

INTERPELLANZA

Aeroporto cantonale di Locarno: la Confederazione sostiene il progetto di mini-allungamento definendo il contesto all'interno del quale il Cantone ha progettato ed eseguito l'esame di impatto ambientale. Il Cantone a che punto è?

del 12 giugno 2020

Uno dei settori più regolamentati e, con questo approccio, limitati è senza dubbio l'aviazione civile. In Ticino questo ha portato il Consiglio di Stato già negli anni ottanta a riprendere nella pianificazione territoriale e finanziaria lo sviluppo degli aeroporti civili dapprima con la "Concezione del traffico aereo" del 1987 e poi al "Piano delle infrastrutture aeronautiche" del 2006. Queste precise decisioni del Governo elaborate con la concreta partecipazione dei Comuni, degli Enti di sviluppo regionali e le Commissioni regionali dei trasporti hanno portato al consolidamento dei quattro aeroporti civile ticinesi nei Piani regolatori e, soprattutto, nella pianificazione federale dell'infrastruttura aeronautica, cioè il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica - PSIA.

Questo notevole sforzo risulta apprezzato dall'Autorità federale perché in questo lungo processo sono stati consolidati vari aspetti sia di carattere cantonale, come la ripartizione funzionale delle attività aeronautiche sui quattro aeroporti, sia nelle specificità regionali.

Per l'aeroporto cantonale di Locarno, acquistato nel lontano 1955 per farne l'aeroporto cantonale, il processo è stato, per l'aviazione, particolarmente doloroso in quanto l'iniziale obiettivo di sviluppo, deciso dal Consiglio di Stato nel 1987 e approvato dal Gran consiglio nel primo Piano direttore del 1990, che prevedeva il potenziamento delle capacità operative in modo da renderlo complementare a quello di Lugano/Agno, è stato ridotto nel 1999 al solo mantenimento delle tipologie di utenza civili presenti a Locarno già dagli anni settanta, jet business compresi. Questo declassamento è stato motivato dalle necessità di preservare l'avifauna migratrice delle Bolle presente da secoli in quella zona e mai messe in discussione delle attività aeroportuali iniziate negli anni trenta dello scorso secolo.

Non ci è sfuggito che la Confederazione e diverse aziende private, REGA in testa, hanno affrontato e concluso la seconda fase di aggiornamento delle infrastrutture civili e militari, con un investimento complessivo ben superiore ai cento milioni di franchi e senza che non vi sia stata nessuna formale opposizione.

Nel frattempo l'aeroporto cantonale è stato ripreso nella pianificazione del Piano di Magadino che dopo un primo interessante progetto urbanistico di ordinamento territoriale degli anni novanta, apprezzato da Berna e da altri Cantoni, si è consolidato nel 2014 in un vero e proprio piano di protezione naturalistico che a distanza di sei anni non è ancora decollato. Se anche in questo piano l'aeroporto cantonale ha conservato tutta la sua importanza, specie con il declassamento dell'obiettivo di sviluppo, significa che il progetto di mini-allungamento della pista principale è perfettamente coordinato.

Ora siamo alla fase finale di approvazione del progetto di mini-allungamento della pista principale di Locarno e su questo mettiamo la nostra attenzione. Dal profilo politico va evidenziato che dieci Municipi della Regione, città di Locarno e Bellinzona in primis, e le due Commissioni regionali dei trasporti hanno colto l'occasione della pubblicazione del progetto per formulare direttamente al Dipartimento federale dei trasporti (DATEC) il loro pieno sostegno.

Fatte queste premesse formuliamo al Consiglio di Stato i seguenti quesiti.

1. Nella procedura federale di approvazione del progetto di mini-allungamento l'ufficio cantonale delle domande di costruzione è chiamato a presentare l'avviso cantonale. Il

progetto, elaborato nel corso di più di 20 anni, è stato finalmente pubblicato a fine 2019: a che stadio di procedura si trova?

2. In questa fase intermedia di procedura è previsto un primo avviso cantonale. Per non bloccare ulteriormente la realizzazione dell'aggiornamento dell'infrastruttura operativa, non si rischia di valutare solo gli aspetti naturalistici (legittimi, ma che vanno contestualizzati) e soprattutto già superati dai molteplici approfondimenti scientifici ampiamente illustrati nella documentazione di progetto pubblicato a fine 2019, dimenticando il quadro generale che ha compiutamente definito la fattibilità del progetto?
3. La direzione civile dell'aeroporto cantonale verrà coinvolta nella preparazione dell'avviso cantonale? Di seguito, i consulenti ambientali del progetto avranno modo anche loro di formulare delle considerazioni e di esprimersi sulle nuove indicazioni dei servizi ambientali?
4. Non crede il Consiglio di Stato che tutto questo dibattere sulla sensibilità ambientale del Cantone su un progetto cantonale (mini-allungamento che nulla cambia nella tipologia d'utenza) riguardante l'unico aeroporto cantonale sia un esercizio superato?
5. Ora si deve solo decidere se l'aeroporto di Locarno debba restare nella sua attuale valenza di terzo aeroporto nazionale della categoria (invidiatoci dagli ambienti aeronautici d'oltralpe) o essere declassato campo di volo per la sola aviazione leggera?
6. Nell'eventualità che l'ufficio delle domande di costruzione emetta un primo preavviso non favorevole alla realizzazione del mini-allungamento, limitandosi al solo aspetto naturalistico (ipotesi difficilmente comprensibile), è d'accordo il Consiglio di Stato di lasciare ampio margine di manovra al DATEC di approvare il progetto?
7. Sicuramente a quel punto si innescherà la tesi della non valenza generale dell'aeroporto e si chiederà la totale chiusura, con l'abbandono da parte dei militari che andranno oltralpe e perderemo altri duecento posti di lavoro qualificati, dell'aeroporto cantonale. È comprensibile che i singoli servizi dell'amministrazione e la Fondazione Bolle pongano grande attenzione agli aspetti di loro competenza. Qui si arrischia di andare ben oltre al grado definito dal Consiglio federale e dall'Autorità cantonale e la politica deve reagire. A questo punto il Consiglio di Stato è d'accordo di informare il DATEC che il primo avviso tecnico cantonale, se effettivamente fosse stato formulato in dispregio del lavoro politico che ha portato a presentare il progetto più limitato (mini-allungamento verso Bellinzona della pista esistente e da poco ammodernata senza nessuna opposizione) per salvaguardare l'avifauna delle Bolle di Magadino, è solo una segnalazione di attenzione ad solo aspetto naturalistico e si conferma la necessità di finalmente realizzare il mini-allungamento?

Roberta Passardi
Franscella - Käppeli