



Riviera, 19 febbraio 2019

Messaggio Municipale no. 1/2019

COSTITUZIONE DI UNA SOCIETÀ ANONIMA PER LA GESTIONE DELL'AERODROMO CIVILE DI LODRINO E CONCESSIONE DI UN CREDITO DI FR. 220'000.-- PER LA SOTTOSCRIZIONE DEL CAPITALE AZIONARIO E PER LE SPESE LEGALI COSTITUTIVE

Signor Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,

con il presente messaggio municipale vi sottoponiamo, per esame ed approvazione, la costituzione di una nuova Società Anonima (SA) per la gestione dell'aerodromo di Lodrino, denominata "Riviera Airport SA", con relativa richiesta di un credito di fr. 220'000.-- per la sottoscrizione del capitale azionario e per le spese legali costitutive.

1. INTRODUZIONE

La valenza economica e sociale che riveste l'aerodromo di Lodrino per il nostro Comune e per la Regione, necessitano una definizione del quadro generale nel quale il Comune di Riviera vuole svolgere un ruolo attivo.

L'oggetto del presente messaggio è senza dubbio uno degli importanti aspetti riguardanti il futuro dell'aeroporto di Lodrino e riprende (in forma aggiornata) la decisione già presa a suo tempo dal Consiglio comunale dell'ex Comune di Lodrino.

Infatti, acquisita la destinazione a scopo civile dell'intero comparto a seguito dell'approvazione nel novembre 2013 da parte del Consiglio federale del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA), la cui procedura di cambiamento d'uso da militare a civile deve comunque ancora essere conclusa, si tratta ora di garantire a questa importante struttura il coordinamento delle attività di esercizio e di gestione.

In particolare, per poter procedere alla formalizzazione del passaggio da aerodromo militare ad aerodromo civile è necessario costituire un Ente gestore che avrà il compito di:

1. allestire un Regolamento di esercizio, con lo scopo di gestire il funzionamento dell'aeroporto per quanto attiene alle attività aviatorie. Il Regolamento di gestione deve essere infatti emanato da un Ente gestore che si assuma la responsabilità del suo rispetto, come pure della gestione nei confronti delle Autorità competenti (Confederazione, Cantone e Comuni);
2. nominare un Capo campo, giusta le disposizioni dell'ordinanza del DATEC no. 748.131.121.8 del 13 febbraio 2008;
3. concretizzare la procedura di approvazione dei piani.

Questa entità giuridica non deve essere confusa con l'Ente che sarà chiamato a coordinare le attività economiche e produttive già oggi esistenti, ma soprattutto lo sviluppo delle opportunità future, in previsione dell'insediamento presso l'aeroporto di un nuovo polo tecnologico dell'aviazione in Riviera, come peraltro auspicato sia dal Cantone che dall'Ente Regionale di Sviluppo Bellinzonese e Valli (ERS-BV), dalla Commissione per l'aggregazione e dal Comune di Riviera.

Tale Ente sarà complementare alla Società di gestione dell'aeroporto civile ("Esercente"): l'esercizio dell'aeroporto quale struttura civile rappresenta, infatti, la premessa infrastrutturale e operativa affinché le attività economiche e produttive promosse dalla seconda struttura si possano sviluppare al meglio.

Per sottolineare l'importanza di questo tema e per dimostrare l'impegno del Comune e la serietà delle sue intenzioni, il Municipio ha deciso all'inizio della corrente legislatura, all'unanimità, la creazione del Dicastero Aeroporto.

2. CRONISTORIA

Le prime attività di volo a Lodrino sono legate alle necessità delle Forze aeree di avere delle basi al sud delle Alpi. Nel 1940 fu attivata la base di Locarno seguite, nel 1941, da quelle di Ambri, Lodrino e San Vittore.

La presenza delle attività militari nei decenni successivi si consolidò con la presenza dei servizi di manutenzione degli aeromobili militari (dal 1998 RUAG SA). Nel 1993 nel comparto sud/ovest si insediò la Heli-Tv SA con una sua infrastruttura indipendente e con una sua specifica regolamentazione d'esercizio civile, tutt'ora valida.

Nel 2006 il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS), nell'ambito della riorganizzazione generale delle proprie attività, decise di concludere la loro presenza a Lodrino e concentrare le attività di volo a Locarno. Questa nuova situazione è stata gestita dal Municipio di Lodrino che, coadiuvato dal gruppo di lavoro "ad hoc" composto da rappresentanti dell'Autorità cantonale e della RUAG, ha valutato i vari scenari di sviluppo ed ha individuato nel mantenimento della vocazione aeronautica del comparto l'obiettivo da perseguire.

Per questo motivo nella revisione del Piano direttore cantonale del 2009 il Consiglio di Stato definì che l'ormai ex-aerodromo militare di Lodrino dovesse consolidare la propria attività nel settore aeronautico civile. Questo indirizzo cantonale ha portato il Consiglio federale nel novembre 2013 ad approvare la pianificazione dell'aera aeroportuale nella "scheda Lodrino" del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA).

In quest'ambito, la Confederazione ha definito che il "nuovo aerodromo civile di Lodrino è un campo d'aviazione civile privato e può svolgere la funzione di aerodromo aziendale per voli legati alla manutenzione e allo sviluppo di aeromobili come pure da elibase per voli di trasporto e di lavoro. Nella misura delle restanti capacità può inoltre servire anche per la formazione e il perfezionamento professionale di piloti dell'aviazione civile e militare come pure altri voli a scopo commerciale e non. L'ex aerodromo militare e l'attuale eliporto civile dovranno essere riuniti in un impianto unico mediante una procedura di cambiamento d'uso. Per la gestione dell'impianto deve essere istituito un esercente d'aerodromo. I voli di elicotteri continueranno a svolgersi secondo le attuali condizioni. L'esercizio di volo sarà

disciplinato in un regolamento d'esercizio, che sarà approvato nell'ambito della procedura di cambiamento d'uso."

In quest'ambito, sulla base anche delle risultanze degli esami d'impatto ambientale, è pure stato fissato in 9'000 movimenti aerei annui (5'500 aerei ad ala fissa, di cui 1'500 militari e 3'500 elicotteri, di cui 700 militari) il volume massimo di attività di volo. Questo parametro, sostanzialmente inferiore agli altri due aeroporti cantonali (Locarno: 60'000 movimenti aerei annui – Lugano/Agno: 38'000), è sufficiente per la funzione di *aerodromo aziendale*.

Si fa altresì osservare che il Consiglio federale nel 2017 ha approvato il Piano settoriale militare ed il concetto relativo agli stazionamenti dell'esercito (che designa le ubicazioni militari che saranno ancora utilizzate nell'ambito dello sviluppo dell'esercito e quelle alle quali si rinuncerà) stralciando definitivamente l'aeroporto di Lodrino dalle strutture militari e prevedendo una possibilità di coesistenza del futuro aerodromo civile.

