Aviazione civile e militare in Ticino : storia e prospettive 2021

Autor(en): **Pedrioli, Davide**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Rivista Militare Svizzera di lingua italiana : RMSI**

Band (Jahr): **92 (2020)**

Heft 4

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-913813

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Aviazione civile e militare in Ticino, storia e prospettive 2021

magg a r
Davide Pedrioli

maggiore a r Davide Pedrioli
già Delegato cantonale per l'aviazione civile

Primi passi dell'aviazione in Ticino fino ai primi collegamenti di linea del 1940

Lo sviluppo dell'aviazione all'inizio del XX secolo trovò spazio anche nel nostro Cantone grazie all'audacia e alla perseveranza di alcuni pionieri. Dapprima nelle tre città di Bellinzona, Locarno e Lugano e poi in zone libere da costruzioni in tutto il territorio cantonale si utilizzavano campi lunghi anche poche centinaia di metri, a ridosso di laghi, o zone paludose, che permettevano di poter decollare con i fragili aeromobili grazie alle correnti d'aria generate dalle differenti temperature tra le acque e le campagne. Interessante rilevare che questi pionieri cercavano pure di non operare a ridosso delle zone abitate, forse era una prima forma di sensibilità ambientale o la semplice attenzione di non finire rovinosi atterraggi nei centri abitati?

Questa tendenza di fondo di realizzare dei campi di volo a ridosso di laghi o paludose era un punto di forza che ora, con la mutata sensibilità ambientale gioca contro gli aeroporti e il Ticino non fa eccezione, anche se non si dovrebbe dimenticare che se le Bolle di Magadino nel secondo dopoguerra non sono state urbanizzate, nella metà meridionale a ridosso di Magadino, ciò lo si deve alla presenza dell'aeroporto di Locarno.

Ma torniamo agli anni trenta. La spontanea azione dei vari pionieri delle tre città aveva generato diverse sinergie, ma anche qualche frizione dove ogni gruppo cercava di realizzare nella propria regione lo sviluppo di un vero e proprio aeroporto che permettesse al Cantone di entrare nella rete nazionale ed europea dei collegamenti aerei. Invero un aeroporto di una certa valenza sovracantonale si era consolidato a Bellinzona, lungo il fiume Ticino, dove ora ci sono il centro sportivo comunale e l'excaserma, ora scuola cantonale di commercio. L'avvedutezza dei pionieri bellinzonesi indicava che quella posizione a ridosso della città non avrebbe resistito allo sviluppo urbano e, come già fatto a Lugano e Locarno, si cercò una soluzione in periferia. La fermezza delle personalità locali nel perseguire l'obiettivo dell'aeroporto cantonale indusse il Consiglio di Stato a intervenire dapprima come moderatore e poi come Autorità decisionale.

Gli studi diretti dal Governo cantonale, con il contributo della Confederazione, indicarono nelle campagne di Giubiasco l'ubicazione corretta per il nuovo aeroporto, dove ora è prevista la futura "stazione Ticino" di Alp Transit. La risposta di Locarno e Lugano fu determinata: si costituirono i due Aero Club e alla fine prevalse il progetto dei locarnesi che riuscirono a coinvolgere i Comuni che misero a disposizione le necessarie risorse finanziarie per realizzare le prime infrastrutture dell'attuale aeroporto cantonale di Locarno. A quel punto il Governo decise che l'aeroporto cantonale fosse quello. Lugano riuscì però ad aprire ai voli il suo aeroporto un anno prima (1938) di quelli di Locarno, realizzato a ridosso delle Bolle di Magadino. Da Locarno partirono però nel 1940 i primi regolari voli di linea operati dalla Swissair che collegarono nel 1940, per pochi mesi, il Ticino con Roma e Barcellona.

Anni sessanta: aeroporto cantonale di Locarno approvato da Berna e dal Gran consiglio ma bocciato in referendum

L'inizio della seconda guerra mondiale bloccò l'aviazione civile e fu caratterizzato dall'arrivo delle Forze aeree svizzere in Ticino, che si attestarono a Locarno e realizzarono i due nuovi aerodromi militari di Ambrì e Lodrino. Alla fine del conflitto le attività ripresero con la costruzione del campo di volo di Ascona sul demanio patriziale destinato ai turisti che vi giungevano da ogni parte d'Europa, seguita dalla chiusura dell'aeroporto di Bellinzona per far spazio alla nuova caserma militare.

