

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dell'aviazione civile
3003 Berna

Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA), consultazione federale della scheda di coordinamento dell'aeroporto di Locarno

Egregi signori,

con riferimento alla procedura di consultazione federale attivata lo scorso 15 marzo dal vostro Ufficio e dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), vi presentiamo le seguenti osservazioni.

1. Premesse

1.1 Elaborazione della scheda di coordinamento PSIA Locarno

Considerato che il processo pianificatorio ha visto direttamente coinvolti nei "protocolli di coordinazione" i nostri servizi ed i Comuni sin dal 2001, le presenti osservazioni si limiteranno agli aspetti generali e pianificatori di valenza politica.

Innanzitutto vi ringraziamo per aver attivato la fase finale del processo che, in sostanza, conferma la bontà degli indirizzi cantonali in materia di infrastruttura aeronautica (Politica cantonale in materia di infrastrutture aereonautiche – PCIA del 2006 e Piano direttore – PD del 2009) e della pianificazione comprensoriale del Piano di Magadino ora definita in un Piano d'utilizzazione cantonale (PUC) all'esame del Parlamento cantonale. Infatti nella parte "vincolante" delle schede (cfr "Decisioni") tutti gli aspetti sono stati considerati come P/D ("Principi" o "Dati acquisiti") ad eccezione dell'ipotesi di allungamento sud della pista di Lodrino.

1.2 PSIA 2000 (parte generale) e rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2004 (LUPO)

La politica federale in materia è definita dagli indirizzi adottati dal Consiglio federale nell'ottobre 2000 nello PSIA e nelle indicazioni del "Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2004 (LUPO)", elaborato dal Consiglio federale ed adottato dal Parlamento federale nel 2005.

Per l'infrastruttura aeronautica, nel LUPO si è definito che l'obiettivo prioritario sia di "assicurare i collegamenti della Svizzera con i principali centri urbani europei e mondiali, mantenendo concorrenziale il sistema aeronautico nazionale" e che ciò richiede un sistema aeroportuale laddove la tipologia di aerodromi come Locarno serve per scaricare quelli di gerarchia superiore (in Ticino l'aeroporto principale è Lugano/Agno).

1.3 Politica cantonale in materia di infrastrutture aeree del 2006 e Piano direttore del 2009

Lo scrivente Consiglio di Stato adottando dapprima (2006) il PCIA ed in seguito (2009) la scheda M9 del nuovo Piano direttore cantonale ha definito le linee guida territoriali che assicureranno a medio termine lo sviluppo o il mantenimento delle infrastrutture aeree e delle attività di volo. I nuovi indirizzi cantonali in materia di infrastruttura aeronautica, per Locarno, prevedono di mantenere, ma non di sviluppare, le attuali funzioni civili e militari.

2. Considerazioni di merito

2.1 In generale

L'impostazione generale che ha definito le modalità di aggiornamento delle infrastrutture operative civili, in particolare il mini-allungamento est della pista principale, si è consolidata nel periodo 1999 – 2001. Infatti nel settembre del 1999 lo scrivente Governo cantonale decideva di limitare gli interventi civili, con l'obiettivo di mantenere le attuali tipologie di utilizzatori e di sviluppare la progettazione solo per il mini-allungamento della pista principale verso Bellinzona. Nell'ottobre 2000 il Consiglio federale definì la pianificazione degli aeroporti svizzeri, laddove Locarno era uno degli aeroporti principali nella categoria degli aeroporti senza traffico di linea: Infine nel 2001 il vostro Ufficio approvava preliminarmente il concetto del mini-allungamento, condizionandolo alla dimostrazione che non vi fosse un peggioramento della situazione ambientale, laddove l'aspetto più delicato era il sorvolo delle Bolle e la presenza di avifauna migratrice.

