea SWISS, è quello che applica le maggiori restrizioni rispetto alla concorrenza diretta. Questo concerne in particolare le ore di inizio e fine esercizio, che rivestono grande importanza per la competitività internazionale di una compagnia e per il trasporto di merci. I modelli commerciali delle compagnie aeree elvetiche sottostanno in gran parte alle condizioni quadro a livello mondiale. Un approccio in ottica nazionale o locale sottovaluta l'importanza economica delle compagnie aeree elvetiche e dell'aviazione in generale.

#### Tabella 1

► Rispetto alle condizioni quadro di cui beneficiano i principali concorrenti europei, quelle dell'aeroporto di Zurigo sono particolarmente restrittive.

#### Orari d'apertura dei principali aeroporti

Direttive rigide per l'aeroporto di Zurigo

| Aeroporto   | Capacità (movimenti/ora) | Orari d'apertura senza restrizioni | Divieto generale di volo notturno |
|-------------|--------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| Amsterdam   | 108                      | ore 06.00–23.00                    | No *                              |
| Parigi CDG  | 97                       | ore 06.00–23.15                    | No *                              |
| Copenaghen  | 83                       | ore 06.00–23.00                    | No *                              |
| Monaco      | 82                       | ore 06.00–22.00                    | No, quota di rumore               |
| Londra LHR  | 81                       | ore 07.00–23.00                    | No, quota di rumore               |
| Francoforte | 81                       | ore 05.00–23.00                    | ore 23.00–05.00                   |
| Madrid      | 78                       | ore 07.00–23.00                    | No *                              |
| Milano      | 70                       | ore 06.30–23.30                    | No *                              |
| Bruxelles   | 68                       | ore 00.00–24.00                    | No *                              |
| Zurigo      | 68                       | ore 06.00–23.00                    | ore 23.30–06.00                   |
| Vienna      | 68                       | ore 05.00–21.30                    | No *                              |

\* Possibili restrizioni del numero di movimenti

Fonte: Intraplan, 2012.

Al di là dei voli di linea e charter, conta parecchio per la piazza economica svizzera la cosiddetta "business aviation". Le imprese attive a livello internazionale utilizzano queste opportunità per quei viaggiatori desiderosi di spostarsi rapidamente, in maniera flessibile e individualmente. A seguito del peggioramento delle condizioni quadro, questo segmento subisce una pressione crescente.

#### Obiettivi per l'economia svizzera

La Svizzera deve rimanere connessa alle principali metropoli mondiali, grazie a collegamenti diretti garantiti da una società svizzera integrata nella rete inter-

► Per la Svizzera, una politica dell'aviazione liberale è il garante del benessere a lungo termine.

nazionale. Questo sistema è completato da numerosi collegamenti da punto a punto. Parallelamente, la "Business aviation" è in grado di svilupparsi conformemente alla domanda. Per farlo, la Svizzera conduce una politica aeronautica liberale, che lascia alle compagnie aeree il margine di manovra necessario per competere con la concorrenza internazionale. L'approccio liberale tiene tuttavia conto delle modifiche sul mercato internazionale dell'aviazione, come il sorgere di politiche industriali statali. Per evitare le distorsioni della concorrenza su un mercato liberalizzato, sono attivati dei meccanismi di protezione (ad esempio restrizioni del diritto alla proprietà), sviluppati in collaborazione con l'UE e l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI).