Ciò suggerì al Governo cantonale di dare un indirizzo territoriale e funzionale allo sviluppo degli aeroporti civili. In quell'ambito non furono necessari grandi studi su quale aeroporto indirizzarsi in quanto solo a Locarno v'era la concreta possibilità di realizzare una nuova pista pavimentata della lunghezza necessaria per l'aviazione di linea o charter di quel periodo (1800 metri). Gli altri due aeroporti civili erano stretti sia dalle infrastrutture di traffico (Agno: ferrovia a nord e strada cantonale della "Piodella" a sud) che dall'urbanizzazione (Ascona: zona residenziale e zona turistica).

Il Gran consiglio nel 1955 decise di acquisire l'aeroporto doganale di Locarno realizzato dai Comuni

nel 1939. Il progetto, elaborato dal Cantone con le Forze aeree, prevedeva la realizzazione di una pista pavimentata di 1800 metri, ma fu bocciato nel referendum cantonale del 1969. Nel successivo decennio si procedette con il primo aggiornamento delle infrastrutture coordinato tra la Confederazione, per le attività militari, e il Cantone, per le attività civili. Sulla base di un accordo per la gestione comune civile e militare di Locarno, accordo tutt'ora in vigore, negli anni settanta per soddisfare le crescenti esigenze dell'aviazione militare si costruì la nuova pista pavimentata di 800 metri di lunghezza a nord, la torre di controllo operata dalla Skyguide SA e diversi hangar civili. Il Cantone, da parte sua e per sfruttare la nuova capacità operativa della pista nord, realizzò la necessaria infrastruttura basata su una nuova via di rullaggio e sull'ingrandimento dell'area di stazionamento. I privati realizzarono tre aviorimesse per lo stazionamento di aeromobili ad ala fissa ed elicotteri, ai quali si aggiunse la prima vera e propria Base REGA Ticino, una nuova aviorimessa per il volo a vela e iniziò la prima scuola di paracadutismo a livello nazionale (Paracentro). Tutte queste infrastrutture sono presenti e funzionanti ancora oggi.

Le peculiarità di Locarno erano, e sono, le favorevoli condizioni metereologiche e le tre piste che permettevano un'ampia gamma di tipologie d'utilizzatori, dalle scuole di volo militari a quelle civili, passando dal volo a vela al paracadutismo e, dagli anni sessanta, agli elicotteri. Questa specificità di Locarno a livello nazionale è oggi ancor più importante in quanto permette di sfruttare le sinergie di gestione tra militare e civile e tra le varie forme di utilizzazione civile. La più importante, che sfruttava appieno la lunghezza della pista e la presenza di un servizio di sicurezza aerea, è stata l'aviazione d'affari presente a Locarno con bimotori jet, bimotori a elica (turboelica o motore a scoppio) e monomotori di alte prestazioni. Si può quindi affermare che dagli anni ottanta a oggi il precedente concetto di "aeroporto cantonale unico" si è trasformato in un vero e proprio "sistema aeroportuale cantonale" con una chiara ripartizione delle tipologie di utilizzazione.

Nel 1980 Lugano/Agno diventa il primo aeroporto regionale svizzero

Pur se tra alterne vicende, l'aeroporto luganese venne gestito da privati fino alla sua ripresa da parte della città di Lugano, che non solo divenne proprietaria del 95% della superficie, ma che ne assicurò la gestione operativa. La presenza di una pista pavimentata poco più lunga di 1000 metri (ora è lunga 1420 metri), mentre a Locarno era di soli 800 metri, spinse la neonata Crossair alla fine degli anni settanta a iniziare i primi collegamenti di linea con destinazioni dirette nazionali (Zurigo, Ginevra, Basilea e Berna) e internazionali. Un ruolo centrale lo giocò chiaramente per la piazza finanziaria luganese e l'economia del Sottoceneri che aveva, e ha, bisogno di una mobilità area regionale. Non va dimenticato che a fine anni novanta Lugano

raggiunse i 400 000 passeggeri annui trasportati. Nel 2005 il Cantone e la città di Lugano costituirono la "Lugano Airport SA" alla quale venne assegnato il compito di gestire l'aeroporto.
Purtroppo la crisi mondiale del 2008, che andò ad affiancarsi allo scioglimento della "Crossair" che venne fagocitata nel grounding di "Swissair", il grande sviluppo dei "low cost" e, recentemente, lo sviluppo dei collegamenti ferroviari ad alta velocità diminuì l'importanza generale della mobilità aerea regionale al punto che lo scalo luganese da diversi mesi non ha più un collegamento di linea. Non dimentichiamo che Lugano è stato il primo aeroporto regionale svizzero e che fino a pochi anni fa ero quello che aveva il maggior numero di passeggeri.
Questa crescente importanza dell'aviazione nel novero delle attività di incidenza territoriale indusse il Governo cantonale negli anni ottanta ad approfondire la sua valenza nell'ambito degli studi di base del primo piano direttore cantonale. L'ampia valutazione andò oltre gli aspetti operativi per toccare anche gli aspetti territoriali, quelli ambientali e quelli economici.

