

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Manuele Bertoli
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 22 ottobre 2009 no. 283.09 La sicurezza aerea in Ticino è a repentaglio? - parte seconda

Signori deputati,

nel vostro articolato atto parlamentare prendete spunto da uno specifico evento per affrontare il tema della sicurezza aerea dello scalo sottocenerino, senza considerare il contesto generale. Per questo motivo prima di affrontare i due quesiti vi illustriamo, senza la pretesa di entrare nei dettagli, quale sia l'attuale situazione sia in termini materiali che di competenze, laddove non si vuol per nulla *"trincerarsi dietro posizioni di carattere giuridico"*, ma si deve semplicemente tener conto che la complessità della materia può essere affrontata e gestita solo con una stretta collaborazione tra le varie istanze ed i vari attori coinvolti.

Per l'elaborazione delle indicazioni che andiamo ad esporvi abbiamo dovuto far capo all'Ufficio federale d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (UIIA/BFU), che ha redatto il rapporto dal quale voi avete preso spunto per l'atto parlamentare, ed alla Direzione della Skyguide di Ginevra. Per questo motivo solo oggi siamo in grado di presentarvi la risposta.

1. Contesto

Il tema generale della sicurezza aerea era già stato illustrato nella risposta dello scrivente Consiglio all'interrogazione no. 28.05 del 16 febbraio 2005. Non riprenderemo dunque quanto già illustrato in quella sede, ma vi daremo le indicazioni necessarie per correttamente valutare il tema generale e l'evento oggetto del rapporto UIIA/BFU del 25 maggio 2009.

1.1 Rapporto dell'UIIA/BFU no. 2025 del 25 maggio 2009

L'aviazione civile, a differenza degli altri vettori di mobilità che solo da alcuni anni si stanno allineando su un approccio simile, ha sempre considerato gli incidenti rilevanti come momento di valutazione per migliorarne la sicurezza sia tecnologica sia gestionale. Per questo motivo nella Convenzione internazionale sull'aviazione civile (convenzione di Chicago) del 7 aprile 1944 (annesso 13: concetto poi ripreso nella Legge federale sull'aviazione civile, art. 24) si è definita l'obbligatorietà di procedere con delle inchieste volte a *"prevenire futuri infortuni o incidenti"*. Queste inchieste, che scaturiscono in rapporti, sono condotte da un servizio specifico della Confederazione: l'Ufficio federale degli infortuni aeronautici UIIA/BFU. I rapporti, ora pubblici, sono messi a disposizione dell'utenza (interessati allo specifico evento, Ufficio federale dell'aviazione civile, aeroporti, associazioni di categoria, piloti, ecc.) ma non sono inviati alle Autorità cantonali.

Nel caso specifico (evento dato da un “*pericoloso avvicinamento*” tra due velivoli - AIRPROX - dell’8 novembre 2006) non ci permettiamo di commentare ed ancor meno di trarre delle conclusioni relative alla sicurezza dell’Aeroporto di Lugano-Agno. Vale però la pena rilevare come l’UIIA presenta una media di diverse decine di rapporti annui e che la casistica AIRPROX in Svizzera nell’ultimo decennio ha riguardato ben 110 casi di cui solo 4 in Ticino. Sulla base di queste indicazioni, ma non solo su queste, l’Ufficio federale dell’aviazione civile e gli altri attori (aeroporti, Skyguide, costruttori, ecc.) aggiornano, se del caso, le modalità operative per quanto riguarda il “compito permanente” di garantire la sicurezza.

Va infine annotato come di regola nei rapporti UIIA/BFU, laddove necessario, vengono formulate delle raccomandazioni. Nel rapporto da voi menzionato le indicazioni si sono concluse con la definizione della “causa” dell’incidente e non è stata formulata nessuna raccomandazione.

Nel merito del tema che parrebbe essere al centro della vostra attenzione, cioè la riorganizzazione di alcuni compiti tra il gestore dell’Aeroporto (Lugano Airport SA) e la Skyguide, abbiamo interpellato quest’ultima che ci ha precisato quanto segue.

1. Lo spazio aereo svizzero, gestito da Skyguide e nel quale si registrano 3’400 movimenti giornalieri civili e militari (1.2 mio movimenti aerei annui), è uno dei più densi e complessi dell’intera Europa. A Skyguide è riconosciuta la piena capacità ed affidabilità di gestire questa particolare situazione al punto da essere considerata a livello europeo.
2. Nel periodo 2005/2006 non solo a Lugano-Agno, ma anche a Berna-Belp, Zurigo-Kloten e Ginevra-Cointrin sono state chiuse le attività ARO. La centralizzazione di questo servizio è stata fatta a livello nazionale grazie alla disponibilità di nuovi servizi d’informazione.
3. Nel caso concreto di Lugano-Agno si rileva che gli attuali servizi di sicurezza aerea soddisfano gli stessi criteri che valgono per tutti i grandi aeroporti svizzeri.

