



Le considerazioni del consigliere nazionale Regazzi all'assemblea degli Aerodromi svizzeri

Più aiuti agli scali regionali

Alla Base aerea di Locarno riuniti i delegati dell'Asa, che raggruppa tutti gli scali aeroportuali eccetto i grandi hub di Zurigo-Kloten, Ginevra e Basilea

di David Leoni

Uno sguardo al futuro (che non è privo di nubi), nel contesto in cui gli aerodromi svizzeri saranno chiamati ad operare, per individuare opportunità comuni, utili a definire le strategie di sviluppo di ciascuno. Un lavoro che va affrontato con tempismo, con scelte impegnative dettate dalla concorrenza di altri vettori e dalla crisi economica. E, soprattutto, nel quale la politica è chiamata a fare la sua parte, evitando tempi "lunghi" per fronteggiare, con successo, quelli "istantanei" dell'economia.

Di questo ha parlato ieri, alla Base aerea di Locarno, nel suo saluto ai delegati dell'Associazione svizzera degli aerodromi (Asa, dalla quale sono esclusi i maxi hub di Zurigo-Kloten, Ginevra e Basilea), il consigliere nazionale Fabio Regazzi (con lui anche i suoi omologhi d'oltre Gottardo Thomas Hurter e Matthias Jauslin, quest'ultimo presidente dell'Aero club svizzero). Membro della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni, Regazzi ha dapprima fornito un quadro della situazione attuale. «Sul piano svizzero, grazie alla presenza di sessanta aeroporti regionali e locali, nei quali si svolge più della metà dei movimenti aerei, l'industria aeronautica na-

zionale assicura 50mila posti di lavoro con un indotto annuo quantificato in circa 10 miliardi. Queste attività richiedono alla Confederazione una spesa di grosso modo 100 milioni. Pochi se confrontati ai quasi 9 miliardi di franchi annui che la stessa destina ad altre forme di mobilità». Un settore strategico quindi un tantino sottovalutato, che merita maggiore considerazione.

I problemi della realtà ticinese, la concorrenza di Malpensa

Il parlamentare pipidino si è poi soffermato sul contesto ticinese. «Per quel che riguarda il nostro cantone, oggi può contare su un aeroporto regionale con traffico di linea a Lugano-Agno, e su una serie di aerodromi non concessionati e senza traffico di linea, nei quali Locarno è il più importante in termini di movimento e di potenziale sviluppo, mentre Lodrino e Ambri possono solo sviluppare attività aeree civili limitate. Va detto che nell'insieme tutti e quattro gli aeroporti "non volano in cieli tranquilli". Prova ne è che periodicamente è rimessa in discussione la loro esistenza, non per assenza di sostegno politico quanto piuttosto per ragioni di sostenibilità economiche. Non va poi trascurato il fatto che la vicinanza dell'aeroporto intercontinentale di Milano-Malpensa ha, negli ultimi tempi, innalzato la soglia di sofferenza degli aerodromi regionali ticinesi, anche se a soffrirne maggiormente è in questo periodo quello di Lugano».

A detta di Regazzi «è quindi giunto il momento di rilanciare la discussione ri-

guardo al sostegno destinato agli aerodromi regionali. Non basta infatti limitarsi a riconoscere il loro ruolo nel Rapporto sulla politica aeronautica svizzera approvato dal Parlamento. Alle parole occorre abbinare i fatti tradotti in aiuti concreti, senza i quali la sostenibilità di taluni servizi non sarebbe possibile. Del resto l'importanza degli aeroporti regionali e locali non può essere misurata limitandosi alla formazione di piloti, e all'indotto che genera sul territorio, ma va allargata agli 'stakeholder' come ad esempio gli attori dell'industria aeronautica la cui eccellenza dei prodotti è riconosciuta a livello mondiale».

Compito della classe politica, ha concluso il consigliere nazionale locarnese, è quindi quello di «costruire le condizioni di base per uno sviluppo delle imprese svizzere e dei posti di lavoro». Strategie innovative, opportunamente supportate, orientate secondo criteri di sostenibilità ambientale. Solo così si potrà disegnare un futuro solido per gli aeroporti.

L'assemblea annuale dell'Asa, lo ricordiamo, rappresenta un'occasione unica per discutere e analizzare gli aspetti principali del trasporto aereo. Ieri, nello specifico sono state presentate due tematiche. La prima relativa al "private Ansp (Air navigation service provider)"; la seconda dedicata alle sfide dell'aviazione d'affari di domani.



Il presidente dell'Associazione svizzera degli aerodromi, Jürg P. Marx

TI-PRESS