2.2 Aspetti pianificatori

La presenza di attività aviatorie è stata ripresa nel Piano direttore cantonale del 2009 (scheda M9 e carata tematica "mobilità") e nell'attuale Piano regolatore di

Locarno-piano e nel suo progetto di revisione. Nel giugno del 2012 il Consiglio di Stato ha adottato il Piano di utilizzazione cantonale del Parco del piano di Magadino, al cui interno si trova anche l'aerodromo di Locarno. Questo importante progetto è ora al vaglio del Parlamento e deve trovare una giusta annotazione nella scheda PSIA.

Si segnala che la cartografia allegata riporta nell'angolo nord-est una linea grigia, all'esterno del perimetro dell'area aeroportuale, che va eliminata e che il limite nord da voi proposto va rivisto così come definito nel PUC del Parco del piano di Magadino.

Per quanto riguarda il tema dello sviluppo edilizio all'interno del perimetro dell'aerodromo, lo scrivente Consiglio rileva la necessità di regolare, attraverso una corretta procedura pianificatoria, la valenza del "piano del comprensorio" citato nella parte vincolante della scheda. Questo ha infatti come scopo primario quello di assicurare all'interno del perimetro dell'aerodromo uno sviluppo edilizio ordinato, mirante in particolare a concentrare le opere edili nella zona esistente. I contenuti di tale piano potranno essere sviluppati a partire dallo studio di base, masterplan, elaborato nel 2002 dall'esercente. Tramite questo piano sarà inoltre possibile proporre adeguate soluzioni al tema puntuale del rapporto tra le infrastrutture del volo a vela e le esigenze di rispetto del canale situato nella zona di stazionamento degli alianti, citato nel capitolo vincolante della scheda PSIA.

2.3 Componenti naturali

L'aeroporto si trova nella "zona C" della riserva naturale delle Bolle di Magadino (cfr. Ordinanza cantonale sulla protezione delle Bolle di Magadino), definita d'importanza internazionale nell'ambito della Convenzione sulle zone umide d'importanza internazionale di Ramsar (UNESCO) e iscritta fra i siti RAMSAR nel 1982. Inoltre è situato anche all'interno dell'oggetto n. 1802 dell'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale ed è quindi protetto ai sensi dell'art. 6 della Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio ed è vicino ad altri oggetti di inventari federali d'importanza nazionale, fra cui l'oggetto 189 delle zone palustri di particolare bellezza e d'importanza nazionale. L'attività dell'aerodromo si ripercuotono su tutte le zone di protezione della natura, in particolare sulla "zona A" delle Bolle di Magadino (zona di protezione assoluta).

Sul tema concernente la convivenza tra l'attività aeroportuale e le esigenze di tutela della natura lo scrivente Consiglio si è pronunciato a diverse riprese negli scorsi anni, tramite prese di posizione e scritti che richiamiamo integralmente in questa sede.

Visti gli importanti interessi pubblici in gioco per entrambe le utilizzazioni è essenziale poter trovare un equo equilibrio nella ponderazione degli interessi in gioco. La scheda PSIA segnala che sono necessari dei provvedimenti volti a proteggere in particolare l'avifauna e che questi devono essere integrati nel regolamento d'esercizio. Nel principio tale impostazione può essere condivisa, a

patto tuttavia che la scheda indichi una scadenza temporale definita entro la quale tale compito andrà concretizzato, tenuto conto che simili provvedimenti sono in gran parte adottati per l'attività militare. Nel contempo ribadiamo come la ricerca di un equilibrio con le esigenze di protezione della natura non debba in alcun modo comportare problemi di sicurezza operativa nella gestione dell'aeroporto, rispettivamente comportare il peggioramento delle condizioni di rumore delle regioni residenziali circostanti l'area dell'aeroporto.

La realizzazione delle misure di ammodernamento dell'aeroporto, in particolare per quanto riguarda il prolungamento della pista verso est, ha suscitato nel corso degli ultimi anni accessi dibattiti. Il Governo ha salutato positivamente la posizione assunta nel 2009 dal DATEC, che, nel rispetto del citato equilibrio tra esigenze di sviluppo e protezione, ha confermato il principio secondo il quale la pista è allungabile. Lo scrivente Consiglio si attesta su questa posizione, richiamando la necessità che quale stato di riferimento siano utilizzati i dati tecnici contenuti nel Rapporto d'impatto ambientale.

