



Rapporto sulla sicurezza 2016

Il livello di sicurezza nell'aviazione svizzera rimane elevato



L'obiettivo degli sforzi compiuti nell'ambito della sicurezza aerea (safety) è quello di evitare incidenti nel traffico aereo commerciale e di registrare solo un minimo di incidenti e inconvenienti nel traffico aereo non commerciale. È quindi fondamentale che l'UFAC, in quanto autorità di vigilanza, concentri l'uso delle proprie risorse laddove i rischi sono maggiori (probabilità di accadimento x gravità del danno).

Conformemente allo European Aviation Safety Programm e al Programma nazionale di sicurezza nell'aviazione, per poter operare in modo efficace ed efficiente è importante tener conto di tutti gli elementi di un [Safety Management System](#). Gli incidenti e gli inconvenienti illustrati nel presente rapporto sono eventi osservati nel passato; il nostro Ufficio deve però saper ricavare da questi dati informazioni e conoscenze utili anche per il futuro.

Da tali dati è possibile, ad esempio, individuare le barriere e le reti di sicurezza che permettono di evitare gli incidenti secondo il principio ALARP (as low as reasonably practicable). I dati su incidenti e inconvenienti di cui si dispone sono di norma solo una parte di un quadro globale più ampio, ma rappresentano il punto di partenza di tutte le attività di una vigilanza mirata e basata sul rapporto rischio-performance.

Ricavare le giuste deduzioni dai diversi avvenimenti e confrontarci con altre autorità e con l'industria ci aiuta a raggiungere gli obiettivi fissati. Uno dei compiti centrali dell'UFAC è quello di approfondire e analizzare a fondo i temi della sicurezza nei diversi ambiti (operazioni di volo, infrastruttura, tecnica) per poter concentrare ogni sforzo e le attività di vigilanza dove servono maggiormente, nell'interesse dei cittadini del Paese e dei passeggeri interni ed esteri.

Marc Keusch, Capo SRM

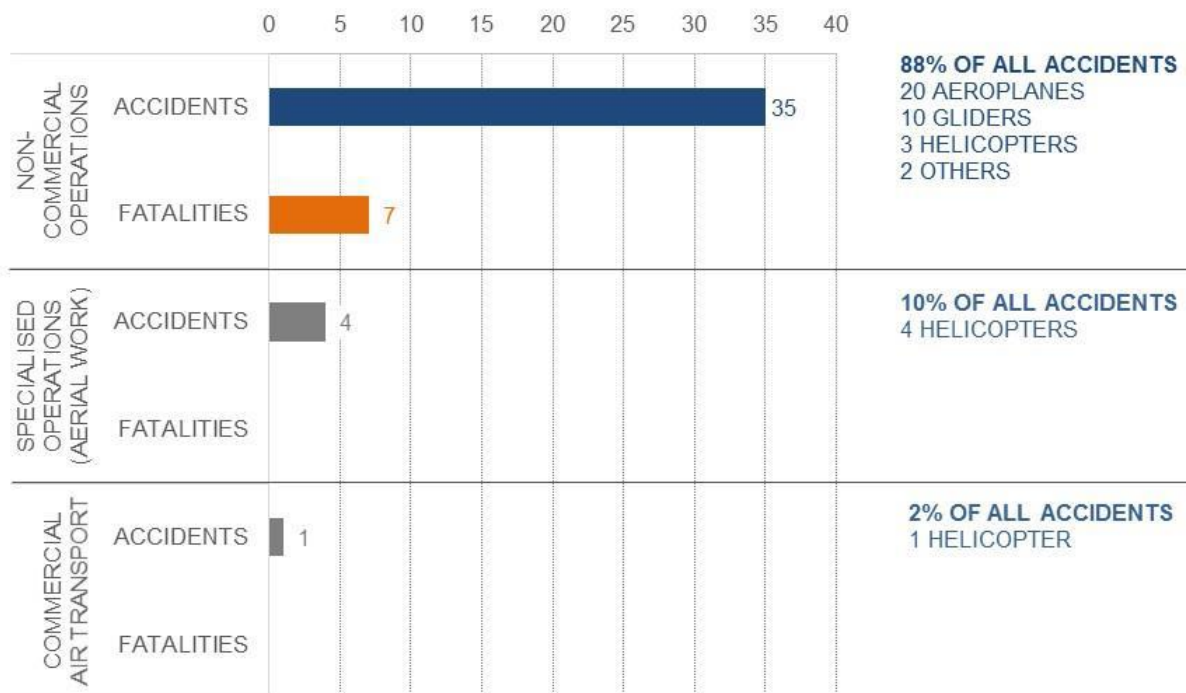


Ulteriore ribasso del tasso di incidenti a livello mondiale

Il livello di sicurezza nell'aviazione commerciale continua a essere molto elevato. Secondo i dati della [International Air Transport Association IATA](#) il tasso di incidenti globale è calato da 1,79 incidenti per milione di voli nel 2015 a 1,61 per milione di voli nel 2016. A livello europeo il 2016 è stato l'anno finora più sicuro di tutta la storia dell'aviazione commerciale: sono stati infatti registrati solo 8 incidenti di aerei commerciali con un peso al decollo superiore a 5,7 tonnellate.

