A l d o P e s s i n a
Consigliere Comunale
via Noseda 8, 6977 Lugano Suvigliana

Onorando
Municipio
del Comune di Lugano
Piazza della Riforma
6900 Lugano

Suvigliana, 6 marzo 2008

Onorando Municipio,

avvalendomi delle facoltà concessemi dalla LOC, mi pregio sottoporre questa

INTERROGAZIONE

motivata dalle preoccupazioni per il futuro del nostro Aeroporto di Lugano-Agno.
Ritengo di poter così offrire a codesto onorando Municipio l'occasione di informare sul lavoro complesso e difficile da questi svolto in collaborazione con Lugano Airport SA, rassicurando, oltre i colleghi del Consiglio Comunale, pure i molti cittadini, attenti alle sorti del nostro scalo, che queste preoccupazioni condividono.

Una sintetica rievocazione delle vicende che ne hanno segnato l'esistenza negli ultimi anni.

2001
dopo un iter aspramente combattuto il Consiglio Comunale vota la costituzione di Lugano Airport SA. La Città di Lugano rimane proprietaria dei terreni, delle infrastrutture e della Concessione federale.

Lugano Airport SA assumerà poi la gestione dello scalo che svolgerà su mandato di prestazione conferitole dalla Città di Lugano.

Luglio 2003
SWISS annuncia di abbandonare il collegamento Lugano – Ginevra.

Agosto/settembre 2003
l'UFAC decide che l'avvicinamento strumentale da sud deve essere limitato nell'operatività in quanto presenta una fase di volo particolarmente delicata.

Ottobre 2003
la città di Lugano, il Cantone e diversi operatori ricorrono contro la decisione UFAC.

Novembre 2003
FLY BABOO riprende da SWISS la rotta Lugano – Ginevra.

2004
diventa operativa la compagnia aerea ticinese DARWIN AIRLINE che assicura dapprima la Lugano – Ginevra (in una prima fase in concorrenza e poi assieme a FLY BABOO) e, poi anche la Lugano –Zurigo ripreso dalla SWISS che lo aveva concesso provvisoriamente alla germanica CYRRUS AIRLINES.
Sul fronte istituzionale i ricorsi contro la decisione UFAC 2003 sono esaminati e si addiviene ad un accordo basato sull'impegno da parte della città di studiare, proporre e concretizzare un nuovo avvicinamento strumentale da sud.

dal 2005
DARWIN assicura la rotta su Ginevra e, quella per Zurigo su mandato Swiss. Altre rotte sono aperte (Berna, Roma e destinazioni turistiche estive) ma senza soluzione di continuità.
Nel frattempo sia la direzione operativa (CEO) che quella strategica (Presidenza del CdA) sono cambiate e inizia un programma di ristrutturazione: cessazione della tratta Lugano–Berna, entrata nella Darwin SA della compagnia aerea italiana MY AIR, ecc.

Non intendo ora proporre l'elenco dei Messaggi Municipali e dei crediti concessi a favore dello scalo, ovviamente noto a codesto onorando Municipio e di facile accesso ai colleghi del Consiglio Comunale che li possono anche facilmente reperire nel sito che la Città ha molto bene realizzato e che permette rapide ricerche.

È però mia intenzione rievocare il *MM 6352* del 21 luglio 200**3** *concernente la progettazione del prolungamento in direzione nord della pista di Lugano Airport*, accolto con *rapporto della Commissione della Gestione* del 17 novembre 2003 e approvato dal seguente Consiglio Comunale, con il quale si chiedeva un credito di progettazione di Fr. 130'000.- per il citato prolungamento.

Il MM, e pure il rapporto commissionale evidenziavano l'urgenza della realizzazione del prolungamento, ma la commissione della gestione aveva inserito il punto 2. del dispositivo che recita: *"Il credito potrà venir consumato solamente nel quadro degli studi di tutte le misure di sicurezza occorrenti all'aeroporto di Lugano."*

Sappiamo che le misure di sicurezza richieste dall'UFAC sono molteplici. In particolare la nuova procedura di avvicinamento per la quale era stata richiesta dall'esecutivo una perizia specialistica precedentemente al sopraccitato messaggio. L'allestimento di una perizia di verifica fu poi richiesta dall'esecutivo con il *MM 6937 Concernente la richiesta di un credito di Fr. 150'000.- per l'elaborazione di uno studio specialistico denominato "Aeronautical Study", da parte dell'istituto olandese NLR (Istituto NLR – Nationaal Lucht-en Ruimte vaartlaboratorium) in relazione alla verifica del progetto di nuova procedura di avvicinamento strumentale per l'Aeroporto di Lugano-Agno, denominata IGS 5° Offset, nonché alla ricerca di eventuali alternative,* del 3 agosto 200**5**. Questo credito fu rapidamente accordato con rapporto della Commissione della Gestione del 5 settembre 2005 ed approvato dal successivo Consiglio Comunale.