Infatti, l'aeroporto di Lodrino rimane un elemento fondamentale per l'attività di addestramento dei piloti delle Forze aeree dopo la centralizzazione della loro formazione presso la base aerea di Magadino.

3. CREAZIONE DI UN POLO TECNOLOGICO DELL'AVIAZIONE

Questo concetto è stato formalizzato dal Piano direttore cantonale del 2009. In concreto si intende non solo mantenere le attuali attività aeronautiche, ma si coglie l'occasione, data dalla disponibilità di un'infrastruttura operativa e logistica dell'ex aerodromo militare e del relativo spazio aereo, di sviluppare nuove attività tra le attuali e future aziende tra di loro complementari. Ciò permetterà di creare nuovi posti di lavoro e opportunità in un settore tecnologicamente all'avanguardia.

Questa particolarità, che differenzia Lodrino dagli altri due aeroporti cantonali (Lugano/Agno e Locarno), è stata colta dal Cantone dapprima nel PD 2009 e poi con un approfondimento svolto dalla SUPSI, finanziato grazie alla politica regionale, con lo scopo di individuare le grandi linee di implementazione del polo tecnologico dell'aviazione.

Altri Cantoni (Friburgo/Vaud per il progetto dell'Aeropole di Payerne, Nidwaldo per un progetto analogo sull'aerodromo di Buochs che già ospita più di 2'000 collaboratori della Pilatus SA e della RUAG, Vallese per l'aeroporto di Sion, Zurigo per il polo tecnologico sull'aerodromo di Dübendorf, Glarona per l'aeroporto di Mollis) hanno concretizzato o stanno concretizzando, pur se in modi e tempi diversi, la riconversione civile di ex aerodromi militari.

Dal profilo urbanistico e territoriale lo studio redatto dall'Accademia di architettura di Mendrisio nell'ambito del progetto di aggregazione del nostro nuovo Comune ha confermato la possibilità di sviluppare delle nuove infrastrutture logistiche che potranno ospitare, assieme a quelle delle RUAG, della Confederazione e della Heli-Tv SA, delle nuove aziende oppure permettere lo sviluppo di quelle esistenti.

Il Municipio, vista la valenza dell'aerodromo e la necessità di non limitarsi ai soli aspetti aeronautici, ha quindi ritenuto che il ruolo centrale di gestore deve rientrare nei compiti strategici del Comune. Ciò rappresenta anche la soluzione migliore per cercare di difendere e mantenere gli attuali posti di lavoro, le diverse competenze presenti e il centro interaziendale per apprendisti. Questo compito può essere assunto solamente dal Comune, in quanto RUAG si è già espressa negativamente in merito all'eventualità di

assumere la gestione aeroportuale (non è suo business) e altre proposte non sono state accolte dall'UFAC che invece ha salutato molto positivamente l'iniziativa del Municipio.

Approfondimenti eseguiti al riguardo hanno dato esiti molto positivi e hanno confermato che vi sono le premesse per la creazione e lo sviluppo di un polo tecnologico, con la possibilità di valutare eventuali possibili sinergie con lo *Swiss Innovation Park* a seguito della candidatura relativa del Canton Ticino.

4. GESTIONE DELLE PROPRIETÀ ALL'INTERNO DELL'AREA AEROPORTUALE

L'attuale situazione fondiaria dell'area aeroportuale è il risultato della gestione della stessa fatta dalla Confederazione negli anni novanta. In concreto una parte importante (pista ed infrastrutture logistiche sud ed in parte nord) sono ancora di proprietà della Confederazione, precisamente di Armasuisse, mentre due comparti appartengono a RUAG SA (comparto nord/est) e a Heli-Tv SA (comparto sud/ovest). Ciò non crea problemi in quanto le due aziende rientrano in una corretta distribuzione delle infrastrutture dell'aerodromo. Non è pertanto necessario che il Comune sia il proprietario anche di questi fondi, anche se in futuro dovranno essere instaurate delle collaborazioni e delle sinergie con queste società.

Un discorso diverso vale per l'attuale proprietà di Armasuisse. Questo tema è stato gestito sin dall'inizio del processo di "civiltà" da parte dell'ex Municipio di Lodrino, accompagnato dal Dipartimento cantonale delle istituzioni, ed è ora stato ripreso dall'Esecutivo di Riviera. Le trattative sono finalmente in una fase conclusiva.

Questo specifico tema sarà comunque oggetto, si spera a breve termine, di un separato messaggio municipale nel momento in cui il contratto fra Armasuisse e il Comune sarà pronto per la firma.

5. L'IMPORTANZA DELLA PRESENZA A LUNGO TERMINE DI RUAG

La presenza di RUAG a lungo termine è fondamentale per la sopravvivenza dell'aeroporto. Attualmente RUAG occupa circa 100 persone, praticamente tutte residenti in Ticino, compreso il centro di formazione interaziendale con una quindicina di apprendisti. Evidentemente uno degli obiettivi del Municipio è quello di salvaguardare e valorizzare questi posti di lavoro (oltre alla cinquantina occupati presso le altre aziende che operano sul sedime aeroportuale ossia Karen SA, Heli-TV SA, Air Evolution e Tavis), come pure le importanti competenze tecniche e professionali presenti.

Per RUAG anche la formazione dei giovani assume un valore molto importante. Prova ne è che nell'ambito della recente riorganizzazione aziendale ha pure previsto una riorganizzazione della formazione professionale suddividendo questo settore in 3 Regioni: Regione ovest, Regione centro e Regione Sud (Ticino e Grigioni Italiano). Il compito quale responsabile e coordinatore di queste 3 Regioni di formazione è stato affidato al responsabile della formazione professionale di RUAG Lodrino.

Il fatto di aver creato una Regione apposita per la formazione in Ticino (e Grigioni italiano) e non averla inglobata in una delle altre 2 regioni svizzere è un segnale molto positivo poichè testimonia che RUAG dà ancora molta importanza al Ticino e nello specifico a Lodrino.

Stando alle informazioni ricevute e a quanto ci è dato di sapere a seguito dell'incontro tra Consiglio di Stato e vertici dell'azienda, la sede di Lodrino non sembrerebbe, per il momento, messa in discussione.

6. GESTIONE FINANZIARIA DELL'AERODROMO

L'aspetto centrale di questa situazione è dato dal fatto che generalmente la gestione di un aeroporto (di qualsiasi tipo e grandezza) si basa sulle entrate generate dalle tasse d'uso, dalla vendita di carburanti e dagli affitti di infrastrutture e proprietà fondiaria.