### Linee direttive e raccomandazioni politiche

- Nell'ambito dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) e dell'UE, la Svizzera ha interesse ad impegnarsi a favore di **norme internazionali** e di una **concorrenza equa**. Regolamentazioni nazionali che divergono dalle norme internazionali rischiano di indurre delle distorsioni della concorrenza a scapito delle compagnie aeree elvetiche.
- La scelta di una politica aeronautica estera liberale è da subordinare al rispetto dei **principi relativi ad una concorrenza equa**. In caso di attacco alla concorrenza equa, occorre limitare i diritti di traffico. Gli strumenti attuali, in particolare in relazione alla valutazione delle condizioni a cui è sottoposto un permesso di gestione, sono applicati tenendo conto dell'evoluzione dei mercati.
- **Occorre adattare il grado di liberalizzazione dei diritti di traffico agli interessi dell'economia.** Nel settore dei collegamenti diretti, l'obiettivo dev'essere la liberalizzazione totale. Per quanto concerne le compagnie aeree extra-europee che fanno scalo in Svizzera prima di proseguire il volo verso un altro Stato, è necessario esaminare sistematicamente se i diritti di volo supplementari hanno un effetto negativo sulle connessioni internazionali della Svizzera. A questo proposito, occorre prendere in considerazione le varie situazioni degli aeroporti di Zurigo, Ginevra e Basilea.
- **Occorre aprire rapidamente alcuni aerodromi militari alla Business Aviation.** Inoltre, le condizioni quadro per questo segmento devono essere competitive.
- La maggior parte delle compagnie aeree hanno affidato le attività negli aeroporti ad operatori di servizi esterni (ad esempio assistenza al suolo, pulizia degli aerei, approvvigionamento con carburante, ristorazione, manutenzione, ecc.). Gli ambienti politici hanno tutto l'interesse ad offrire a queste imprese **un adeguato accesso al mercato e condizioni competitive.**

► Soltanto delle norme internazionali evitano le distorsioni della concorrenza.

### Per collegamenti aerei efficienti sono necessarie infrastrutture sempre più moderne

Gli aeroporti mettono a disposizione delle infrastrutture di qualità per collegare la Svizzera ai centri internazionali. Nell'era della globalizzazione, dove i mercati d'approvvigionamento, di produzione e di vendita sono localizzati sempre più spesso al di fuori dell'Europa, gli aeroporti sono delle "porte sul mondo". Con oltre 47 milioni di passeggeri all'anno e più di 640'000 tonnellate di carico aereo e di invii postali, i tre aeroporti nazionali di Zurigo, Ginevra e Basilea sono senza alcun dubbio delle infrastrutture d'importanza nazionale. Gli aerodromi regionali che completano l'offerta sono dei motori importanti dello sviluppo economico e turistico della loro regione. Quelli situati in particolare nelle regioni peri-

► Nel 2014, oltre 47 milioni di passeggeri sono transitati dagli aeroporti di Zurigo, Ginevra e Basilea.

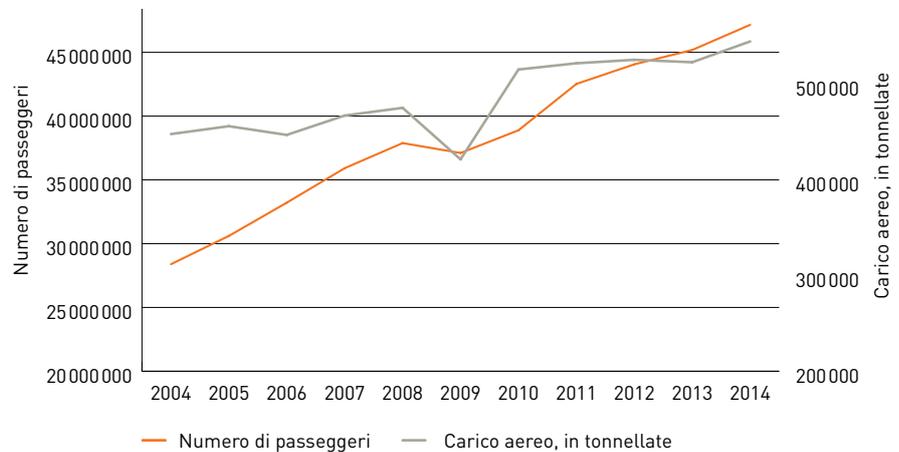
feriche permettono di raggiungere rapidamente gli hub nazionali.

### Grafico 1

► Nel corso degli ultimi dieci anni, il numero di passeggeri e il volume di carico sono aumentati in media rispettivamente del 5% e del 2% all'anno.

### Passeggeri e volumi di carico che transitano dagli aeroporti nazionali

La tendenza è al rialzo in entrambi i segmenti



Fonte: SIAA, 2015.

► Il numero di passeggeri che transita dall'aeroporto di Zurigo aumenterà di circa il 3% all'anno.

