

Aviazione commerciale

Per quanto concerne l'aviazione commerciale svizzera, nel 2010 l'UFAC ha effettuato 71 audit e 151 ispezioni, ovvero quasi l'8 per cento in più rispetto all'anno precedente. Gli ispettori hanno riscontrato complessivamente 893 irregolarità di cui quasi il 95 per cento associato a rischio basso. 11 irregolarità (1 %) si riferivano a casi della categoria di eventi con rischio elevato, i restanti 42 casi accertati non hanno avuto conseguenze per la sicurezza. Nel 2010, le carenze più frequenti riguardavano:

- sistema di gestione della sicurezza e della qualità
- tenuta e controllo dei manuali d'esercizio
- sorveglianza dell'esercizio e vigilanza interna
- regolamentazione delle competenze
- formazione e attestazione di formazione

Come negli anni precedenti, l'assistenza alle imprese di trasporti aerei durante la fase d'introduzione dei sistemi di gestione della sicurezza è stata una delle attività prioritarie dell'UFAC. Grazie a questi sistemi, le imprese potranno in futuro valutare da sole le proprie prestazioni in materia di sicurezza, sulla base di diversi dati e indicatori, e provare alle autorità di aver raggiunto un sufficiente livello di sicurezza. Secondo le prescrizioni dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI), le imprese dovevano dimostrare di aver assolto la terza delle quattro tappe per l'introduzione del sistema di gestione della sicurezza, ovvero quella consistente nella sorveglianza continua delle proprie prestazioni in materia di sicurezza e nello sviluppo dell'intero sistema. I sistemi di gestione della sicurezza dovranno essere pienamente operativi a partire dall'inizio del 2012. Circa 400 irregolarità constatate dagli ispettori dell'UFAC nel 2010, pari quasi alla metà del totale, riguardavano i sistemi di gestione della qualità e della sicurezza. Ciò ha dimostrato la necessità per l'Ufficio di continuare ad assistere le imprese nell'implementazione di questi sistemi anche nel corso del corrente anno.

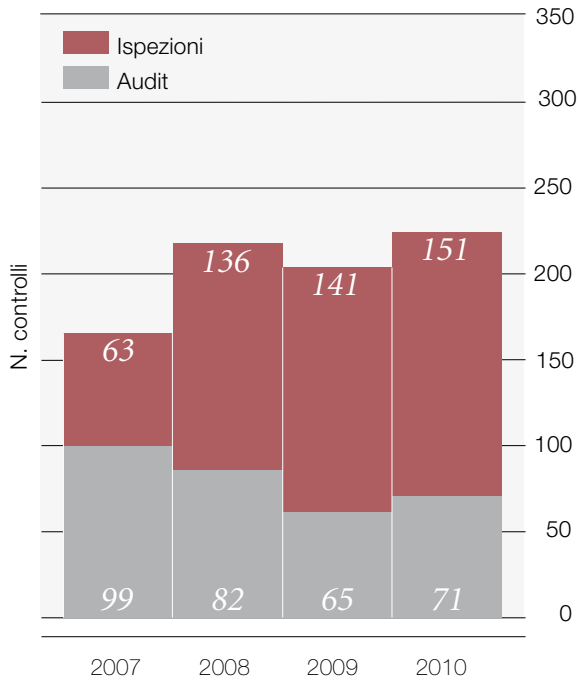
Le notifiche obbligatorie di eventi (occurrences), inoltrate dalle imprese di trasporto aereo all'autorità di vigilanza, sono aumentate nel 2010 del 40 per cento, fino ad arrivare a totale di 724 casi. A questo aumento hanno contribuito principalmente i casi di accedimenti di piloti a seguito di uso improprio di puntatori laser, casi che nell'arco di un anno sono praticamente triplicati (170 in totale). Questa tendenza è motivo di inquietudine per le imprese di tra-

sporto aereo e l'UFAC. Infatti, a partire da una certa intensità, i raggi laser possono causare danni permanenti alla vista dei piloti e basta una breve esposizione per far perdere al pilota, anche solo temporaneamente, il controllo del velivolo. Fortunatamente, però, nessuno degli attacchi laser notificati nel 2010 ha causato la caduta del velivolo. Sembra però che gli autori di simili attacchi non siano realmente consapevoli della gravità dei loro gesti. Chi usa impropriamente i puntatori laser per arrecare danno agli equipaggi è perseguibile penalmente. D'intesa con la Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia, l'UFAC ha preparato una scheda informativa sulla problematica, invitando i potenziali testimoni di attacchi laser a denunciare immediatamente i fatti alla polizia. All'Ufficio federale della sanità pubblica sono invece al vaglio regolamentazioni per disciplinare la vendita dei puntatori laser.

