



17.07.2007

Statistica 2006 degli avvicinamenti a distanza critica (Airprox) nello spazio aereo svizzero

Definizione di un Airprox

Al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, le autorità preposte all'aviazione civile internazionale hanno definito delle distanze minime di separazione tra gli aeromobili che volano secondo le regole del volo strumentale (IFR). Spetta ai servizi di sicurezza aerea sorvegliare il rispetto di queste distanze. Nel caso dei velivoli che volano secondo le regole del volo a vista (VFR), il compito di evitare le collisioni incombe ai piloti stessi, secondo il principio del «vedere ed evitare».

Stando alla definizione adottata a livello internazionale, si è in presenza di un Airprox (Aircraft Proximity) quando la distanza tra due aeromobili come pure le posizioni e le velocità relative sono tali da comprometterne la sicurezza. I servizi di sicurezza aerea e le compagnie aeree sono tenuti a segnalare questi casi all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) e all'Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici (UIIA).

Inchiesta sugli Airprox

Gli Airprox segnalati sono trattati da un organo specializzato, la Commissione ATIR (Air Traffic Incident Report), composta da rappresentanti dell'UFAC e di Skyguide, da piloti militari e civili nonché da rappresentanti delle associazioni professionali degli addetti alla sicurezza aerea e dei piloti. La Commissione è incaricata di determinare le cause di un Airprox. All'occorrenza, essa sottopone all'UFAC raccomandazioni di sicurezza atte a prevenire i casi di Airprox. Non è invece compito della Commissione ATIR punire e individuare i responsabili; il suo lavoro mira unicamente ad aumentare la sicurezza aerea in Svizzera.

La Commissione ATIR è pure incaricata di classificare gli Airprox secondo le norme ESARR (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) emanate da Eurocontrol, l'Organizzazione europea per la sicurezza della navigazione aerea. Sono state definite le seguenti categorie di rischio:

- Rischio A: forte rischio di collisione tra aeromobili
- Rischio B: la sicurezza degli aeromobili non è garantita
- Rischio C: nessun rischio di collisione
- Rischio D: il rischio per gli aeromobili coinvolti non è determinabile con esattezza
- Rischio E: la sicurezza degli aeromobili è garantita

L'UIIA conduce inchieste in relazione a incidenti dove vi è stato un notevole rischio di collisione o dei quali si suppone che potrebbero essere classificati nella categoria A. Fino alla fine di agosto 2005, l'UIIA dirigeva anche la Commissione ATIR. Dallo scorso mese di settembre questo compito spetta invece all'UFAC.



Statistica Airprox 1995 - 2006

anno	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Totale Airprox	20	14	22	20	29	46	47	49	65 (+18)*	77	75	61
Rischio A	2	2	2	4	12	22	13	15	25 (+3)*	16	9	13 **
Rischio B	12	6	9	8	6	14	10	6	10 (+6)*	12	22	13
Rischio C	4	6	5	6	11	7	24	28	30 (+9)*	45	39	31
Rischio D	2	0	6	2	0	2	0	0	0	4	5	4
Totale voli strumentali	1'024'919	1'069'424	1'119'826	1'224'425	1'266'204	1'352'319	1'324'578	1'287'862	1'287'665	1'328'054	1'370'437	1'409'762
N. di Airprox ogni 100'000 voli	2,0	1,3	2,0	1,6	2,3	3,3	3,5	3,9	5,0 (6,4)*	5,8	5,5	4,3

* N. di Airprox nello spazio aereo E (settore ARFA)

** 10 casi vengono attualmente esaminati dall'UIIA; la loro classificazione è ancora pendente