2.4 Agricoltura

Il **Piano settoriale delle SAC** impone ai Cantoni il rispetto di un contingente che nel caso del Ticino ammonta a 3'500 ha. Il Cantone ha tutelato le superfici agricole e le SAC in particolare attraverso la scheda P8 Territorio agricolo del PD e il principio – iscritto nella *Legge cantonale per la conservazione del territorio agricolo* (LTAgr) – della compensazione delle superfici agricole sottratte. Allo stato attuale dei rilievi si stima che il contingente cantonale sia rispettato, ma non sussiste un ampio margine di manovra. Si ritiene necessario che la scheda PSIA definisca il tema delle superfici SAC e in particolare il loro conteggio all'interno della zona aeroportuale.

A questo proposito si segnala che il Cantone, per il tramite del PUC-PPdM, ha già provveduto a consolidarne le superfici all'interno del perimetro PSIA. In questo senso, si chiede che la scheda faccia esplicitamente riferimento a tale strumento.

2.5 Pericoli naturali

In relazione ai pericoli di **esondazione** del lago Verbano e di **alluvionamento** del fiume Ticino, si rammenta che ogni nuovo intervento dovrà essere compatibile con la situazione di pericolo accertata. Considerato che la confluenza dei canali "Principale" e "Bolla Rossa" rappresenta un punto idraulicamente critico, ulteriori immissioni di acqua nel canale "Principale" sono da evitare. Conformemente alla LPac e all'OPac lo spazio da riservare ai corsi d'acqua deve essere determinato entro il 31 dicembre 2018.

2.6 Nuovo collegamento del Locarnese con la A2

In un'ottica di coordinamento territoriale riteniamo indispensabile che la scheda PSIA faccia riferimento anche al **Piano settoriale dei trasporti**, menzionando il

progetto di collegamento A2-A13. Vi invitiamo ad approfondire il tema del tracciato stradale anche nell'ottica dello sviluppo delle normative internazionali in materia di sicurezza operativa degli aeroporti.

3 Conclusioni

Crediamo che queste indicazioni vi permettano di concludere il processo pianificatorio PSIA per Locarno. Il Delegato cantonale per l'aviazione civile, ing. Davide Pedrioli (091 814 26 60) è a vostra disposizione per eventuali ulteriori informazioni.

Vogliate gradire l'espressione della nostra stima.

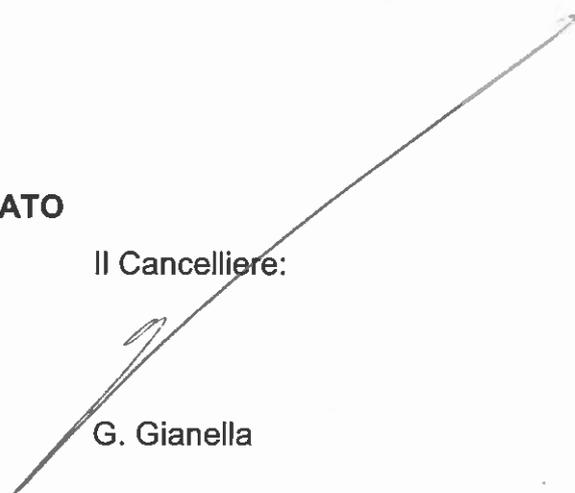
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia per conoscenza a:

Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), 3003 Berna; Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport, Segretariato generale; 3003 Berna; Municipio della città di Locarno, 6601 Locarno; Direzione Base aerea Locarno, 6595 Riazzino; Direzione Aeroporto Cantonale di Locarno, 6596 Gordola; Divisione economia; Divisione degli interni; Divisione ambiente; Divisione sviluppo territoriale e mobilità; Divisione delle costruzioni; Servizi generali; Sezione militare e protezione della popolazione; Delegato cantonale per l'aviazione civile; Dipartimento del territorio; Deputazione Ticinese alle Camere Federali.