Bisogna tuttavia sapere che lo sviluppo degli aeroporti nazionali è sempre più ostacolato. A causa delle restrizioni di tipo politico, non è più possibile adeguare e aumentare le capacità in funzione della domanda. Negli aeroporti di Ginevra e di Zurigo, le infrastrutture raggiungono già i loro limiti nei momenti di punta. E per i prossimi anni è previsto un nuovo aumento del traffico aereo. Per l'aeroporto di Zurigo è lecito attendersi un aumento dei movimenti del 2% all'anno. Suddiviso sui segmenti, la crescita annua del numero dei passeggeri è stimata al 3% e quella del trasporto merci e degli invii postali all'1,5%<sup>5</sup>.

*Bernard Rüeger, imprenditore e presidente della Camera vodese del commercio e dell'industria*

*«Collegamenti aerei efficienti verso tutto il mondo sono indispensabili per continuare ad essere competitivi nei confronti di una concorrenza ormai globale. Per questo i nostri aeroporti devono poter adattare le loro infrastrutture all'aumento prevedibile del numero di passeggeri e del volume crescente del trasporto merci aereo.»*

► Aumento costante delle regolamentazioni ed esigenze imposte agli aerodromi regionali.

Anche in materia di costi, gli aeroporti svizzeri sono svantaggiati rispetto alla concorrenza. Contrariamente agli aeroporti esteri, l'aviazione svizzera supporta la quasi totalità delle spese legate alla sicurezza, tra cui la sorveglianza degli aeroporti e le pattuglie all'interno e all'esterno dei sedimi aeroportuali<sup>6</sup>. Queste spese – di quasi 40 milioni di franchi – sono a carico dell'aviazione e indeboliscono la competitività internazionale. Attualmente, gli aeroporti regionali sono confrontati ad un numero crescente di regolamentazioni e di esigenze che provocano costi sproporzionati e minacciano la loro esistenza.

Nell'ambito del progetto del Cielo unico europeo («Single European Sky»), l'UE intende uniformare la sorveglianza dello spazio europeo e organizzarlo in blocchi funzionali. Ciò deve permettere di organizzare meglio il flusso di traffico. La Svizzera dispone di un servizio di navigazione aerea civile e militare integrato, competitivo e indipendente, che tiene conto degli interessi svizzeri. Il settore

<sup>5</sup> Intraplan (2010). Aktualisierung der Prognosen für verschiedene Betriebsvarianten mit unterschiedlichen Kapazitäten für den Flughafen Zürich.

<sup>6</sup> Vi sono due eccezioni: gli accompagnatori di volo armati in caso di voli critici e il personale di controllo a terra negli aeroporti stranieri critici, retribuiti dalla Confederazione..

della navigazione aerea è confrontato a molteplici vincoli: esigenze in materia di sicurezza, restrizioni in materia di rumore, obiettivi di efficienza crescenti dell'UE ed esigenze in materia di controllo della sicurezza dello spazio aereo.

### Obiettivi per l'economia svizzera

Uno sviluppo delle infrastrutture aeroportuali adeguato alla domanda e un collegamento efficiente degli aeroporti alla rete stradale e ferroviaria rafforzano la competitività dell'aviazione svizzera. Per questo lo Stato stabilisce delle condizioni quadro coordinate a livello internazionale ed economicamente sopportabili. Gli aeroporti svizzeri potrebbero affermarsi meglio nei confronti della concorrenza internazionale se fossero posti su un livello di parità, ad esempio con l'assunzione da parte dei poteri pubblici delle spese generate dai costi per la sicurezza. La Svizzera dispone di un sistema di navigazione aerea competitivo, sicuro e indipendente, che si integra nei progetti europei che mirano ad uniformare la sorveglianza dello spazio aereo («Single European Sky»).

### Linee direttive e raccomandazioni politiche

► I poteri pubblici devono prendere a carico una quota sempre più importante delle spese per la sicurezza.