Per questo motivo, se si vuol permettere al futuro ente gestore dell'aerodromo di ottenere un'adeguata sostenibilità economica, è necessario che le modalità di acquisizione delle proprietà ora della Confederazione diano la possibilità al nostro Comune di entrare in possesso delle stesse e di poterle poi rendere disponibili alla società di gestione.

Il Municipio ha approfondito il tema della gestione economica dell'aerodromo dando mandato ad un gruppo interdisciplinare di esperti (legale, economista, architetto, specialista in aeronautica) e ad un consulente esterno dalle indubbie competenze (Wuest & Partner SA). Entrambi i referenti sono giunti alle medesime conclusioni. In particolare, e su richiesta del Consiglio di Stato, il Municipio di Riviera ha chiesto a Wuest & Partner anche di allestire un Businessplan per i primi 10 anni d'esercizio, relativo alla gestione dell'aeroporto e della sua parte immobiliare (documento già in possesso del Consiglio di Stato).

Questo documento è suddiviso in 4 capitoli, precisamente:

- Costi d'acquisizione del comparto
- Costi d'avviamento dell'attività civile dell'Aerodromo (una tantum)
- Businessplan 10 anni della parte immobiliare
- Businessplan 10 anni dell'Aerodromo (a regime attuale e a pieno regime)

Dallo stesso emerge in particolare:

Acquisizione del comparto in Diritto di superficie (DS)

La richiesta di Armasuisse per la vendita degli stabili in DS è di complessivi **CHF 910'000**. Per i primi 5 anni d'attività Armasuisse rinuncia al canone del diritto di superficie, dal 6° al 10° anno propone il pagamento del 50% del canone DS calcolato (da Armasuisse). Esso andrà rinegoziato al termine di questo periodo.

Investimenti per l'avviamento

I costi d'adeguamento delle infrastrutture sono stimati complessivamente a circa **CHF 2'610'000**, di cui CHF 90'000 per interventi sugli immobili (risanamento amianto, polizia del fuoco) e circa CHF 2'520'000 per l'avvio delle attività dell'aerodromo civile, compresi gli adeguamenti normativi al PGS.

Oltre a ciò deve essere considerata la manutenzione straordinaria degli immobili in ottica del riavvio dell'attività per un ammontare complessivo di **CHF 520'000**.

Gli investimenti per l'acquisizione e per l'avvio dell'attività dell'aerodromo sono così riassunti:

- Acquisto stabili in DS	CHF	910'000
- Adeguamento infrastrutture	CHF	2'610'000
- Manutenzione straordinaria immobili	CHF	520'000
Totale costi fase di avvio	CHF	4'040'000

Businessplan sui 10 anni

Il businessplan della parte immobiliare prevede sui 10 anni un ricavo di circa CHF 320'000 in entrambi gli scenari, mentre quello relativo all'aerodromo presenta nello scenario attuale una perdita pari a circa CHF 810'000 mentre nello scenario a regime massimo una maggiore uscita di circa CHF 305'000.

Il bilancio dell'attività dell'aerodromo di Lodrino per i primi 10 anni d'attività (senza oneri finanziari e ammortamenti delle infrastrutture) è così riassunto:

Regime attuale:

- Maggiori ricavi immobili	CHF	321'472
- Maggior costi aerodromo	CHF	811'510
Perdita netta	CHF	490'038

Regime massimo:

- Maggiori ricavi immobili	CHF	321'472
- Maggior costi aerodromo	CHF	305'520
Perdita netta	CHF	15'952

Ritenuto l'obiettivo politico, condiviso con il Cantone, che deve restare in primis quello di salvaguardare e valorizzare i circa 150 posti di lavoro attuali (compreso il centro di formazione interaziendale), queste analisi dimostrano che solo sfruttando totalmente le potenzialità di questa infrastruttura sarà possibile chiudere i conti a pareggio.

Il Municipio in questi mesi si è incontrato più volte con l'Autorità cantonale per l'ottenimento di un sostegno sia finanziario che politico. A tal proposito il Consiglio di Stato, tramite lettera del 19 dicembre 2018, oltre che garantirci il sostegno politico per il prosieguo delle trattative con Armasuisse e con le Forze aeree, ci ha confermato l'intenzione di sottoporre un messaggio *ad hoc* all'attenzione del Gran Consiglio per lo stanziamento di un credito straordinario massimo di 3 milioni di franchi quale aiuto concreto atto a sostenere l'investimento e l'avviamento di questo progetto di civilizzazione dell'aerodromo di Lodrino.

Nel contempo il Cantone ha richiesto di indicare i tempi previsti per la presentazione del messaggio municipale al Consiglio comunale relativo ai crediti necessari per finalizzare l'operazione, che servirà da base per allestire il messaggio governativo cantonale.

7. COSTITUZIONE DELL'ENTE GESTORE

Si tratta pertanto ora di dar seguito e concretizzare le indicazioni pianificatorie definite dalla Confederazione (scheda PSIA 2013) e dal Cantone (Piano direttore cantonale 2009), laddove gli aspetti territoriali (perimetro dell'area aeroportuale, zone di sicurezza e isofone) sono già state definiti (competenza federale) e non richiedono nessuna ulteriore decisione a livello comunale o cantonale, se non quelle di riprendere, alla prima occasione, la zona aeroportuale nel Piano regolatore comunale (con relativa pianificazione di dettaglio).

Ad oggi, e dal 1993, a Lodrino convivono come detto due attività aeroportuali (eliporto della Heli-Tv SA ed ex aerodromo militare) con due gestori (Heli-Tv SA e DDPS) e due

regolamentazioni d'esercizio (regolamento d'esercizio Heli-TV SA 1993 e regolamentazione generale del DDPS/UFAC per le attività di volo civili e militari basate sulle infrastrutture a nord/est, cioè RUAG, Karen SA ed altri utilizzatori).

Questa particolare situazione ha creato in passato non pochi problemi di coordinazione, legati soprattutto al fatto che la ditta civile è controllore delle proprie attività di volo.

Inizialmente (2005 – 2012) la RUAG si era dichiarata disponibile ad assicurare il ruolo di ente gestore del nuovo aerodromo civile unico. Poi, come precedentemente accennato, pur restando disponibile come maggior fruitore dell'aerodromo (attraverso le Forze aeree), ha negato la propria disponibilità lasciando questa responsabilità all'allora Comune di Lodrino.

Dal profilo formale, ai sensi della legislazione federale in materia di aviazione civile, si deve quindi innanzitutto costituire un ente gestore che successivamente dovrà riattivare le procedure per ottenere la formale autorizzazione federale a gestire l'aerodromo e l'autorizzazione per il cambiamento di destinazione da militare a civile delle infrastrutture realizzate negli ultimi decenni ai sensi della legislazione militare.

