

numero			Bellinzona
4213	cl	2	7 ottobre 2015

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dell'aviazione civile
3003 Berna

Invio per posta elettronica
max.schulthess@bazl.admin.ch

Aggiornamento 2015 del rapporto sulla politica aeronautica del Consiglio federale, consultazione dei Governi cantonali

Egregi signori,

con riferimento alla consultazione avviata lo scorso 19 agosto vi presentiamo le considerazioni del Consiglio di Stato del Canton Ticino.

1. Rapporto sulla politica aeronautica 2004

Lo scrivente Consiglio aveva salutato positivamente il rapporto sulla politica aeronautica del 2004. Sulla base di queste precise indicazioni nel 2006 avevamo poi elaborato la nuova politica cantonale in materia di infrastrutture aeronautiche, ripresa nel Piano direttore del 2009 e confermata dal Consiglio federale nelle approvazioni delle pianificazioni degli aeroporti di Ambri (2014), Lodrino (2013) e Locarno (2014).

Il documento ora in consultazione ha una valenza strategica, espone gli obiettivi finalizzati allo sviluppo e alla gestione del settore dell'aviazione a livello nazionale. Rileviamo che non vi sono contraddizioni con la pianificazione territoriale cantonale.

2. Sistema aeroportuale nazionale

Come compiutamente definito nel Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) adottato, limitatamente alla parte generale/concettuale, dal Consiglio federale nell'ottobre 2000, gli aeroporti svizzeri formano un sistema laddove ogni struttura ha una sua precisa collocazione. Le interrelazioni funzionali tra i vari aeroporti, la coordinazione con le infrastrutture di traffico terrestre e la loro integrazione nell'ordinamento territoriale richiedono grande attenzione.

Il nostro Cantone si trova nella particolare condizione di far capo all'offerta di mobilità aerea continentale e mondiale data dai tre principali aeroporti svizzeri (due dei quali, Zurigo/Kloten e Ginevra/Cointrin, raggiungibili dal Ticino per via aerea). Con l'imminente apertura del collegamento Alp Transit il Ticino si avvicinerà all'area urbana di Zurigo e all'aeroporto di Zurigo/Kloten, aeroporto che diventerà ancor più il nostro aeroporto di riferimento.

A livello cantonale ciò ha due conseguenze importanti sulle quali si vuole attirare la vostra attenzione.

- L'importanza nazionale dello scalo di Lugano/Agno quale porta d'entrata del Ticino verso Zurigo/Kloten e le relative connessioni con le principali aree urbane europee e mondiali. Ciò significa che le particolari condizioni operative di Lugano/Agno, che implicano procedure specifiche e costi supplementari, siano da voi tenute in debita considerazione. Si pensa in particolare alla futura revisione della scheda PSIA che dovrà ponderare i vari aspetti in un'ottica di sviluppo sostenibile che permetta il mantenimento delle capacità operative dello scalo sottocenerino.
- La valenza di Zurigo/Kloten sulla quale ci si aspetta che la Confederazione abbia ad operare al meglio per garantirne la sua integrazione nella rete degli aeroporti europei e mondiali. Ciò significa che le tematiche di possibile saturazione delle sue potenzialità operative siano oggetto di decisioni politiche coerenti (atterraggi da nord, nuova pista ed apertura alle attività aviatorie civili di Duebendorf) con l'importanza nazionale di Zurigo/Kloten. Nel dibattito sul futuro dell'aeroporto zurighese ci si è limitati alle valutazioni economiche, ambientali e sociali dell'altipiano e ci si è dimenticati che altre Regioni della Svizzera hanno un certo interesse. Lo scrivente Governo coglie l'occasione per confermare l'interesse ticinese per l'aeroporto di Zurigo/Kloten, interesse che sarà rafforzato dalla miglior raggiungibilità terrestre data da Alp Transit.

3. Finanziamento della sicurezza aerea di Lugano/Agno

Il finanziamento della sicurezza aerea degli aeroporti regionali è sempre stato assicurato dagli utenti di ogni singolo aeroporto e da altre tasse d'uso (sovvenzionamento incrociato tra i vari utenti dello spazio aereo nazionale) incassate dall'azienda attiva nel settore (Skyguide SA). La nuova situazione data dall'impossibilità di mantenere il "sovvenzionamento incrociato" (finanziamento dagli aeroporti nazionali e dai sorvoli internazionali verso gli aeroporti regionali) richiede una diversa copertura finanziaria. Se il Consiglio federale ritiene di dover perseguire l'obiettivo di garantire la competitività internazionale degli aeroporti nazionali e regionali svizzeri, formulato nel precedente rapporto del 2004, non è pensabile aumentare le tasse d'uso aeroportuali ed ancor meno che siano chiamati i Cantoni a coprire questi nuovi costi (diversi milioni di CHF annui per ogni singolo aeroporto regionale).

A nostro avviso **la sicurezza aerea è e deve restare un compito della Confederazione**, che dispone delle necessarie risorse finanziarie date dalle entrate assicurate dalle imposte sugli oli minerali (ca. CHF 45 mio annui) e che proprio su questa base già finanzia una parte rilevante (ca. il 75%) dei costi fino a poco tempo fa coperti dal "sovvenzionamento incrociato".

4. Integrazione degli aeroporti nell'ordinamento territoriale

A nostro giudizio la strategia centrata sul sistematico mantenimento delle attività aeree civili negli ex-aerodromi militari non è condivisibile in quanto preponderanti devono essere gli interessi di carattere pubblico cantonale o regionale verso utilizzazioni che non siano aviatorie.

Un altro principio di difficile comprensione è quello secondo il quale, in caso di conflitto tra prevenzione del rumore e sicurezza nelle manovre di atterraggio e decollo, quest'ultima sarà considerata prioritaria. Si tratta di una ponderazione a priori, dunque in conflitto con i principi fondamentali della pianificazione territoriale.

L'esempio dell'aeroporto cantonale di Locarno ha evidenziato come con una completa valutazione dei vari aspetti territoriali di interesse pubblico si può giungere ad un risultato perlomeno soddisfacente.

A condizione che la Confederazione abbia ad impegnarsi affinché l'aeroporto di Zurigo/Kloten mantenga la sua valenza continentale, che il finanziamento della sicurezza aerea di Lugano/Agno non richieda un contributo al Cantone e/o ai passeggeri e che per la pianificazione dell'uso delle aree degli aeroporti militari dismessi sia riconosciuta la competenza dei Cantoni, questo Consiglio è **favorevole** alla proposta di aggiornamento 2015 del rapporto sulla politica aeronautica.

Il delegato cantonale per l'aviazione civile, ing Davide Pedrioli (091 814 25 10), è a vostra disposizione per ogni ulteriore compendio di informazione.

Vogliate gradire l'espressione della nostra stima.

Il Presidente:

N. Gobbi

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Cancelliere:

G. Gianella

Copia per conoscenza a:

Conferenza dei Governi cantonali (CdC), Casella postale 444, 3000 Berna; Deputazione ticinese alle camere federali (delegato.berna@ti.ch; renata.gottardi@ti.ch; sara.guerra@ti.ch; nicolo.parente@ti.ch); Delegato per le relazioni confederali (joerg.debernardi@ti.ch); Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch); Dipartimento delle finanze e dell'economia (dfedir@ti.ch); Dipartimento del territorio (dt-sg@ti.ch); Delegato cantonale per l'aviazione civile (davide.pedrioli@ti.ch).