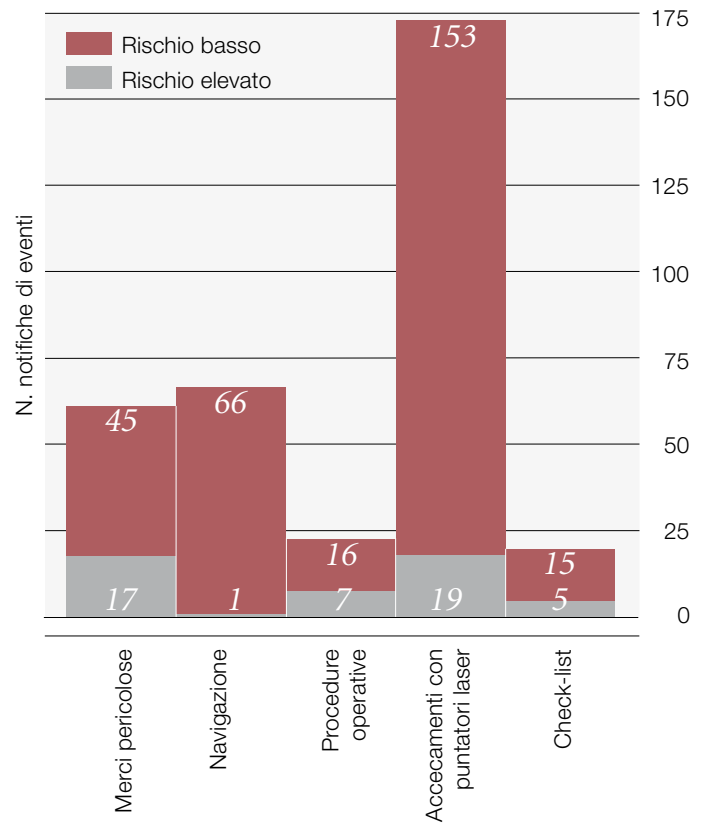
Anche gli incidenti in cui sono state implicate le merci pericolose (oggetti esplosivi e facilmente infiammabili) hanno registrato un aumento nel corso del 2010. Da un'analisi degli eventi risulta che ad aumentare sono stati soprattutto i casi associati a rischio basso. Principalmente si è trattato di casi di dichiarazioni di merci pericolose non conformi alle prescrizioni, di imballaggi danneggiati o di carichi errati o non sigillati.

Nel 2010, l'UFAC ha sottoposto gli aeromobili esteri a 354 controlli che corrispondono a 61 in meno rispetto all'anno precedente. A Ginevra e a Zurigo, per i controlli, l'UFAC è ricorso al sostegno delle autorità aeroportuali locali. La suddetta diminuzione dei controlli si spiega con la riorganizzazione della squadra di ispettori. Il loro numero, in particolare per quel che concerne le autorità aeroportuali è stato, infatti, ridotto. La loro formazione, invece, in applicazione del programma europeo SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) è stata intensificata. Nel 2011 gli ispettori dell'UFAC e degli aeroporti di Ginevra e Zurigo riprenderanno a svolgere più controlli. Le ispezioni SAFA consistono in controlli sommari con cui si accerta se gli aeromobili e gli equipaggi sono in condizione di volare. Effettuata in base a una lista di controllo articolata in 54 punti, la verifica passa in rassegna i seguenti ambiti: stato dell'aeromobile, carico, cabina di pilotaggio e cabina passeggeri. Di norma, ogni controllo dura tra i 20 e i 30 minuti. Se gli ispettori constatano carenze gravi, l'aeromobile resta a terra finché non vi si è posto rimedio.

Vigilanza sulle imprese di trasporto aereo



Categorie principali di eventi verificatisi con il coinvolgimento di imprese di trasporto aereo 2010



Irregolarità, per categoria, riscontrate nei controlli SAFA

