

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Paolo Sanvido
Deputato al Gran Consiglio

Interrogazione 21 novembre 2013 n. 258.13

Lodrino - il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) ha intenzione di vendere l'aerodromo?

Signor deputato,

di seguito rispondiamo alla sua interrogazione riguardante la nuova situazione data dall'approvazione del Consiglio federale del 20 novembre 2013 della "scheda PSIA (Piano settoriale federale dell'infrastruttura aeronautica) di Lodrino". Prima di entrare nel merito delle domande esprimiamo alcune considerazioni di ordine generale, con particolare riferimento alle competenze della Confederazione nel settore dell'aviazione civile e alla cronistoria che ha portato alla decisione sulla scheda PSIA:

1. Competenze nel settore dell'aviazione civile

Occorre evidenziare che la Confederazione, cosciente del fatto che il settore dell'aviazione civile è regolato soprattutto da normative internazionali e che la gestione dello spazio aereo comporta tecnicamente e territorialmente tematiche complesse difficilmente gestibili dalle Autorità cantonali, ha tenuto per sé la competenza legislativa.

Di conseguenza, ai sensi dell'art. 87 della Costituzione federale, la legislazione sull'aviazione compete alla Confederazione. Il dettato costituzionale è stato concretizzato con l'emanazione della Legge federale sulla navigazione aerea (LNA) del 21 dicembre 1948, laddove si definiscono il principio generale che l'uso dello spazio aereo svizzero da parte di aeromobili è autorizzato entro i limiti della legislazione federale in generale e che degli accordi internazionali in materia di aviazione civile vincolano la Svizzera.

Dalla sovranità della Confederazione discende pure la competenza federale di pianificare l'infrastruttura aeronautica (aeroporti, campi di volo, eliporti, aree di atterraggio di montagna, ecc.). In quest'ottica il Consiglio federale nell'ottobre 2000 ha approvato il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) che stabilisce in modo vincolante per le Autorità cantonali e comunali gli obiettivi e le esigenze relativi all'infrastruttura civile svizzera (art. 3a cpv. 1 OSIA). La Confederazione, rappresentata dall'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), in stretta collaborazione con le Autorità locali, regionali e cantonali, per ogni singola infrastruttura ha definito una specifica pianificazione nella forma di "scheda PSIA" che precisa la funzione (integrazione nella rete nazionale del singolo aeroporto/aerodromo, tipologia d'utenza, numero e tipo di movimenti aerei massimi a medio termine, ecc.) della singola infrastruttura, il perimetro territoriale (che sarà ripreso nella pianificazione d'utilizzazione comunale o cantonale), le zone di sicurezza (basate sul catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli - CSLO) e le isofone (elaborate sulla base del contesto definito dall'Ordinanza federale sull'inquinamento fonico - OIF).

Per i quattro aeroporti ticinesi la situazione attuale è la seguente:

- Lugano/Agno: scheda PSIA approvata dal Consiglio federale nel 2004 sulla base delle concessioni quadro e d'esercizio rilasciate dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, delle energie e delle comunicazioni (DATEC) nel 1996;
- Locarno: scheda PSIA in elaborazione finale da parte del DATEC (procedura di consultazione finale conclusa nell'estate 2013 in parallelo a quella di Lodrino);
- Lodrino: scheda PSIA approvata dal Consiglio federale il 20 novembre 2013;
- Ambri: scheda PSIA, coordinata con la pianificazione del "nuovo stadio di ghiaccio", in elaborazione per la fase di consultazione finale che dovrebbe tenersi nella primavera 2014.

2. Cronistoria

Le prime attività di volo militari nella Riviera, quelle civili si concentravano a Bellinzona e a Locarno, risalgono al primo decennio del XX secolo. In seguito la Confederazione consolidò la presenza delle Forze aeree creando, nel settembre 1941, l'aerodromo militare di Lodrino.

A fianco delle attività di volo militari si svilupparono le attività di sostegno assicurate dapprima da un apposito servizio del Dipartimento militare federale, ora riconfigurato nella "RUAG Aerospace" (Società anonima di proprietà della Confederazione) che attualmente occupa 115 collaboratori e 15 apprendisti.

L'11 giugno 1993 l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) autorizzò la Heli Tv SA a costruire e gestire un "campo di aviazione per elicotteri" a Lodrino, a sud/ovest dell'aerodromo militare.

Nel Piano settoriale militare (PSM) del 2001 la Confederazione, definendo le proprie necessità in materia di infrastrutture militari, definì che le infrastrutture logistiche di Lodrino venivano abbandonate, ma restavano delle necessità di utilizzazione delle infrastrutture operative (pista, ecc.) legate soprattutto alle scuole di volo militari basate all'aeroporto cantonale di Locarno.