Infatti, la creazione di una società di gestione è una componente indispensabile ai fini dell'ottenimento della concessione da parte dell'UFAC per l'esercizio dell'aeroporto in regime privato.

L'intenzione del Comune di Riviera è quindi quello di costituire e rendere operativa una società di gestione aeroportuale che sia in grado di gestire le operazioni di volo, l'infrastruttura e garantire i servizi d'uso comune alle aziende attualmente presenti sull'aeroporto, nonché ad ulteriori società che potrebbero in seguito stabilirsi a Lodrino con particolare riferimento allo sviluppo di un Polo tecnologico dell'Aviazione in Riviera (PAviR); sono pure da approfondire con i funzionari del DFE e la Fondazione AGIRE eventuali sinergie con Switzerland Innovation, con particolare riferimento alla candidatura del Canton Ticino al progetto *Swiss Innovation Park* (SIP).

I servizi di competenza della società di gestione sarebbero suddivisi in:

- servizi per l'esercizio (gestione, coordinazione, manutenzione delle infrastrutture di volo, servizio di sicurezza a terra, ev. coordinazione rifornimento carburante velivoli non militari, calla neve, pulizia pista, piccolo handling);
- servizi del traffico (supervisione e coordinazione attività di volo sull'aeroporto, Info "C" per eventuale traffico civile);
- altri servizi (amministrazione, gestione finanziaria, prelievo tasse atterraggio).

Inoltre, per garantire il minimo richiesto dall'UFAC è necessaria la designazione di un Capo campo (e di un suo sostituto) che dovrà supervisionare e coordinare tutte le attività di volo previste sull'aeroporto. La persona dovrà evidentemente disporre di conoscenze approfondite del settore legato alle attività di volo. Questa figura potrà assumere anche la funzione di amministratore che si occupa della gestione societaria, compresa la parte economica, contrattuale, del controlling e reporting (vedi bando di concorso allegato a titolo di esempio).

Tra i vari modelli di gestione (discussi e approfonditi con la SEL) il Municipio ha deciso di optare, giusta l'art. 193 della Legge organica comunale (LOC), per la costituzione di una Società Anonima (SA) che si occuperà della gestione dell'aerodromo. Questa forma giuridica offre dei vantaggi a livello operativo e di responsabilità. Nel contempo permette di gestire in modo trasparente i flussi finanziari da e per il Comune, che comunque rimane suo

unico proprietario. La Riviera Airport SA rimarrà infatti un'azienda totalmente in mani pubbliche ma che opera secondo forma giuridica privata.

Motivi di opportunità e di flessibilità di gestione hanno fatto escludere forme organizzative alternative, quali:

- La gestione diretta comunale

L'assunzione diretta della gestione da parte del Comune, pur garantendo il livello massimo di controllo strategico, ha quale difetto quello di non poter garantire un grado di efficienza ed efficacia come quello di una SA. Si ritiene infatti che una struttura dedicata, con competenze specifiche, possa garantire una maggior neutralità nelle scelte e una più grande possibilità di riuscire a raggiungere gli obiettivi e gli scopi che l'ente vorrà prefiggersi.

Inoltre, anche a livello decisionale e di operatività la gestione diretta comunale richiederebbe delle tempistiche più lunghe. Non da ultimo, non si ritiene opportuno mantenere il rischio all'interno dell'ente "Comune".

- L'ente autonomo di diritto comunale

Nell'ambito della revisione della LOC del 2009 sono state inserite una serie di norme (art. 193 e segg. LOC) con le quali si sono poste le basi legali più ampie e sistematiche concernenti l'agire dei Comuni attraverso soggetti esterni all'amministrazione per lo svolgimento di compiti di natura pubblica.

Una di esse è l'ente autonomo di diritto comunale. Questa forma organizzativa è fondata sulla gestione tramite contratto di prestazione, è dotata di personalità giuridica propria, dispone di autonomia amministrativa e strategica, e sottostà al controllo e all'organizzazione definiti dall'ente pubblico tramite statuto.

Anche questo modello poteva essere una forma giuridica interessante ma il Municipio ha comunque optato per la SA, per le motivazioni esposte in seguito.

- La contrattualizzazione (outsourcing)

L'applicazione di questa strategia organizzativa consente uno snellimento delle strutture organizzative e una loro maggiore flessibilità. Chi ne fa uso può quindi concentrarsi sulle proprie attività principali (core business).

Nel caso specifico, il Comune potrebbe sottoscrivere un contratto di outsourcing con dei privati interessati a gestire il comparto.

Il rischio di questo modello gestionale è quello che il mandatario non si rilevi capace di soddisfare le attese del Comune. Il Municipio non ha ritenuto opportuno trasferire a terzi questa responsabilità.

L'art. 193 LOC precedentemente menzionato recita:

¹*Riservate competenze particolari non delegabili, il comune può ricorrere a soggetti esterni per lo svolgimento di compiti di natura pubblica; nelle forme di legge, esso può costituire organismi di diritto pubblico e privato o decidere di parteciparvi.*

²*Il Comune è responsabile dell'esecuzione dei compiti nel rispetto degli interessi collettivi e appronta i necessari controlli.*

³*Il Municipio informa annualmente Assemblea e Consiglio comunale sull'attività svolta attraverso tutti i soggetti esterni previsti al cpv. 1. Il regolamento definisce i campi in cui le informazioni devono essere date senza restrizioni.*

⁴*Il Municipio, l'Assemblea e il Consiglio comunale possono dare istruzioni vincolanti sull'attività. In caso di mancato rispetto di dette istruzioni, l'organo di nomina può revocare il mandato conferito ai rappresentanti diretti in soggetti esterni.*

⁵*Sono riservati le disposizioni di leggi speciali e il diritto federale*

In concreto i vantaggi della Società anonima si possono così riassumere:

- possibilità di strutturarsi in un'organizzazione rispondente alle elevate esigenze settoriali;
- tempi decisionali ridotti;
- possibilità di collaborare con attori pubblici o privati;
- flessibilità nella politica gestionale, all'interno del mandato di prestazione deciso dal Comune;
- alleggerimento dalla responsabilità operativa e dai rischi.

In generale secondo il diritto svizzero una Società Anonima è retta dalle regole del Codice delle obbligazioni (artt. 620-763). Lo statuto proposto per la Riviera Airport SA è allegato al presente messaggio (allegato 1); più avanti si entrerà a vederne alcuni dettagli.

La nuova SA ha personalità giuridica propria e sarà iscritta a Registro di commercio con il nome di Riviera Airport SA.