Considerazioni sulla situazione attuale.

Con l'adozione a livello internazionale delle più restrittive norme JAR-OPS, l'autorità aeroportuale deve tener conto che l'esercizio delle operazioni di linea rischia una forte penalizzazione, se non l'incompatibilità con l'attuale situazione. Infatti, secondo dette norme, la lunghezza della pista non è più sufficiente per il decollo e l'atterraggio dei nuovi tipi di aeromobili che sono a reazione (tra cui Embraer 170 che già era previsto da Crossair) e non più a turbo-elica (Saab 2000, Dornier 328, ecc. da tempo usciti di fabbricazione e per i quali diviene complesso l'approvvigionamento di pezzi di ricambio).

Si constata che gli aerei JET Turbofan, più potenti, affidabili, silenziosi ed economici, stanno sostituendo gli aerei a turbo elica anche nel segmento del traffico regionale. Nella categoria di velivoli a turbo-elica con capacità variabile fra i 50 ed i 70 passeggeri è rimasto un solo costruttore: la Bombardier Aerospace che produce il DASH 8/Q400, atto sì alla nostra pista dalla quale è però penalizzato nella capacità di carico.

Il prolungamento a nord della pista si rivela quindi di urgente realizzazione per la necessità inderogabile di essere servito da aerei di linea. Abbiamo visto, negli ultimi cinque anni, importanti aeroporti di riferimento regionale adeguarsi tempestivamente alle nuove normative, prolungando le loro piste a 1600 metri: London-City, Firenze-Peretola, Berna-Belp, Jersey, Leeds-Bradford, ecc.

Riprendendo il contenuto del citato *MM 6352,* noto che, al suo punto 2., contempla nel credito richiesto " *gli studi necessari per lo spostamento al limite massimo nord delle apparecchiature per* ***l'atterraggio strumentale*** *(antenna e manufatto che raccoglie le apparecchiature elettroniche): questo studio è stato stimato da uno specialista della società Skyguide in Fr. 40'000.- (IVA esclusa);".*
Risulta che l'attuale sistema d'atterraggio strumentale è composto di un ILS Thomson CSF che raggiungerà la fine del suo ciclo operativo entro il prossimo anno 2009.
Da informazioni assunte parrebbe che Skyguide abbia rassegnato alla Direzione dell'Aeroporto un rapporto, completo di documentazione, nel febbraio dello scorso anno, il 2007. Questa società necessita di una tempestiva informazione sul divenire dell'auspicato prolungamento della pista, che comporta pure lo spostamento a nord dell'ubicazione dell'antenna. In assenza di precise assicurazioni sul prolungamento, Skyguide potrebbe programmare la sostituzione delle apparecchiature sull'attuale insediamento.
Esiste però anche la possibilità che, in mancanza di una chiara scelta di Lugano-Airport, essa posa rinunciare a rimpiazzare il vecchio ILS, lasciando l'aeroporto senza strumentazione. Non intendo addentrarmi in dettagli tecnici limitandomi sottolineare che l'urgenza di Skyguide è dettata, non solo dai normali tempi di realizzazione del nuovo impianto, ma, pure, di sapere quale localizzatore le sarà possibile installare.

Sembra importante sottolineare il fatto che, se il nuovo impianto sarà costruito 45 metri a nord dell'attuale posizione, la sua installazione avverrebbe in modo autonomo e consentirebbe il funzionamento del vecchio per le **tre settimane** necessarie alla messa in funzione del nuovo. Contrariamente si verificherebbe un arresto del traffico di linea per eguale periodo.

Un altro elemento che conferma l'urgenza di una decisione.

I tempi della politica sono normalmente assai lunghi e, considerando che siamo nell'imminenza delle elezioni comunali che causano la consueta stasi dovuta al rinnovo delle cariche, mi permetto di interrogare codesto onorando Municipio ponendo le seguenti domande:

1. a che punto si trova la progettazione per l'allungamento della pista? quando sarà presentato un MM per la relativa richiesta di credito?
2. quando sarà realizzato il prolungamento a nord della pista?
3. a che punto si trova il progetto per la nuova procedura di avvicinamento strumentale? quando questa sarà operativa?

4. quando sarà comunicata a Skyguide la decisione in merito all'ubicazione definitiva delle installazioni ILS?
5. corrisponde al vero che non sia stato rispettato il termine imposto dall'Ufficio Federale dell'Aviazione Civile per la presentazione di un progetto per la nuova procedura di avvicinamento strumentale?
6. cosa si è fatto per migliorare la sicurezza degli avvicinamenti notturni, sia da nord che da sud in ottemperanza alle richieste dell'UFAC? corrisponde al vero che non sono state ancora installate le luci di avvicinamento fuori dal sedime aeroportuale?

Ringrazio per l'attenzione e porgo rispettosi ossequi.

Aldo Pessina