Il Consiglio di Stato, già confrontato nella metà degli anni novanta con il completo abbandono da parte delle Forze aeree dell'aerodromo di Ambri, affinò questa nuova situazione che andava ben oltre la tematica aviatoria, e toccava aspetti economici. A livello pianificatorio cantonale ben presto il riposizionamento dell'ex-aerodromo militare di Lodrino venne definito dallo scrivente Governo nel concetto di "polo aviatorio" formulato dapprima (2006) nella nuova politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA) e poi nella scheda M9 del Piano direttore del 2009.

La citata approvazione della scheda PSIA Lodrino da parte del Consiglio federale del 20 novembre 2013 è quindi la conclusione del processo di riconversione da militare a civile dell'aerodromo. Negli ultimi dieci anni i servizi dei Dipartimenti cantonali del territorio, delle istituzioni e delle finanze ed economia hanno seguito da vicino, assieme al Municipio di Lodrino e all'Ente regionale di sviluppo del Bellinzonese e valli (ERSBV), lo sviluppo della situazione.

In sintesi si può affermare che con la decisione del Governo federale si è conclusa la fase politica nella quale si è definito il quadro generale: ora spetta all'economia sviluppare il "polo aviatorio" di Lodrino. Ciò non significa che si abbandona l'aeroporto, ma che i ruoli sono diversi e spetterà all'iniziativa privata assicurare il ruolo centrale di promotore.

Nel merito delle domande puntuali rispondiamo come segue.

1. **Risulta al Governo che il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS) vuole procedere con la dismissione del suo impegno a Lodrino e ha intenzione di vendere l'aerodromo?**

Il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport aveva già chiaramente indicato nella revisione del 2001 del Piano settoriale delle infrastrutture militari (PSM) la sua intenzione di abbandonare le infrastrutture logistiche militari di Lodrino e di limitarsi al suo utilizzo in ragione di alcune migliaia di movimenti aerei annui, legati alle necessità delle scuole di volo militari basate all'aeroporto cantonale di Locarno.

In quest'ottica una parte importante delle infrastrutture era già stata venduta dalla Confederazione alla "RUAG Aviation" e una porzione di terreno a sud/ovest alla "Heli Tv SA".

Per quanto riguarda il futuro delle infrastrutture l'attuale indirizzo della Confederazione, come per tutti gli ex-aerodromi militari dismessi nell'ultimo ventennio (es. Ambri), è di cedere prioritariamente alle Autorità locali, se lo richiedono, la parte "operativa" (pista) e di affittare, anche a lungo termine, le infrastrutture logistiche.

2. Se sì, il Governo in questa procedura è stato coinvolto?

I Dipartimenti cantonali delle istituzioni, del territorio e delle finanze ed economia hanno seguito e seguono l'evolversi della situazione affinché la presenza dell'aerodromo di Lodrino possa mantenere e sviluppare gli attuali posti di lavoro e di apprendistato.

A livello procedurale le decisioni federali relative alle infrastrutture militari (PSM) e civili (PSIA) sono state prese in stretta collaborazione non solo con il Governo cantonale, ma anche con i Comuni, l'Ente regionale di sviluppo (ERSBV) ed Armasuisse (servizio del DDPS delle proprietà e delle strutture logistiche).

Per la vendita o l'affitto delle proprietà della Confederazione la procedura è iniziata da pochi mesi.

3. Qual è l'impatto di questo cambiamento per le attività economiche che sono svolte attualmente presso l'aerodromo di Lodrino?

L'obiettivo principale è quello di promuovere a Lodrino una serie di attività legate, direttamente o indirettamente, alla RUAG che con la drastica diminuzione delle necessità di manutenzione degli aeromobili delle Forze aeree, sempre più deve trovare un suo spazio nel settore dell'aviazione civile.

Va pure rilevato che il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, delle energie e delle comunicazioni (DATEC) per l'apertura all'aviazione civile degli ex-aerodromi militari svizzeri aveva indicato che l'impatto ambientale civile dovesse essere simile al precedente militare e cioè: attività di volo solo diurne principalmente nei giorni feriali e rispetto dei "valori di pianificazione" dell'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF). Anche i Comuni hanno indicato come questi dovessero essere i presupposti sui quali sviluppare, se del caso, un nuovo aerodromo civile.

Secondo lo scrivente Governo l'impatto generale, cioè quello valutato nell'ottica dello sviluppo sostenibile e non solo economico, è sicuramente positivo.

4. Con questi cambiamenti l'opzione di prolungo verso sud di 120 metri rimane ancora valida e attuale?

L'opzione di prolungo sud della pista è stata valutata, soprattutto per lo scenario a lungo termine. In quest'ottica è stata definita quale possa essere la lunghezza massima della pista in relazione alla topografia (fiume Ticino e Boscone di Moleno). A livello locale i due Comuni direttamente coinvolti (Lodrino e Moleno) si sono dichiarati favorevoli.