Inoltre le principali peculiarità strutturali della creazione della Riviera Airport SA sono le seguenti:

- l'Assemblea generale degli azionisti, dove l'azionista unico è il Comune di Riviera, è composta da un rappresentante designato ogni 4 anni dal Municipio, che impartirà allo stesso i relativi ordini di servizio;
- si propone la costituzione di un Consiglio di Amministrazione (CdA) di 5 membri, nominati dall'Assemblea generale degli azionisti su proposta del Municipio per un periodo di 4 anni. Al Cantone è data la possibilità di proporre un proprio rappresentante;
- il Comune di Riviera, quale azionista unico, avrà facoltà di esercitare il diritto ad essere informato sulle attività della SA così come quello di trasmettere istruzioni vincolanti alla SA per il tramite dei propri rappresentanti (ex art. 193 cpv. 3 e 4 LOC);
- le infrastrutture immobiliari necessarie all'esercizio delle attività della SA rimarranno di proprietà del Comune e i rapporti fra le due entità saranno regolati su base contrattuale. Si ipotizza in via principale la forma del mandato di prestazione.

8. LO STATUTO DELLA SOCIETÀ DI GESTIONE

Al presente messaggio è allegato la bozza di statuto della Riviera Airport SA. Di seguito si commentano gli articoli più significativi.

Atto costitutivo

Costituzione e versamento del capitale sociale avverranno unicamente dopo la crescita in giudizio dell'approvazione del presente messaggio da parte del Consiglio comunale e subordinatamente alla firma del contratto con il DDPS per l'acquisizione in DS del sedime aeroportuale, nonché al licenziamento del messaggio del Consiglio di Stato relativo al credito ad *hoc* di massimi 3 milioni di franchi da parte del Cantone.

Il Municipio, d'intesa con il Consiglio di Stato (per il seggio in quota Cantone), proporrà i rappresentanti del Consiglio d'amministrazione contestualmente alla costituzione. Il primo periodo di nomina terminerà con l'Assemblea generale del 2020.

Statuto

Art. 1 - Ragione sociale, sede e durata

¹Sotto la ragione sociale **Riviera Airport SA** è costituita una società anonima ai sensi degli art. 620 ss. CO, con sede a Riviera.

²La sua durata è indeterminata.

Oltre a definire la ragione sociale (in pratica il nome della società) questo articolo vincola al Codice delle Obbligazioni (CO) la forma della società e ne stabilisce la durata indeterminata.

Art. 2 –Scopo

¹Lo scopo della società è l'esercizio e la gestione dell'aeroporto di Riviera-Lodrino e relative infrastrutture.

²La società può aprire succursali e filiali in Svizzera e all'estero e partecipare ad altre imprese in Svizzera e all'estero.

³La società può inoltre esercitare tutte le attività commerciali o di altro genere che siano in relazione con lo scopo.

Gli scopi indicano le attività svolte dalla società o che potrebbe svolgere la stessa.

Art. 3 - Capitale azionario

¹Il capitale sociale ammonta a fr. 200'000.00, suddiviso in 200 azioni al portatore di fr. 1'000.00 cadauna.

²Il capitale sociale è interamente liberato.

Viene definito l'ammontare del capitale azionario ed il taglio delle azioni.

Art. 6 – Organi della società

Gli organi della società sono:

- l'Assemblea generale degli azionisti;
- il Consiglio d'amministrazione;
- l'Ufficio di revisione.

Questo articolo elenca gli organi della Riviera Airport SA.

Art. 7 – Art. 15

Gli artt. da 7 a 15 disciplinano le competenze e le modalità operative dell'Assemblea generale degli azionisti.

Art. 16 – Art. 23

Gli artt. da 16 a 23 disciplinano le competenze e le modalità operative del Consiglio di amministrazione.

Art. 24 - Ufficio di revisione

¹Se non sono date le condizioni per una revisione ordinaria ai sensi dell'art. 727 del Codice delle obbligazioni, la società fa verificare il conto annuale mediante revisione limitata effettuata da un ufficio di revisione.

²Con il consenso di tutti gli azionisti si può rinunciare alla revisione limitata se la società presenta una media annua di posti a tempo pieno non superiore a 10.

Sono indicate le modalità di scelta dell'ufficio di revisione.

Art. 25 – Art. 31

I rimanenti articoli da 25 a 31 disciplinano questioni tecniche.

9. ASPETTI FINANZIARI

La costituzione della SA impone la dotazione della medesima di un adeguato capitale sociale, valutato inizialmente in fr. 200'000.00, interamente sottoscritto e liberato in contanti dal Comune di Riviera.

In considerazione del proprio carattere di servizio pubblico, la SA non prevede di distribuire dividendi. Eventuali utili saranno quindi per principio destinati, dopo i necessari ammortamenti, alla costituzione di riserve.

I costi per la costituzione della nuova SA, oltre al già citato capitale sociale di fr. 200'000.00, comportano pure alcune spese amministrative (iscrizione nel Registro di Commercio, ecc.) e gli onorari notarili, stimati in complessivi fr. 20'000.00.

La SA, di principio, non assumerà proprietà immobiliari proprie. L'aspetto finanziario, la gestione e l'utilizzo delle infrastrutture esistenti sul sedime aeroportuale, le quali saranno di proprietà del Comune di Riviera, saranno regolate tramite mandato di prestazione o altra forma contrattuale.

La totalità di questi costi sarà verosimilmente imputata al conto degli investimenti e attivata a bilancio del Comune.

10. PROSSIMI PASSI

Per portare a termine il processo di civilizzazione dell'aerodromo di Lodrino l'Esecutivo prevede di affrontare i seguenti passi:

- la creazione di una società di gestione nella forma della SA al 100% in mani pubbliche (presente messaggio municipale);
- l'acquisizione in diritto di superficie degli immobili e dei sedimi di proprietà di Armasuisse da parte del Comune;
- l'ottenimento di un contributo finanziario *ad hoc* di massimi 3 milioni di franchi da parte del Cantone;
- la designazione di un Capo campo;
- la definizione del nuovo regolamento di esercizio dell'aeroporto;
- la procedura di approvazione dei piani;
- la conclusione della procedura di cambiamento di destinazione da militare a civile dell'aeroporto (di competenza dell'UFAC in collaborazione con il Cantone);
- la concretizzazione del progetto di Polo tecnologico dell'aviazione della Riviera (PAVIR) elaborato dalla SUPSI, grazie alle indicazioni del gruppo di accompagnamento "ad hoc" coerente con il posizionamento voluto con la nuova

scheda PSIA dal Consiglio federale ed in linea con la scheda del Piano direttore cantonale: aeroporto-officina, eliporto, focus su manutenzione-riparazione-operations (MRO), formazione e supporto alle Forze aeree.

