

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

La sicurezza aerea in Ticino è a repentaglio? (parte seconda)

Il 16 febbraio 2005, quale primo firmatario di un'interrogazione, chiedevo lumi sull'allora ipotesi di chiusura a Lugano dell'ufficio operativo di Skyguide, poi trasformata in realtà. Nel testo chiedevo se l'ipotesi non fosse in contraddizione con la volontà federale di potenziare la sicurezza aerea nel nostro Paese, settore ampiamente messo in discussione dopo l'incidente di Ueberlingen, e come intendeva muoversi il Governo.

Nella risposta 10 luglio 2007, a 30 mesi dall'interrogazione, oltre ad ammettere di non essersi mosso in alcun modo sulla questione sollevata, il Consiglio di Stato affermava che, nell'ambito della ripartizione dei compiti e delle competenze, "...la sicurezza aerea è, senz'ombra di dubbio, un compito a carico della società incaricata a tale scopo (nдр: Skyguide) e all'utenza, siano essi aeroporti, compagnie aeree e passeggeri. Alle autorità, nel limite in cui non siano proprietarie o gestori d'aeroporti, non compete - di regola e finora - nessun onere di questo tipo".

Ora, prescindendo dalle responsabilità giuridiche nel settore della sicurezza aerea, è interessante venire a sapere dal rapporto finale 2025 dell'Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici del 25 maggio 2009, che l'8 novembre 2006 nel circuito d'aerodromo dell'aeroporto di Lugano-Agno si è sfiorato un incidente tra due velivoli,, un Saab 2000 gestito dalla Darwin Airline SA e un altro velivolo gestito dalla scuola di volo Aero Locarno SA. Nel detto rapporto sui fatti, qualificati come gravi, il controllore d'aerodromo ha dichiarato che lavorava da solo nella torre di controllo e che ha dimenticato di fornire un'informazione di traffico essenziale al pilota del secondo velivolo inerente il Saab 2000 "...perché stava redigendo un nuovo METAR", ossia un compito amministrativo non inerente il controllo di volo. Il rapporto continua affermando che "Dalla chiusura del servizio Air traffic Services Reporting Office (ARO) locale e conformemente all'elenco dei compiti, il controllore d'aerodromo di Lugano, oltre alle proprie mansioni di controllo, deve svolgere compiti non-ATC (nдр: air traffic control). Questi ultimi sono eseguiti all'interno della torre di controllo, ma non in postazione ATC".

In estrema sintesi, nel novembre 2006 per poco due aerei non si scontrano sopra Lugano perché il controllore di volo in servizio era occupato in questioni amministrative collaterali, che sono decisamente aumentate a causa della chiusura del servizio ARO come pure a causa di mancanza di conoscenze ("lack of knowledge") da parte dell'ufficio AIS/C gestito da Lugano Airport SA

A parere dei sottoscritti, se si può ammettere che la questione della sicurezza aerea non sia strettamente e giuridicamente di responsabilità del Cantone, va detto come esso non possa e non debba sottrarsi a questa preoccupazione. Se dovesse capitare qualcosa per mancanza di controlli accurati non servirà a nulla nascondersi dietro queste formule giuridiche per affrontare l'opinione pubblica.

L'ufficio operativo luganese di Skyguide rappresentava un settore importante della sicurezza aerea nella nostra regione. Apprezzato dagli operatori del settore, dotato di personale specialistico, esso costituiva un punto di riferimento per tutte le attività legate alla sicurezza aerea in Ticino. Ora non c'è più, i compiti sono stati centralizzati a Zurigo, al momento della sua chiusura

la Lugano Airport SA non volle assumere nemmeno una delle persone che stavano perdendo il lavoro, cosa che sarebbe andata a vantaggio della società per la gestione dello sportello AIS/C che il rapporto indica come attualmente mancante di conoscenze, ed i risultati si vedono.

Considerato quanto sopra chiediamo al Consiglio di Stato

1. Il Consiglio di Stato era al corrente dei fatti qui riportati e delle risultanze del rapporto 25 maggio 2009?
2. Ritiene di doversi attivare affinché certi fatti non capitino più nei cieli del nostro Cantone, perlomeno per quel che riguarda il traffico aereo regionale, o intende continuare a trincerarsi dietro posizioni di carattere giuridico?

Manuele Bertoli

Carobbio - Corti - Ghisletta R. - Lepori -

Marcozzi - Malacrida - Pestoni