L'evento più grave che ha colpito l'aviazione civile globale nel 2016 è stato quello del 28 novembre, quando un Avro RJ85 proveniente dalla Bolivia precipitò nei pressi di Medellin per insufficienza di carburante, causando la morte di tutte le 71 persone a bordo. Rimangono ancora da accertare le cause della caduta nel mare Mediterraneo di un Airbus 320 egiziano nel maggio 2016, dove persero la vita 66 persone: a bordo dell'airbus, nella parte posteriore dell'aeromobile, scoppiò un incendio per cause tuttora ignote.

40 incidenti in Svizzera e all'estero (con aeromobili svizzeri) nel 2016



Anche per l'aviazione civile svizzera il 2016 è stato un anno positivo sul piano della statistica degli incidenti. Tra gli aeromobili commerciali ad ala non è stato registrato alcun incidente. Il numero degli incidenti verificatisi in Svizzera (incluso con aeromobili stranieri) come pure il numero di quelli che hanno interessato aerei svizzeri all'estero è calato complessivamente da 60 (2015) a 40; vi hanno perso la vita sette persone (14 l'anno precedente), di cui 4 in incidenti con aliati.

Gli incidenti che hanno interessato tutti i tipi di aeromobili, ad eccezione degli elicotteri, sono calati da 70 a 39 per milione di voli. Nel caso degli elicotteri, invece, tale numero è salito da 3 per 100'000 movimenti nel 2015 a 5 nel 2016; non sono tuttavia stati registrati incidenti mortali.

Ad eccezione di tre elicotteri, negli altri casi si è trattato unicamente di piccoli aeromobili con un peso al decollo massimo inferiore a 2'250 kg. Le cause finora note di questi incidenti sono essenzialmente le seguenti: perdita del controllo dell'aeromobile per un calo di potenza del motore, condizioni meteorologiche avverse, uscita incontrollata dell'aeromobile dalla pista durante il decollo o l'atterraggio, collisione tra due aeromobili in volo (un caso) e collisioni a terra (due casi).

Sempre numerose le violazioni dello spazio aereo



La notevole complessità dello spazio aereo svizzero, insieme all'elevata intensità dei movimenti di volo in determinate zone, è alla base di numerose violazioni dello stesso, nonché di un rischio maggiore di quasi collisioni. Dopo la forte crescita delle violazioni registrata dal 2014 al 2015, nel 2016 le cifre sono leggermente calate, soprattutto per quel che riguarda gli aeromobili svizzeri, pur rimanendo a un livello elevato (353 segnalazioni). La maggior parte delle violazioni dello spazio aereo sono state registrate nello spazio C (106) e D (219). A seguito dell'introduzione del regolamento (UE) 376/2014 le violazioni dello spazio aereo possono essere segnalate anche dai piloti (in passato solo da Skyguide). Come misura preventiva l'UFAC ha prodotto insieme ai partner interessati [cinque brevi video](#) che illustrano i pericoli legati alle violazioni dello spazio aereo.

Aumentate le segnalazioni riguardanti droni

Negli ultimi anni la vendita di droni, soprattutto per uso amatoriale, è aumentata notevolmente. Secondo le ultime stime, in Svizzera ne sono stati venduti più di 100'000, ma non si dispone di cifre esatte sul numero degli apparecchi effettivamente utilizzati nel nostro Paese. Il numero di segnalazioni riguardanti droni, per lo più avvistamenti da parte dell'equipaggio degli aerei, è aumentato sensibilmente nell'ultimo anno; tuttavia tali cifre devono essere valutate anche in considerazione del nuovo obbligo di notifica introdotto in ottemperanza al regolamento UE 376/2014. Nel 2016 sono stati registrati complessivamente 48 Occurrence Report (OP) riguardanti RPAS, di cui 28 da parte di piloti o aeroporti in Svizzera e 5 da parte di equipaggi svizzeri all'estero. Sei report riguardano test con droni, quelli restanti non hanno alcuna relazione con aeromobili con persone a bordo. Anche nel 2016 non è stata registrata alcuna collisione con droni.