11. CONCLUSIONI

Il Municipio desidera fortemente portare a termine le trattative con Armasuisse per raggiungere il lungimirante e fondamentale obiettivo di:

- salvaguardare i pregiati e numerosi posti di lavoro presenti sul comparto aeroportuale (circa 150 impiegati, di cui la stragrande maggioranza abita nella Regione Tre Valli e nel resto del Ticino);
- difendere (e sviluppare) il centro interaziendale per apprendisti, approfittando del fatto che il centro di Lodrino è stato riconosciuto da RUAG quale uno dei tre centri regionali dotati di una sua autonomia gestionale (Ticino, Svizzera romanda e Svizzera centrale);
- garantire l'esistenza delle aziende presenti sul comparto aeroportuale e mantenere (e accrescere) il rilevante indotto economico a livello cantonale, regionale e comunale;
- gettare le basi per la valorizzazione futura del comparto (PAVIR) con la possibilità che vengano ad insediarsi altre aziende.

La creazione della SA di gestione costituisce una premessa indispensabile e, così come concepita, garantirà un assetto operativo agile per poter svolgere al meglio compiti specifici e che richiedono competenze specializzate e flessibilità operativa accresciuta.

11.1 Aspetti procedurali e formali

Quoziente di voto: per il punto 2 del decreto è sufficiente la maggioranza semplice, ritenuto che i voti affermativi devono raggiungere almeno un terzo (11) dei membri del Consiglio comunale (art. 61 cpv. 1 LOC); per i punti 1, 3, 4, 5 e 6 del decreto è necessario il voto affermativo della maggioranza assoluta dei membri del consiglio (art. 61 cpv. 2 LOC).

11.2 Attribuzione del messaggio municipale

Si attribuisce alla Commissione della gestione e alla Commissione delle petizioni l'esame del seguente messaggio municipale. I rapporti commissionali dovranno essere depositati presso la Cancelleria comunale almeno 7 giorni prima della seduta del Consiglio comunale (art. 71 LOC).

11.3 Proposta di decisione

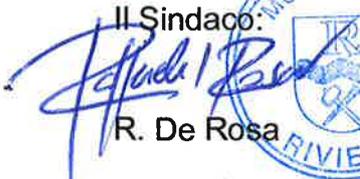
Per le considerazioni espresse e fatto riferimento agli atti annessi, richiamati gli artt. 13 e 42 LOC, vi invitiamo a voler

DECRETARE

1. È approvato il principio di costituzione della società di gestione dell'aerodromo di Lodrino denominata "Riviera Airport SA".
2. È approvato lo statuto della "Riviera Airport SA" allegato.

3. È concesso un credito di fr. 200'000.-- per la sottoscrizione e la conseguente liberazione del capitale azionario iniziale unico della Società Anonima. Ogni futura modifica del capitale azionario della SA sarà sottoposta per approvazione al Consiglio comunale.
4. Il Municipio è autorizzato a perfezionare le pratiche legali, notarili e amministrative necessarie per la costituzione.
5. È concesso un credito di fr. 20'000.-- per la copertura delle spese di costituzione e di iscrizione.
6. I crediti di cui alla cifre 3 e 5 sono iscritti al conto degli investimenti e decadono se non utilizzati entro il 31.12.2021.

Cordiali saluti.

PER IL MUNICIPIO DI RIVIERA
Il Sindaco:  Il Segretario: 
R. De Rosa  P. Laube

Allegati e parti integranti del presente messaggio:

- Bozza Statuto della "Riviera Airport SA"
- Esempio di bando di concorso per la nomina di un Capo campo

STATUTO

della società Riviera Airport SA con sede a Riviera

Art. 1 - Ragione sociale, sede e durata

¹Sotto la ragione sociale RIVIERA AIRPORT SA è costituita una società anonima ai sensi degli art. 620 ss CO, con sede a Riviera.

²La sua durata è indeterminata.

Art. 2 - Scopo

¹Lo scopo della società è l'esercizio e la gestione dell'aeroporto di Riviera-Lodrino e relative infrastrutture.

²La società può aprire succursali e filiali in Svizzera e all'estero e partecipare ad altre imprese in Svizzera e all'estero.

³La società può inoltre esercitare tutte le attività commerciali o di altro genere che siano in relazione con lo scopo.

Art. 3 – Capitale azionario

¹Il capitale sociale ammonta a fr. 200'000.-- suddiviso in 200 azioni al portatore di fr. 1'000.-- cadauna.

²Il capitale sociale è interamente liberato.

Art. 4 - Azioni e certificati

Le azioni sono firmate da un membro del Consiglio d'amministrazione. La società può emettere certificati in luogo delle azioni.

Art. 5 - Diritto di opzione

In caso di aumento del capitale azionario ogni azionista avrà diritto di sottoscrivere una parte delle nuove azioni emesse proporzionalmente al numero di azioni possedute.

Art. 6 - Organi della società

Gli organi della società sono:

- l'Assemblea generale degli azionisti;
- il Consiglio d'amministrazione;
- l'Ufficio di revisione.

Art. 7 - L'assemblea generale degli azionisti

¹L'assemblea generale degli azionisti costituisce l'organo supremo della società.

²L'assemblea generale ordinaria si riunisce ogni anno entro sei mesi dalla chiusura dell'esercizio annuale.

³L'assemblea generale straordinaria si convoca su richiesta del Consiglio d'amministrazione o dell'Assemblea generale medesima; uno o più azionisti che rappresentino insieme almeno un decimo del capitale azionario possono pure chiedere per iscritto la convocazione dell'assemblea generale, indicando l'oggetto e le proposte all'ordine del giorno.

⁴L'istanza dovrà essere diretta all'Amministrazione che vi darà seguito entro un mese. Restano riservati i casi di convocazione previsti dalla legge.

Art. 8 - Convocazione dell'assemblea generale

¹L'assemblea generale viene convocata di regola dal Consiglio d'amministrazione. La convocazione avviene almeno 20 giorni prima della data fissata per l'assemblea.

²L'avviso di convocazione deve indicare gli oggetti all'ordine del giorno, come pure le proposte del Consiglio d'amministrazione e degli azionisti che hanno chiesto la convocazione dell'Assemblea generale o l'iscrizione di un oggetto all'ordine del giorno.

³Non possono essere prese deliberazioni su argomenti non iscritti all'ordine del giorno.

Art. 9 - Validità dell'assemblea generale

¹L'assemblea generale (ordinaria e straordinaria) è validamente costituita qualora sia riunito almeno il 51% (cinquantun per cento) dell'intero capitale azionario.

²In caso di mancato raggiungimento del quorum così previsto, sarà indetta a cura del Consiglio d'amministrazione una nuova assemblea generale, la quale sarà validamente costituita indipendentemente dal numero delle azioni presenti o rappresentate.