- La Confederazione fissa i principali obiettivi in funzione della domanda, in particolare in materia di capacità e di ore di gestione minime. **Gli orari d'esercizio degli aeroporti nazionali non devono essere limitati ulteriormente.** La Confederazione veglia affinché gli eventuali adattamenti della legislazione sulla protezione contro i rumori non intralcino il raggiungimento degli obiettivi.
- Per evitare futuri conflitti di utilizzo degli spazi, occorre garantire uno sviluppo adeguato alla domanda grazie a una **pianificazione del territorio coordinata** o grazie a mandati di prestazioni chiaramente definiti nel Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA). Il mandato di prestazione della Confederazione e il modo d'organizzazione delle società che gestiscono gli aeroporti devono garantire gli investimenti, il mantenimento delle infrastrutture a lungo termine e uno sviluppo qualitativo delle stesse.
- Per abolire gli svantaggi concorrenziali rispetto agli aeroporti stranieri, **i poteri pubblici assumono una quota maggiore dei costi legati alla sicurezza.** Nel contempo, occorre evitare di aumentare ulteriormente le spese a carico delle società che gestiscono gli aeroporti. Per i controlli di sicurezza che non dipendono dallo Stato, queste società devono poter scegliere una soluzione efficiente (polizia cantonale o servizi di sicurezza privati).
- Il **collegamento degli aeroporti alla rete stradale e ferroviaria**, sia per i passeggeri sia per il trasporto merci, deve essere garantito in caso di aumento della domanda.
- Il ruolo della politica aerea della Confederazione è quello di proporre delle soluzioni per garantire la **redditività degli aeroporti regionali.** Occorre, da una parte, ridurre le regolamentazioni ad un livello ragionevole. Il margine di manovra nazionale rispetto alle norme e raccomandazioni internazionali va utilizzato in maniera sistematica. Dall'altra parte, bisogna sviluppare delle procedure di navigazione aerea efficienti, che possano ridurre gli oneri degli aerodromi regionali e dei poteri pubblici.
- **È interessante mantenere un operatore nazionale di navigazione aerea, civile e militare integrato** fintanto che esso è in grado di fornire le proprie prestazioni in maniera sicura e competitiva nel confronto internazionale.

## Una politica ambientale coordinata a livello internazionale permette all'aviazione di creare valore a lungo termine

► Oggi, l'aviazione produce circa il 2% delle emissioni di CO<sub>2</sub> causate dall'uomo.

Il settore aereo svizzero crea un valore aggiunto economico collegando il nostro paese ai centri mondiali. Accanto a ciò esso crea un valore sociale, collegando persone molto distanti tra loro, fungendo così da catalizzatore per una società aperta al mondo e pacifica<sup>7</sup>. Allo stesso tempo l'industria aeronautica genera anche costi sociali e ambientali. Il traffico aereo provoca delle emissioni di gas ad effetto serra e a livello locale. Questo settore produce attualmente circa il 2% delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dall'uomo<sup>8</sup>. Inoltre, i movimenti provocano inquinamento fonico a livello regionale.

Nel corso di questi ultimi anni, il ricorso alle nuove tecnologie ha permesso di migliorare notevolmente la situazione. Tra il 2002 e il 2014, la compagnia SWISS ha così ridotto di oltre il 20% le sue emissioni di CO<sub>2</sub> per 100 passeggeri/chilometri<sup>9</sup>.

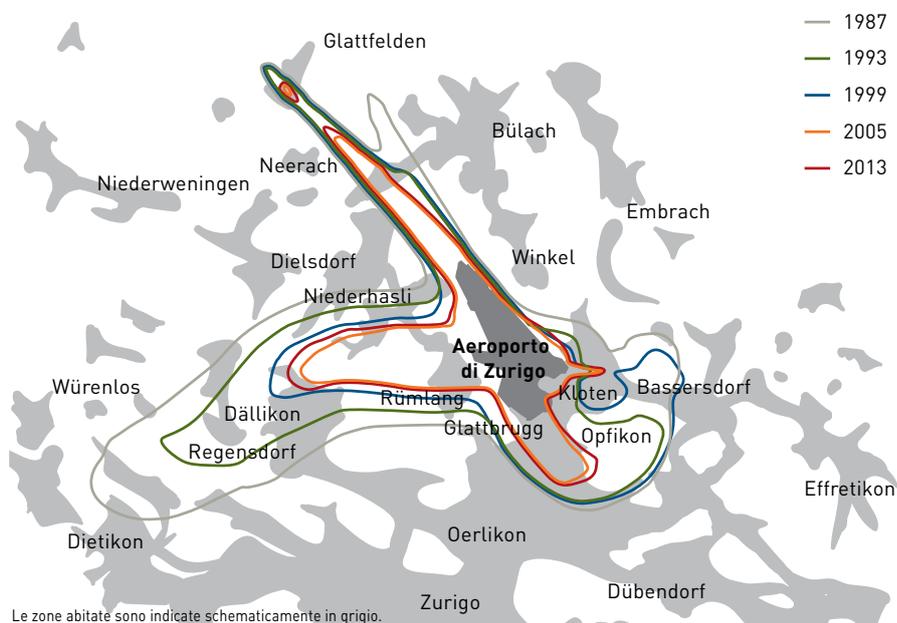
Anche i rumori sono fortemente diminuiti nel corso degli ultimi 30 anni. Grazie alle nuove tecnologie nei motori, i valori misurati all'aeroporto di Zurigo, durante la giornata, sono diminuiti di due terzi nel corso degli ultimi 3 decenni, mentre i movimenti sono aumentati nello stesso periodo del 40%<sup>10</sup>.