1.2 Sicurezza aerea dell’Aeroporto di Lugano-Agno

Lo scrivente Governo ritiene ovviamente che la sicurezza dell’aeroporto principale del Cantone debba essere garantita. È però evidente che il tema non può essere direttamente gestito dall’Autorità cantonale o da uno dei suoi servizi, ma ci si debba riferire - già solo per la specificità della materia - alle Autorità/servizi preposti che nell’aviazione sono a livello di Stato o a livello internazionale.

La Confederazione ha dato preciso mandato alla Società anonima svizzera per il controllo dello spazio aereo civile e militare (Skyguide SA) di garantire lo svolgimento sicuro del traffico aereo in Svizzera ed in alcuni comparti dei Paesi limitrofi. Le condizioni quadro per lo svolgimento delle attività di Skyguide sono regolate dalla Legge federale sulla navigazione aerea (LNA) e dall’Ordinanza concernente il servizio della sicurezza aerea (OSA).

In termini generali la Confederazione ha però mantenuto l’incombenza di controllare che tutti gli attori assolvano al meglio i propri compiti tramite l’Ufficio federale dell’aviazione civile (UFAC). Il Consiglio di Stato, quindi, per valutare e capire quale sia il livello e la qualità della sicurezza aerea, specie per le zone aeroportuali, si basa sulle indicazioni e sulle decisioni UFAC.

È noto, perlomeno dalla decisione UFAC del 2003 di limitare parzialmente l’avvicinamento strumentale da sud a Lugano-Agno in poi, come questo tema sia oggetto di particolari valutazioni da parte dell’Autorità federale. Le priorità d’intervento sono, per lo scrivente Governo, quelle indicate dall’UFAC relative a procedure e sistemi di avvicinamento e atterraggio in condizioni di bassa visibilità. In quest’ottica si è espressa l’Autorità federale dapprima nel “Rapporto sulla politica aeronautica - LUPO” del 2004, poi nel 2005 con l’analisi sistematica dei potenziali rischi dell’aviazione nazionale, che è scaturita nella decisione del

2007 dell'UFAC di approfondire alcune procedure di avvicinamento strumentale negli Aeroporti di Berna-Belp, Grenchen, Lugano-Agno, Sion e San Gallo-Altenrhein.

Per Lugano-Agno negli scorsi anni, grazie agli approfondimenti di un "gruppo di lavoro ad hoc" nel quale erano coinvolti vari attori, ma non il Cantone, sono state identificate una serie di misure puntuali volte a migliorare la situazione, basate soprattutto su ausili di orientamento e di avvicinamento ottici (luci al suolo) che sono state recentemente approvate dall'UFAC e che saranno implementate nel corso del corrente anno. A quel punto resterà da sviluppare e realizzare il nuovo sistema di avvicinamento da sud, probabilmente basato sull'utilizzazione di satelliti. Per quanto ci consta, non vi sono altre casistiche tali da richiedere particolari misure.

2. Nel merito dei quesiti posti

Sulla base delle considerazioni precedentemente esposte, rispondiamo di seguito ai quesiti sollevati in relazione alla concreta fattispecie.

1. *Il Consiglio di Stato era al corrente dei fatti qui riportati e delle risultanze del rapporto 25 maggio 2009?*

La scrivente Autorità cantonale non era a conoscenza del rapporto UIIA/BFU del maggio 2009 e neppure dell'evento dell'8 novembre 2006.

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?*

La sicurezza dell'aeroporto principale del Cantone è sicuramente una delle preoccupazioni dallo scrivente Governo. La complessità e la delicatezza della materia, alle quali va aggiunta una chiara definizione delle specifiche competenze, obbligano l'Autorità cantonale a dover far affidamento sulle indicazioni e sulle decisioni degli Enti preposti. L'evento del novembre 2006 e le relative conseguenze non sono mai stati evidenziati come pericolosi al punto da richiedere ulteriori misure. Skyguide stessa, interpellata sulla base della vostra interrogazione, ha evidenziato che gli attuali servizi di sicurezza aerea soddisfano i medesimi criteri che valgono per tutti i grandi aeroporti svizzeri.

Vogliate gradire, signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

Il Cancelliere:

G. Gendotti

G. Gianella

Copia per conoscenza:

- Skyguide SA, Route de Pré-bois 15-17, 1215 Ginevra;
- Ufficio federale d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (UIIA/BFU), Aèropôle 1, Route de Morens, 1530 Payerne;
- Ufficio federale dell'aviazione civile, 3003 Berna;
- Municipio della Città di Lugano, 6901 Lugano;
- Direzione di Lugano Airport SA, aeroporto, 6982 Agno;
- Delegato cantonale per l'aviazione civile, Servizi generali del DT;
- Dipartimento del territorio.