Art. 10 - Riunione di tutti gli azionisti

¹I proprietari o i rappresentanti di tutte le azioni possono, sempre che nessuno vi si opponga, tenere un'Assemblea generale anche senza osservare le formalità prescritte per la convocazione.

²Quando i proprietari o i rappresentanti di tutte le azioni sono presenti, siffatta assemblea può validamente trattare tutti gli argomenti di spettanza dell'Assemblea generale e deliberare su di essi.

Art. 11 – Diritto di voto

Ogni azione dà diritto ad un voto.

Art. 12 – Rappresentanza

Ogni azionista può farsi rappresentare all'Assemblea generale anche da un terzo, il quale dovrà essere validamente legittimato.

Art. 13 - Deliberazioni

¹L'Assemblea generale prende le sue deliberazioni e procede alle nomine di sua competenza a maggioranza assoluta dei voti delle azioni rappresentate, salvo contraria disposizione della legge o dello statuto.

²In caso di parità il Presidente ha voto plurimo; trattandosi di nomine si procederà ad un secondo scrutinio la seduta successiva. In caso di ulteriore parità il Presidente ha voto plurimo.

³Le votazioni hanno luogo per alzata di mano, salvo contraria disposizione dell'Assemblea generale.

Art. 14 - Organizzazione

¹L'assemblea generale è presieduta dal Presidente del Consiglio di amministrazione o se questi ne fosse impedito, da un altro membro del Consiglio d'amministrazione.

²Se non fosse presente alcun amministratore, il Presidente è designato dall'assemblea.

³Il Presidente designa un segretario che non deve essere necessariamente azionista.

⁴Il verbale dovrà menzionare:

- il numero, la specie, il valore nominale e la categoria delle azioni rappresentate dagli azionisti, dagli organi, dai rappresentanti indipendenti e dai rappresentanti depositari;
- le deliberazioni e i risultati delle nomine;
- le domande di raggugli e le relative risposte;
- le deliberazioni date a verbale dagli azionisti.

Art. 15 – Competenze

Sono di esclusiva competenza dell'assemblea:

- a) l'approvazione e la modifica dello statuto;
- b) la nomina del Presidente del Consiglio d'amministrazione e dei membri del Consiglio d'amministrazione;
- c) l'approvazione del rapporto annuale e del conto di gruppo, del conto annuale come pure la deliberazione sull'impiego dell'utile risultante dal bilancio, in modo particolare la determinazione del dividendo e della partecipazione agli utili;
- d) il discarico all'amministrazione;
- e) la revoca dei membri del Consiglio di amministrazione;
- f) tutte le decisioni relative all'aumento o alla riduzione del capitale azionario;
- g) tutte le decisioni relative alla fusione ed allo scioglimento della società;
- h) le deliberazioni sopra le materie ad essa riservate dalla legge o dallo statuto o che le sono sottoposte dal Consiglio d'amministrazione.

Art. 16 - Consiglio d'amministrazione

¹Il Consiglio d'amministrazione si compone di 5 membri.

²I membri sono nominati dall'Assemblea generale degli azionisti, su proposta del Municipio di Riviera, per una durata di 4 anni e sono sempre rieleggibili. Il periodo di nomina scade 60 giorni dopo il termine delle elezioni comunali.

³In caso di nomina di un membro del Consiglio d'amministrazione, in luogo di un altro membro dimissionario o oggetto di revoca, durante il periodo sociale, il suo mandato subentra a quello precedente per quanto riguarda la sua decadenza.

Art. 17 - Costituzione e mandato

¹Il Consiglio d'amministrazione viene eletto dall'Assemblea generale. La ripartizione delle cariche viene decisa nel corso della prima seduta dello stesso; rimane riservato l'art. 15 lett. b) del presente statuto.

²Il segretario non deve essere necessariamente membro del Consiglio di Amministrazione o azionista.

Art. 18 - Rappresentanza

¹Il diritto di rappresentare la società verso i terzi è deciso dal Consiglio di amministrazione.

²Il Consiglio di amministrazione è autorizzato a delegare il potere di rappresentanza a uno o più amministratori (delegati) o a terzi (direttori).

Art. 19 - Sedute

¹Il Consiglio d'amministrazione si riunisce su iniziativa del Presidente ogni qualvolta gli affari lo richiedano, ma almeno una volta all'anno.

²Ogni membro può esigere dal Presidente la convocazione immediata del Consiglio, qualora l'importanza dei motivi lo dovessero richiedere.

³Sarà tenuto un verbale per ogni riunione sulle discussioni e sulle decisioni prese. Il verbale sarà sottoscritto dal Presidente e dal Segretario.

⁴Il Consiglio d'amministrazione deve essere convocato mediante un preavviso di tre giorni. In casi urgenti potrà essere convocato via posta elettronica o per telefono, con un preavviso di 24 ore.

Art. 20- Decisioni

¹Le sedute del Consiglio di amministrazione saranno valide soltanto se sarà presente la maggioranza di tutti i suoi membri, mentre le sue decisioni saranno prese alla maggioranza dei membri presenti o debitamente rappresentati.

²Le decisioni possono essere prese per iscritto via posta elettronica a seguito di una proposta formulata per iscritto o via posta elettronica, a meno che uno dei membri non richieda la convocazione del Consiglio d'amministrazione. Anche queste decisioni devono essere messe a verbale.

³Il voto di astensione ha validità di voto negativo.

Art. 21 - Competenze

¹Sono di competenza e d'obbligo del Consiglio di amministrazione tutte le decisioni su tutti gli affari che non sono attribuite dall'Assemblea generale o ad altri organi sociali.

²Il Consiglio d'amministrazione designa le persone autorizzate a rappresentare la società, fissandone il diritto di firma, può emanare il regolamento d'organizzazione e può nominare i procuratori ed altri mandatari.

Art. 22 - Delega della gestione

¹Il Consiglio d'amministrazione può delegare integralmente o in parte la gestione a singoli amministratori o a terzi, conformemente al regolamento d'organizzazione.

²Il regolamento stabilisce le modalità di gestione, determina i posti necessari, ne definisce le attribuzioni e disciplina in particolare l'obbligo di riferire.

Art. 23 - Doveri e responsabilità

¹Il Consiglio d'amministrazione ha l'obbligo di dedicare ogni diligenza per la gestione degli affari sociali che gli sono affidati.

