



Quando l'UFAC opera in nome dell'AESA

Intensificata la collaborazione con l'Agenzia europea per la sicurezza aerea

Chi viaggia regolarmente in treno lo sa perfettamente: i treni stranieri fanno oggi parte della realtà ferroviaria svizzera. Società tedesche e francesi sono autorizzate a circolare su determinate tratte, per esempio sull'asse del San Gottardo, se possono dimostrare che il materiale e il personale assunto soddisfano i requisiti per lo svolgimento sicuro dell'esercizio. L'Ufficio federale dei trasporti, competente in materia, si basa in larga misura sulle norme europee.

Nel settore dell'aviazione sono in vigore da molto tempo norme e standard armonizzati a livello europeo. Già nel 1990 numerosi Stati, tra cui anche la Svizzera, avevano fondato le Autorità aeronautiche comuni (JAA) con lo scopo di armonizzare le regolamentazioni e migliorare la sicurezza del traffico aereo. Da lì a poco si è sviluppato un ampio complesso di norme in materia di certificazione, esercizio e manutenzione di aeromobili, nonché di formazione dei piloti e dei meccanici. La Svizzera ha adottato gradualmente queste norme, conferendo loro carattere vincolante. Poiché questa prassi non era seguita sistematicamente da tutti i Paesi membri delle JAA, l'Unione europea è entrata in scena creando l'Agenzia europea per la sicurezza aerea (AESA). A essa ha affidato il compito di sostituire gli standard JAA con proprie norme vincolanti, con l'obiettivo ultimo di aumentare il livello della sicurezza aerea in Europa.

Dall'autunno 2003 l'AESA è responsabile degli aspetti tecnici dell'aviazione, ovvero della certificazione e della manutenzione degli aeromobili. Dal 2012 ai suoi compiti si aggiungeranno le attività legate alle operazioni di volo e alle licenze dei piloti, più avanti anche il settore delle infrastrutture e pertanto gli aeroporti e i servizi della navigazione aerea. In futuro, quindi, l'AESA coprirà tutti i settori dell'aviazione. In virtù dell'Accordo bilaterale sul trasporto aereo con l'UE, dalla fine del 2006 la Svizzera è membro dell'AESA. Di fatto però, come funziona la collaborazione tra l'AESA e le autorità nazionali come l'UFAC, e qual è il ruolo di quest'ultime?

Partecipare alla definizione delle nuove regole

Come membro dell'AESA, la Svizzera siede nel Consiglio di amministrazione, ma non essendo Stato membro dell'UE non dispone del diritto di voto. Non ha voce in capitolo nemmeno negli organi decisionali dell'UE. Per questo, per la Svizzera è molto importante partecipare ai gruppi di lavoro dell'AESA incaricati di elaborare le nuove norme e aggiornare quelle già in vigore. Alcuni rappresentanti dell'UFAC collaborano, per esempio, in seno ai gruppi di esperti incaricati di regolamentare la formazione e le licenze dei meccanici o delle imprese di manutenzione. Nel corso di alcune fasi gli esperti svizzeri hanno contribuito all'elaborazione di proposte di regolamentazione in materia di formazione dei piloti e di esercizio commerciale degli aeromobili. Entro il 2010 l'AESA dovrebbe pubblicare la regolamentazione definitiva da applicare alle operazioni di volo. Entro la primavera del 2012, le imprese e i piloti avranno tempo per adeguarsi alle nuove norme.

La Svizzera ha compiuto un primo passo per avvicinarsi alle norme europee nell'autunno 2008: ha adottato, infatti, il regolamento EU-OPS che si basa in larga misura sui precedenti regolamenti delle JAA, ma rispetto a queste, ha carattere vincolante. Le sole novità del nuovo regolamento riguardano i periodi di servizio e i periodi di riposo che sono per la prima volta uniformati a livello europeo. Le nuove norme corrispondono perlopiù a quelle che erano già in vigore in Svizzera.

Approvazione diretta o indiretta dell'AESA

In materia di certificazione di nuovi aeromobili e di componenti, l'AESA adotta due procedure. È la stessa Agenzia ad occuparsi della verifica degli aeromobili di grandi dimensioni e di dare il via libera alla loro entrata in servizio una volta soddisfatte le norme pertinenti. Invece, la certificazione dei piccoli apparecchi è delegata alle autorità nazionali dei Paesi d'origine. I nuovi apparecchi per voli a lungo raggio del tipo Airbus A-330, che la compagnia aerea Swiss ha messo in servizio a partire dalla primavera 2009 sono stati direttamente approvati

dall'AESA. Invece, la nuova versione del PC-12 NG, aereo della Pilatus utilizzato per voli d'affari, è stato verificato minuziosamente dagli esperti dell'UFAC, che nella primavera 2008 hanno autorizzato in nome dell'AESA la produzione in serie dell'apparecchio dotato di un nuovo cockpit.

Se i documenti di certificazione dei nuovi aeromobili portano sempre il sigillo dell'AESA, le autorità nazionali continuano ad essere competenti per la vigilanza sul rispetto delle prescrizioni. Nel 2008, l'UFAC ha condotto in Svizzera 318 audit e 10 ispezioni presso le imprese tecniche per esaminare la conformità alla regolamentazione dell'AESA, verificando la regolarità dei controlli di manutenzione, lo stoccaggio dei pezzi di ricambio, la sostituzione dei motori difettosi o il montaggio di poltrone con nuovi rivestimenti di tessuto.

A sua volta, al fine di assicurare che in tutta Europa il livello di sicurezza sia elevato, l'AESA controlla periodicamente se le autorità nazionali applicano correttamente le norme. Anche l'UFAC deve sottoporsi più volte all'anno a queste ispezioni effettuate da delegazioni dell'AESA e, in compenso, invia i suoi rappresentanti nelle delegazioni. Alcuni esperti dell'UFAC partecipano alle ispezioni presso autorità straniere, che si estendono sull'arco di più giorni. L'UFAC può così beneficiare dell'esperienza maturata in questo contesto e gli effetti positivi si manifestano anche nell'efficacia della sorveglianza sull'aviazione civile svizzera.