Secondo il DATEC questa opzione *...non è stata sufficientemente comprovata...* e andrà ulteriormente approfondita. La scheda PSIA recentemente approvata dal Consiglio federale contempla l'ipotesi di allungare la pista verso sud quale misura con il grado "Informazione preliminare".

Ciò significa che se l'allungamento della pista fosse necessario si dovrà consolidare dapprima il quadro pianificatorio ed aggiornare la scheda PSIA con una nuova decisione del Consiglio federale, così come fatto negli scorsi anni per altri aerodromi svizzeri.

5. Cosa comporta tale cambiamento d'uso rispetto al Piano settoriale Militare e al Piano Direttore cantonale?

La decisione del Consiglio federale del 20 novembre 2013 è coerente sia con il Piano settoriale Militare che con il Piano direttore cantonale del 2009, per cui non è necessario nessun cambiamento.

Va altresì rilevato che con questa decisione federale si conferma ancora una volta l'indirizzo cantonale in materia di infrastrutture aeronautiche definito nel 2006 nella nuova politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA) e nel 2009 nella scheda M9 del Piano direttore.

Va anche segnalato che nel settembre del 2013 il Consiglio federale ha approvato la revisione del Piano direttore cantonale e con essa la scheda M9 in oggetto. La coordinazione formale tra i vari livelli di competenza in ambito di ordinamento territoriale ha confermato, per l'ex-aerodromo militare di Lodrino, il grado "Dato acquisito".

6. Il cambiamento d'uso da infrastruttura militare a campo d'aviazione civile richiede di riunire gli attuali impianti (militari e civili) in un impianto unico con l'istituzione della figura dell'esercente dell'aerodromo. Questo ruolo può essere assunto direttamente dal Cantone?

La decisione del Consiglio federale ha definito che le attività di volo a Lodrino, finora formalmente soggette a due situazioni diverse (a sud/ovest: campo di aviazione per elicotteri della Heli Tv SA autorizzato dall'UFAC nel 1993 e a nord/est ex-aerodromo militare gestito dal DDPS/VBS), saranno riunite, non solo dal profilo pianificatorio, ma anche e soprattutto per quello gestionale in un'unica struttura con un unico esercente ed un unico regolamento di esercizio.

La possibilità che il Cantone giocasse un ruolo attivo nella gestione dell'aerodromo di Lodrino non è mai stata presa in considerazione. Per contro si è ventilato un accompagnamento del Cantone per quanto riguarda l'eventuale acquisizione delle proprietà della Confederazione e la promozione delle nuove attività economiche.

Nell'ambito della politica economica regionale il Cantone sta inoltre approfondendo, tramite l'Ufficio per lo sviluppo economico e in collaborazione con la Fondazione AGIRE, l'Ente regionale di sviluppo del Bellinzonese e Valli e l'Istituto Inno3 della SUPSI, la possibilità di sviluppare il polo dell'aviazione della Riviera.

Ciò sulla base delle competenze presenti alla RUAG, nonché di nuove competenze che si potrebbero creare grazie al crescente interessamento di aziende del settore intenzionate a insediarsi in questo comparto e alle sinergie con il progetto nazionale Swiss Aerospace Cluster (www.swiss-aerospace-cluster.ch).

7. I costi di questa nuova figura saranno ripartiti proporzionalmente a carico degli operatori attivi sul sedime di Lodrino?

È evidente che, come su tutti gli aerodromi svizzeri ai sensi dell'Ordinanza del DATEC del 13 febbraio 2008 sul capo d'aerodromo (RS: 748.131.121.8), anche il nuovo esercente dell'aerodromo di Lodrino dovrà avvalersi di un collaboratore che verso l'Autorità federale assicurerà una corretta gestione delle attività di volo.

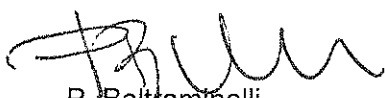
I costi di questo collaboratore, come pure gli altri costi legati direttamente all'esercizio aeroportuale, saranno ripartiti sugli utilizzatori.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 10 ore lavorative.

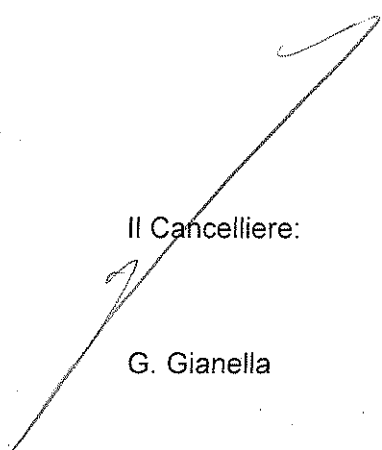
Voglia gradire, signor deputato, i nostri migliori saluti.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:


P. Beltraminelli

Il Cancelliere:


G. Gianella

Copia:

- Dipartimento del territorio
- Dipartimento delle istituzioni
- Dipartimento delle finanze e dell'economia