²Esso ha le seguenti ed irrevocabili attribuzioni:

- l'alta direzione della società e il potere di dare le istruzioni necessarie;
- la definizione dell'organizzazione;
- l'organizzazione della contabilità e del controllo finanziario, nonché l'allestimento del piano finanziario, per quanto necessario alla gestione della società;
- la nomina e la revoca delle persone incaricate della gestione e della rappresentanza;
- l'alta vigilanza sulle persone incaricate della gestione, in particolare per quanto concerne l'osservanza della legge, dello statuto, dei regolamenti e delle istruzioni;
- l'allestimento del rapporto annuale, la preparazione dell'assemblea generale e l'esecuzione delle sue deliberazioni;
- l'avviso al giudice in caso di eccedenza di debiti.

Art. 24 - Ufficio di revisione

¹Se non sono date le condizioni per una revisione ordinaria ai sensi dell'art. 727 del Codice delle obbligazioni, la società fa verificare il conto annuale mediante revisione limitata effettuata da un ufficio di revisione.

²Con il consenso di tutti gli azionisti si può rinunciare alla revisione limitata se la società presenta una media annua di posti a tempo pieno non superiore a 10.

Art. 25 - Tenuta della contabilità

¹La tenuta della contabilità, del conto annuale (bilancio e conto economico) e della relazione sulla gestione devono essere allestiti in conformità degli art. 662 segg. e 957 segg. CO.

²L'esercizio si chiude ogni anno al 31 dicembre.

Art. 26 – Ripartizione degli utili

¹Annualmente sugli utili deve essere prelevato il cinque per cento per formare un fondo di riserva generale, sino a che questo abbia raggiunto il venti per cento del capitale azionario versato.

²Questo fondo di riserva generale può essere impiegato in base all'art. 671 cpv. 3 CO.

³L'assemblea generale, su proposta del Consiglio d'amministrazione, decide la ripartizione del saldo dell'utile netto, rispettando comunque le disposizioni degli art. 671 cpv. 2 e 677 CO.

Art. 28 - Pubblicazioni

Le pubblicazioni riguardanti la società avvengono sul Foglio Ufficiale Svizzero di Commercio (FUSC) ove la legge lo prevede.

Art. 29 - Comunicazioni

Le comunicazioni agli azionisti avvengono mediante la pubblicazione sul Foglio Ufficiale Svizzero di Commercio (FUSC) o qualora tutti gli azionisti fossero conosciuti, mediante avviso personale.

Art. 30 - Responsabilità

Tutte le persone incaricate dall'amministrazione della gestione o della revisione sono responsabili sia verso la società sia verso i singoli azionisti e creditori della stessa, del danno ad essi cagionato mediante la violazione, intenzionale o dovuta a negligenza, dei doveri loro incombenti.

Art. 31 - Diritto applicabile

Per tutto quanto non espressamente previsto dal presente statuto, sono applicabili gli art. 620 e ss. CO ed in genere il Codice delle obbligazioni svizzero, qualunque sia il domicilio o la nazionalità degli azionisti e delle parti acquirenti o beneficiarie, sotto qualsiasi forma delle azioni della società.

Riviera,

Bozza del 19.2.2019



Repubblica e Cantone
Ticino
Sezione delle risorse
umane

Concorsi per la nomina o l'incarico di funzionari presso l'Amministrazione dello Stato

Foglio
Ufficiale

8

2017

27 gennaio

Dipartimento del territorio

08/17 Capo campo incaricato/a presso l'Ufficio dell'aeroporto cantonale di Locarno

Classe e stipendio annuo (compresa 13a mensilità):
28-30(31) 79 020.- / 111 513.- (117 502.-)

() La classe indicata tra parentesi rappresenta per la singola funzione, la classe di stipendio massima che potrà essere attribuita dal Consiglio di Stato sulla base di una normativa particolare.

Compiti:

dopo un iniziale periodo di abilitazione assume le funzioni di "Capo aerodromo" ai sensi del diritto federale, e in particolare:

- assicura la gestione dell'ufficio d'informazione aeronautica AU-C, con particolare riferimento ai mezzi, all'istruzione del personale e alla documentazione. Coordina le attività del personale assegnato alla direzione aeroportuale. Prepara direttive e regolamenti concernenti l'utilizzazione dell'aerodromo. Assicura il corretto funzionamento delle infrastrutture civili
- è responsabile della gestione della stazione carburante dell'aeroporto e delle operazioni di rifornimento, in base alla direttiva UFAC AD I-007 I e del servizio di lotta antincendio e di soccorso civile pronto intervento in caso di incidente, in base alla direttiva UFAC AD I-001 I
- collabora con il Comando della Base aerea di Locarno nella gestione comune civile-militare e sorveglia le attività delle società private stazionate all'aeroporto
- è responsabile della gestione di alcune attività legate ai voli degli elicotteri civili ai sensi dell'Ordinanza federale sugli atterraggi esterni (RS 748.132.3). Assicura, per il Cantone verso l'Autorità federale (UFAC), della gestione della tematica "ostacoli alla navigazione aerea"
- è disponibile per ulteriori incarichi nel settore dell'aviazione civile

Requisiti:

- formazione professionale nell'ambito dell'aviazione e/o della sicurezza aerea
- esperienza nel settore dell'aviazione civile con particolare attenzione ai processi amministrativi ed operativi aeroportuali, alla collaborazione con altre direzioni aeroportuali, con Skyguide SA e con l'UFAC
- buone conoscenze della legislazione federale e cantonale in materia di navigazione aerea
- buone conoscenze delle lingue nazionali e dell'inglese
- esperienza nel settore della gestione corrente di infrastrutture tecniche e logistiche aeroportuali o simili
- conoscenze degli strumenti informatici quale utilizzatore
- capacità organizzative e di negoziazione, spirito d'iniziativa e di collaborazione, attitudine al lavoro di gruppo ed individuale
- comprovata esperienza nella gestione di situazioni di crisi, laddove esperienze nel servizio antincendio e soccorso sono considerate quale titolo preferenziale

Osservazioni particolari:

- la nomina è subordinata all'ottenimento e mantenimento della licenza a svolgere la funzione di "Capo aerodromo" da parte dell'Ufficio federale dell'aviazione civile entro 1 anno dall'entrata in servizio
- lavoro a turni su 365 giorni all'anno, con possibilità di interventi serali e/o notturni
- si rende attenta/o la candidata/il candidato che è stata recentemente approvata dal Gran Consiglio la revisione totale della Legge sugli stipendi degli impiegati dello Stato e dei docenti e che, con la sua entrata in vigore, l'atto di nomina o incarico avverrà sulla base della nuova classificazione delle funzioni e della nuova scala stipendi

Condizione di presentazione delle candidature:

- le candidature vanno inoltrate on-line sul sito www.ti.ch/concorsi. Altre forme di candidatura non saranno ritenute valide

Scadenza:

10 febbraio 2017

Ulteriori informazioni si possono ottenere presso il signor Davide Pedrioli, Delegato cantonale per l'aviazione civile, tel. 091 814 25.10.