Il Cantone ritorna protagonista con il Piano direttore cantonale del 1990

Nella "Concezione del traffico aereo cantonale" del 1987 il Consiglio di Stato adottò il principio dello sviluppo "complementare", cioè uguale, delle infrastrutture operative di Lugano/Agno e Locarno laddove al primo era data la priorità di sviluppare la gestione del traffico aereo di linea e charter e di chiudere l'aeroporto di Ascona, ormai fagocitato dall'urbanizzazione turistico/residenziale del delta della Maggia.
Questa nuova situazione presenta a livello cantonale alcuni vantaggi, come la vicinanza dello scalo luganese con il centro del sistema economico ticinese (i tre quarti dei passeggeri di linea sono sottocenerini), una certa diluizione del carico ambientale in due Regioni e il mantenimento dell'attuale numero di sorvoli delle Bolle di Magadino (unico tema ambientale ritenuto delicato per Locarno). Tra gli svantaggi vanno evidenziati i maggiori costi operativi dati da due strutture aeroportuali, la maggiore lunghezza delle rotte aeree di linea dal nord verso il nostro Cantone, il carico fonico nella valle del Vedeggio e la pianificazione delle varie infrastrutture di mobilità terrestri.
In quel momento gli aerodromi militari di Lodrino e Ambrì erano ancora preclusi ad ogni attività civile.

La saga del progetto di miniallungamento di Locarno e le opportunità degli exaerodromi militari di Lodrino e Ambrì

Le intenzioni del Cantone dal 1935 al 1999 erano quelle di realizzare delle infrastrutture operative civili a Locarno che permettessero lo sviluppo delle attività di volo coerenti con le necessità del territorio e le crescenti capacità

condividere
e
risolvere

fiduciariaMega SA

Sedi a Chiasso e a Lugano
www.fiduciariamega.com

Società del gruppo:

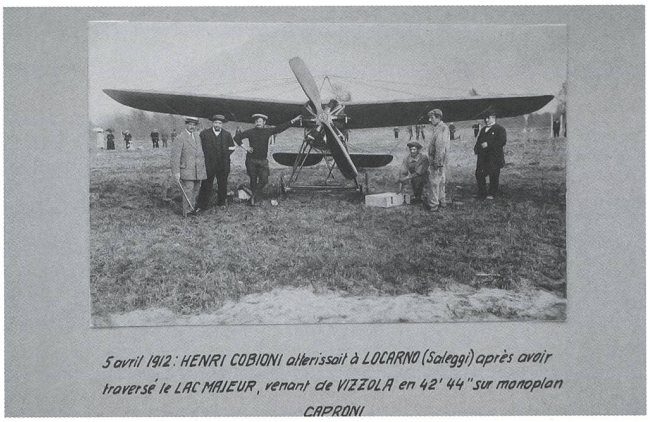
fidBe SA
Riva San Vitale

fideConsul società di revisione SA
Chiasso

date dallo sviluppo tecnologico.
Nel 1999 si è invece modificato l'indirizzo cantonale dando la priorità allo sviluppo di Lugano/Agno. La fine della guerra fredda negli anni novanta portò a nuovi scenari di conflitti convenzionale che, per le Forze aeree, portò a una drastica diminuzione delle risorse laddove una decina di aerodromi militari sparsi nell'arco alpino svizzero venne abbandonata. I due aerodromi militari di Ambrì e Lodrino attirarono subito l'attenzione dei Comuni, che si attivarono per sfruttarne le capacità a scopo civile. La bontà di questi intenti è stata ripresa, dapprima, nel Piano direttore cantonale del 2009 e, poi, nel Piano settoriale delle infrastrutture aeronautiche civili deciso dal Consiglio federale nel 2013 (Lodrino) ed Ambrì (2014) che ne hanno definito le peculiarità (Ambrì: aviazione civile come una delle attività della piana di Ambrì/Piotta – Lodrino: polo tecnologico dell'aviazione ticinese).
A livello generale va pure considerata la capacità del settore di assicurare centinaia di posti di lavoro, in parte qualificati. Una parte importante di questi sono a Locarno (circa 200), mentre a Lugano e Lodrino sono ad oggi occupati più di 300 collaboratori che, come vedremo in seguito potrebbero aumentare. L'impatto economico complessivo si avvicina, ancor'oggi senza collegamenti di linea, a cento milioni di franchi annui. La statistica dei movimenti aerei su base annua evidenzia che Locarno, senza considerare gli aeroporti con traffico di linea, è il terzo aeroporto svizzero con circa 45 000 movimenti aerei annui (civili e militari) e con un potenziale di sviluppo di 60 000. Dagli inizi degli anni duemila a Locarno è iniziato il secondo aggiornamento delle infrastrutture operative e logistiche con un investimento complessivo di circa 150 milioni di franchi e sono ora in fase di pianificazione/progettazione l'allungamento est della pista nord (26R/08L), il rifacimento dell'Hangar 1 del 1938, l'ampliamento dell'Hangar della Swiss Helicopter Group SA (già: Eliticino SA) e il completo rifacimento delle infrastrutture logistiche civili.