### Grafico 2

► Dal 1987, le emissioni sonore misurate all'aeroporto di Zurigo sono diminuite di due terzi.

### Diminuzione del rumore presso l'aeroporto di Zurigo

Il rumore è diminuito nonostante l'aumento dei movimenti



Fonte: Aeroporto di Zurigo, Swisstopo 2014.

Nonostante i miglioramenti constatati, le fonti di rumore continuano a far parlare di sé sul piano politico. E ciò anche se la quota di rumore attribuibile all'aviazione civile concerne solo una minima parte della popolazione del paese. Durante la

<sup>7</sup> ATAG (2013). Aviation: Benefits beyond Borders.

<sup>8</sup> IPCC (Maggio 2007). Working Group III Report, p. 6.

<sup>9</sup> SWISS (2013). Umwelt-Kennzahlen, Zürich.

<sup>10</sup> Flughafen Zürich AG (2014). Lärmteppich Flughafen Zürich.

giornata, circa l'1% della popolazione svizzera è disturbata dal rumore del traffico aereo.

Tenuto conto dell'aumento dei flussi di passeggeri, gli ambienti politici sono confrontati ad una sfida: ridurre l'inquinamento fonico e di CO<sub>2</sub> in termini assoluti, senza minacciare la sua competitività internazionale dell'aviazione svizzera. La regolamentazione internazionale si basa sull'idea che soltanto un approccio coordinato a livello mondiale può evitare un patchwork inefficace di regole locali. Questo principio vale anche per la politica di sostenibilità di questo settore che opera a livello globale.

► Una pianificazione del territorio proattiva previene futuri conflitti legati agli aeroporti.

### Obiettivi per l'economia svizzera

L'aviazione genera un importante valore aggiunto per la Svizzera. Per poterlo fare, gli ambienti politici lavorano su due assi: da una parte promuovono il ricorso a nuove tecnologie, provocando poche emissioni sonore ed emissioni di CO<sub>2</sub> e, dall'altra parte, prevenendo futuri conflitti attraverso una pianificazione del territorio proattiva. Il rumore e le emissioni di CO<sub>2</sub> vengono regolamentati in un'ottica prevalentemente mondiale.

#### Le misure unilaterali possono essere pericolose:

##### l'esempio del sistema comunitario di scambio delle quote d'emissione

La decisione di integrare l'aviazione nel sistema comunitario di scambio delle quote d'emissione (EU ETS) mette in evidenza il potenziale dannoso di misure unilaterali. Alcuni partner importanti dell'UE, come gli Stati Uniti o la Cina, hanno minacciato di adottare misure di ritorsione. Gli Stati Uniti hanno adottato una legge che vieta alle compagnie aeree di partecipare all'EU ETS, mentre la Cina ha bloccato temporaneamente l'ordinazione dell'Airbus A380. Quale reazione, l'UE ha ristretto il campo d'applicazione del suo sistema ai voli europei. È altamente raccomandato di evitare un'azione solitaria della Svizzera in materia di politica climatica legata all'aviazione.

► Le restrizioni d'esercizio devono essere solo in ultima ratio.

