

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Aeroporto cantonale di Locarno: giù le mani dai 200 posti di lavoro

L'aeroporto di Locarno è stato aperto nel 1939 dalla sezione locarnese dell'Aero Club Svizzero sulla spinta di Italo Marazza, un ticinese pioniere dell'aviazione.

Grazie al contributo finanziario della maggior parte dei comuni della regione del locarnese fu possibile realizzare gli edifici civili, il più significativo era l'Aviorimessa numero uno.

Dal profilo politico nel 1955 il Consiglio di Stato abbandonò la sua intenzione di costruire l'Aeroporto cantonale alle porte di Giubiasco e acquistò il campo di aviazione e le infrastrutture di Locarno.

Le vicende alterne, che hanno visto anche l'insediamento nel 1940, della Base aerea dell'esercito svizzero in cui oggi si formano i futuri piloti, hanno portato l'Aeroporto cantonale di Locarno all'attuale situazione, dove l'Aviorimessa numero uno, suo malgrado e dopo 82 anni, rimane il centro dello sviluppo dell'aviazione civile.

Di cultura aeronautica, seppur a volte sottovalutata e considerata di nicchia, in Ticino ce n'è, se si considera che l'interesse per il volo risale ai primi anni del 1900, poco dopo il primo volo dei fratelli Wright del 1903, con i voli pionieristici a Lugano e l'apertura del primo aeroporto a Bellinzona nel 1915 a cui hanno poi fatto seguito le aperture dell'aeroporto a Lugano-Agno nel 1938, dell'aeroporto di Locarno nel 1939, della Base aerea di Locarno e dell'aeroporto di Lodrino nel 1941, dell'aeroporto di Ambri e nel 1947 dell'aeroporto di Ascona.

Questo ha contribuito allo sviluppo di una vera e propria cultura aeronautica e una notevole competenza in questo specifico settore. Senza scordare l'indotto in posti di lavoro e formazione, soprattutto qualificati, e in ricadute sull'economia, che queste presenze hanno significato e significano.

L'Aeroporto cantonale di Locarno dà oggi lavoro a più di duecento collaboratori (una mini Officina FFS di Bellinzona) come confermato dallo stesso Consiglio di Stato.

Il contesto di pianificazione territoriale dell'Aeroporto cantonale di Locarno, frutto di una stretta collaborazione tra Confederazione, Cantone, Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia e Città di Locarno, e la sua chiara valenza nazionale per l'aviazione militare e civile, sono indicati nella scheda M9 (Rango acquisito) del Piano Direttore cantonale, nella scheda del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) approvata dal Consiglio federale del 17 dicembre del 2014 e nel Piano di Utilizzazione Cantonale (PUC) del Parco del Piano di Magadino adottato dal Gran Consiglio ticinese il 18 dicembre 2014.

Su queste premesse la direzione dell'Aeroporto cantonale di Locarno del DT e la Sezione della logistica del DFE, in collaborazione con la Confederazione (Base aerea Locarno ed Armasuisse di Berna), Skyguide SA (azienda della Confederazione che garantisce i servizi di sicurezza aerea), le associazioni basate nell'aeroporto (Aero Club svizzero e l'Associazione Locarnese e Bellinzonese per l'aeroporto-ALBA) hanno elaborato un Masterplan urbanistico che ha definito il riordino necessario per dare funzionalità alle infrastrutture (civili e militari).

Il Consiglio di Stato nell'ottobre 2017 ha chiesto al Gran consiglio un credito per la progettazione del rifacimento dell'Aviorimessa numero uno e per un contributo alla realizzazione della nuova centrale energetica a legna della Base aerea di Locarno. Il Gran Consiglio ha approvato il credito nel febbraio 2018.

Sulla base di queste considerazioni si chiede:

1. Il Consiglio di Stato intende perseguire la strategia cantonale di gestione delle infrastrutture logistiche aeroportuali di Locarno, in cui lavorano più di 200 persone, definite nel Masterplan urbanistico, consolidato con la Confederazione, e base del progetto di rifacimento dell'Aviorimessa numero uno approvato dal Gran consiglio nel febbraio 2018?
Se sì, quali sono i prossimi passi?
Se no: per quale ragione?
2. È stata paventata l'intenzione di affidare a privati l'ammodernamento delle vetuste infrastrutture logistiche civili, in controtendenza con le strategie cantonali dell'aeroporto di Sion (in fase di passaggio al Cantone), di Berna (il Cantone ha svolto un ruolo centrale nello spostamento di una strada cantonale e nell'allungamento della pista) di Payerne (apertura all'aviazione civile promossa dai due Cantoni-sede), di Buochs/Stans (progetto cantonale che assicura, per ora, tremila posti di lavoro qualificati) e Samaden (privatizzazione abbandonata a favore di un sostanziale intervento degli enti pubblici).
Questa intenzione è confermata? Se sì rientra nelle competenze del Governo o deve essere sottoposta a pubblico concorso e al Gran consiglio?
3. La strategia cantonale in materia di infrastrutture aeronautiche civili ha comportato investimenti a fondo perso per l'aeroporto Lugano/Agno e per la prima fase di civilizzazione dell'ex-aerodromo militare di Lodrino.
Il Cantone per il suo Aeroporto cantonale, quello di Locarno, è disposto ad investire per assicurare una corretta gestione a medio e lungo termine a tutela degli oltre attuali 200 posti di lavoro, compresa una decorosa sede alla direzione aeroportuale che dagli anni Sessanta, in attesa dei vari progetti mai realizzati, e collocata transitoriamente in edifici prefabbricati?
4. Uno degli obiettivi della decisione del Gran Consiglio del febbraio 2018 era quello di rispettare nel miglior modo possibile le regolamentazioni in materia di sicurezza del lavoro e della formazione di giovani che vi svolgono apprendistati.
Il Consiglio di Stato concorda ancora sulla necessità, evidenziata nel Messaggio del 2017, dell'urgenza di operare con il rifacimento dell'Aviorimessa numero uno?
Come si intende, visto l'evento del 13 luglio 2021, assicurare ai collaboratori della ditta affittuaria dell'Aviorimessa numero uno, di proprietà del Cantone, il prosieguo in sicurezza del lavoro?

Maura Mossi Nembrini