2021: anno cruciale per gli aeroporti ticinesi. Saprà la politica capirne l'importanza?

Il 2021 sarà un anno, se non addirittura: l'anno, importante per i quattro aeroporti ticinesi. Dopo i tribolatissimi ultimi due anni, che hanno portato alla liquidazione della Lugano Airport SA, dovrebbe iniziare la nuova gestione privata dell'aeroporto sottocenerino che ha il potenziale per trovare un proprio spazio nel settore dell'aviazione di affari, della manutenzione di aeromobili e, se ci sarà la capacità di collaborare con gli altri aeroporti regionali svizzeri e non solo, riattivare qualche collegamento charter e fors'anche di linea. Alla politica il compito di capirne l'importanza in termini di mobilità a favore del Cantone e ai privati l'opportunità da cogliere, investendo laddove necessario sia in termini economici che di risorse umane.
Anche a Locarno la politica, in questo caso federale, dovrà confermare la valenza nazionale e approvare gli ultimi interventi della seconda fase di aggiornamento delle infrastrutture operative e cioè la sostituzione delle luci pista installate negli anni settanta e il miniallungamento verso Bellinzona della pista principale. A questi interventi seguiranno il rifacimento dell'hangar 1, già approvato per la progettazione dal Gran consiglio nel 2018 e delle strutture logistiche principali: ristorante, sale di teoria, uffici che ora si trovano nell'originaria costruzione del 1938 o in stabili provvisori.
In estate del 2021 dovrebbe essere attivata la nuova gestione civile dell'exaerodromo militare di Lodrino da parte della nuova Riviera Airport SA costituita "ad hoc" dal Comune di Riviera. Nei prossimi due anni, con un contributo cantonale di 3 milioni di franchi saranno investiti circa 10 milioni di franchi,

elettricità franchini
automatismi franchini
1951
Edmondo Franchini SA
Impianti elettrici
telefonici e telematici
Vendita e assistenza
elettrodomestici
Porte garage e automatismi
Porte in metallo e antincendio
Cassette delle lettere e casellari
Elementi divisori per locali cantina e garage
Attrezzature per rifugi di Protezione Civile
Via Girella
6814 Lamone, Lugano
Tel. 091 960 19 60 - Fax 091 960 19 69
info@efranchini.ch
automatismi@efranchini.ch

in parte dai privati e ciò permetterà di poter occupare circa 200 collaboratori nel polo tecnologico. A fianco della RUAG SA e delle due aziende ticinesi attive nel settore degli elicotteri civili inizierà la propria attività lo "Swiss Drone Base Center – SDBC", primo centro nazionale dedicato al settore. Nella piana di Ambrì, dopo l'apertura del nuovo stadio di ghiaccio, più a nord dovrebbe essere realizzato un nuovo hangar per elicotteri civili.
Sui quattro aeroporti ticinesi stanno lavorando alacremente diversi professionisti in gran parte ticinesi e ciò dovrebbe essere una garanzia di successo affinché le sfide ora aperte, e dove non sempre la politica ne ha capito l'importanza a media e lunga scadenza, si concludano in modo positivo. Non dimentichiamo che, a differenza di altre infrastrutture, gli aeroporti sono il punto delicato della mobilità aerea e che una volta chiuso, nel nostro articolato complicato ordinamento territoriale, non è più possibile realizzarne un altro. Negli altri Cantoni svizzeri, con le stesse regole e con situazioni territoriali analoghe, si è proceduto in favore dell'aviazione civile.
E se tutto ciò sarà possibile non dimentichiamo che tre dei quattro aeroporti ticinesi ora attivi lo sono anche grazie alle nostre Forze aeree che dagli anni quaranta ad oggi hanno assicurato la loro presenza in Ticino soprattutto a Locarno e Lodrino. E chi lo sa cosa faranno le Forze aeree ad Ambrì a medio o lungo termine? ◆