### Linee direttive e raccomandazioni politiche

- **La regolamentazione concernente i rumori si ispira alle esigenze dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale OACI. In questo settore, la comunità internazionale si è messa d'accordo, nel 2001, sulla Balanced Approach (BAP)<sup>11</sup> che prevede un modello a quattro livelli per la regolamentazione e la riduzione dell'inquinamento fonico (cf. riquadro pagina 10). Si tratta prioritariamente di promuovere il progresso tecnologico e di minimizzare le fonti di rumore nelle zone residenziali grazie ad una pianificazione del territorio proattiva. Le limitazioni d'esercizio sono decise solo in ultima ratio.**
- Occorre dare una svolta più concreta al dibattito sui rumori. **Tutte le fonti di rumore** causate da vettori di trasporto **vanno trattate in maniera identica**. Nella legislazione svizzera sulla protezione contro il rumore, l'aviazione è il vettore di trasporto per il quale si applicano i valori limite più rigidi, sebbene il numero di persone toccate dal problema sia minore rispetto ad altri mezzi di trasporto.
- Le emissioni di CO<sub>2</sub> sono limitate nell'ambito delle regole dell'OACI. Per poter limitare le emissioni di CO<sub>2</sub> ed evitare degli aggiramenti della regolamentazione, è indispensabile adottare delle misure basate sul mercato e metterle in atto a livello mondiale. **La Svizzera ha tutto l'interesse ad impegnarsi a favore della conclusione di un accordo vincolante a livello mondiale.** Tuttavia,

<sup>11</sup> ICAO [2004, rev. 2007]. Guidance on the Balanced Approach to Noise Management (Doc 9829 AN/451).

► Eventuali tasse d'incitamento nel settore dell'aviazione devono tener conto delle evoluzioni internazionali e dello stato delle tecnologie.

essa deve evitare di adottare misure unilaterali (tassa passeggeri ad esempio) o regionali (sistema comunitario di scambio delle quote d'emissione ad esempio).

— **Ogni tassa d'incitamento** nel settore dell'aviazione deve rispettare i tre principi seguenti:

- L'importo e le modalità delle eventuali tasse d'incitamento si basano sugli sviluppi in materia a livello internazionale.
- Le eventuali tasse d'incitamento tengono conto in maniera adeguata dei bisogni in materia d'esercizio e dello stato delle tecnologie nel settore dell'aeronautica. L'obiettivo dev'essere raggiungibile con le tecnologie disponibili (ad esempio aerei silenziosi disponibili sul mercato).
- Le eventuali tasse d'incitamento statali non minacciano la competitività dell'aviazione svizzera. Il loro provento non è versato alla cassa generale della Confederazione, ma viene utilizzato per misure mirate relative all'aviazione.

#### La «Balanced Approach» dell'OACI

1. *Ridurre il rumore alla fonte:* occorre introdurre delle tasse d'incitamento accettabili per l'industria allo scopo di promuovere il ricorso ad aerei moderni e più silenziosi.

2. *Pianificazione del territorio estesa:* Essa pone le basi di uno sviluppo degli aeroporti adeguato alla domanda. In occasione della pianificazione di zone naturali protette, di zone residenziali e di zone industriali, occorre prendere in considerazione il traffico aereo ed evitare di costruire nelle zone in cui il rumore supera i valori limite. Bisogna coordinare i nuovi obiettivi in materia di protezione delle zone naturali protette vicine agli aeroporti con i bisogni dell'aviazione (ad esempio evitare l'impatto con gli uccelli).

3. *Incentivare dei processi operativi poco rumorosi:* Gli aeroporti adottano misure operative adeguate (ad esempio procedure d'atterraggio e di decollo poco rumorose) per ridurre le emissioni sonore che provocano.

4. *Le restrizioni operative (ad esempio l'allungamento del divieto notturno) devono essere adottate in ultima ratio:* un'ulteriore limitazione delle ore d'esercizio o un inasprimento dei valori limite imposti agli aeroporti indebolirebbe, in maniera significativa, la competitività dell'aviazione svizzera. Estremamente rigidi nel confronto internazionale, i valori limite in materia di rumori notturni causano gravi svantaggi concorrenziali.

#### Informazioni:

kurt.lanz@economiesuisse.ch

marcus.hassler@economiesuisse.ch

#### Impressum

economiesuisse, Federazione delle imprese svizzere  
Hegibachstrasse 47, Casella postale, CH-8032 Zurigo  
www.economiesuisse.ch