

Rapporto

numero	data	Dipartimento
7451 R	16 gennaio 2018	TERRITORIO / FINANZE E ECONOMIA
Concerne		

della Commissione della gestione e delle finanze sul messaggio 25 ottobre 2017 concernente la richiesta di un credito complessivo di fr. 1'187'000.- per il comparto dell'aeroporto di Locarno destinato ai seguenti interventi e attività per la progettazione del rifacimento dell'aviorimessa n. 1 (fr. 490'000.-), il pagamento di un contributo cantonale per la realizzazione di una nuova centrale energetica a legna eseguita da Armasuisse (fr. 697'000.-) e l'autorizzazione della firma del relativo contratto per la fornitura di energia calorica

1. INTRODUZIONE

Con il messaggio n. 7451 viene richiesto un credito complessivo di fr. 1'187'000.- necessario alla progettazione del rifacimento dell'hangar 1 presso l'aeroporto di Locarno (credito di fr. 490'000.-) e per il versamento di un contributo cantonale unico alla Confederazione per la realizzazione della nuova centrale di riscaldamento con vettore energetico a cippato di legno (credito di fr. 697'000.-), con contestuale autorizzazione a firmare il relativo contratto di fornitura di energia calorica.

2. PIANIFICAZIONE FEDERALE E CANTONALE

In questo ambito, il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) è lo strumento pianificatorio settoriale principale della Confederazione.

A livello cantonale l'indirizzo pianificatorio è invece descritto nella scheda M9 del piano direttore (PD). Secondo le indicazioni di questa scheda, in Ticino l'evoluzione delle infrastrutture aeroportuali era stata dapprima indirizzata dal Consiglio di Stato ("Concezione del traffico aereo del 1987" e PD 90) sul principio di uno sviluppo "complementare" dei due aerodromi principali di Lugano-Agno e Locarno e sulla chiusura di quello di Ascona.

In seguito, viste le difficoltà di carattere ambientale legate soprattutto alla salvaguardia dell'avifauna delle Bolle di Magadino date dall'indirizzo del 1987 di prolungare a 1'300 metri la pista principale di Locarno (indirizzo per il quale il Gran Consiglio nel 1988 e 1996 aveva approvato i relativi crediti di progettazione) e l'indirizzo del Consiglio federale di fine anni novanta di aprire all'aviazione civile gli ex-aerodromi militari di Ambrì e di Lodrino, il Consiglio di Stato ha aggiornato gli indirizzi del 1987/1990.

Nel 1999 il Cantone ha confermato il sostegno all'aeroporto di Lugano per i voli di linea ed ha rinunciato a promuovere la funzione di "charter" a Locarno. Il campo d'aviazione di Ascona è stato chiuso nel 1998. Lo sviluppo del settore a livello nazionale ha creato in Ticino le premesse per inserire Lugano-Agno nel sistema aeroportuale svizzero. Questi

indirizzi cantonali sono stati confermati dal Consiglio federale negli indirizzi generali formulati nel PSIA dell'ottobre 2000 e nelle successive approvazioni delle relative schede PSIA:

- Lugano-Agno (2004)
- Lodrino (2013)
- Locarno (2014)
- Ambri (2014).

Di seguito viene esposta, secondo la scheda M9 del PD 2009, la situazione delle infrastrutture per l'aviazione civile in Ticino (aerodromi):

Lugano-Agno: la scheda PSIA, approvata dal Consiglio federale il 18.8.2004 (senza l'allungamento sud) lo ha attribuito alla categoria degli aeroporti regionali. Sono in corso gli approfondimenti per una nuova procedura d'avvicinamento satellitare da sud.

Locarno: la scheda di coordinamento PSIA è stata approvata dal Consiglio federale il 17.12.2014. Il Consiglio di Stato ha attivato la procedura federale di approvazione del progetto di allungamento della pista principale limitatamente al mantenimento delle attuali tipologie di aviazione civile.

Ambri: la scheda di coordinamento PSIA è stata approvata dal Consiglio federale il 17.12.2014. Il Consiglio di Stato ha consolidato le forme di aviazione civile che hanno dimostrato di essere coerentemente inserite nell'ordinamento territoriale regionale (aviazione di svago ed eliporto).

Lodrino: la scheda di coordinamento PSIA è stata approvata dal Consiglio federale il 20.11.2013. Il Consiglio di Stato ha consolidato nella pianificazione territoriale la trasformazione da militare e civile.

Per quanto attiene agli indirizzi, al punto 2.1 della scheda M9 vengono indicate le possibilità di sviluppo delle attività aeree con la relativa suddivisione delle funzioni e delle attività aviatorie. Questa suddivisione a medio e lungo termine prevede:

- aeroporto regionale di Lugano-Agno: assicurare i collegamenti aerei di linea e d'affari con il resto della Confederazione e con le maggiori capitali europee;
- aerodromo di Locarno: mantenere le attuali funzioni civili e militari e le rispettive tipologie d'aviazione;
- aerodromi di Lodrino e Ambri: consolidare il cambiamento da destinazione militare-civile verso attività aviatorie di nicchia in sintonia con le specificità locali (manutenzione aeromobili, voli sportivi). In particolare per Lodrino si prevedono, contestualmente all'accorpamento dell'adiacente eliporto in un unico perimetro aeroportuale, le attività di MRO (manutenzione, riparazione e revisione), di trasporto e di formazione, come pure altre attività di nicchia che potranno essere individuate e sviluppate nell'ambito degli approfondimenti in corso concernenti il progetto di Polo tecnologico dell'aviazione della Riviera (PAVIR), sostenuto dalla politica economica regionale e accompagnato da un gruppo di lavoro formato dai principali stakeholder (DFE, DT, Fondazione Agire, RUAG, Comune, ERS, ecc.).

Da questo inquadramento generale si evince l'ottima complementarietà tra gli orientamenti e le vocazioni dei singoli aeroporti in Canton Ticino.

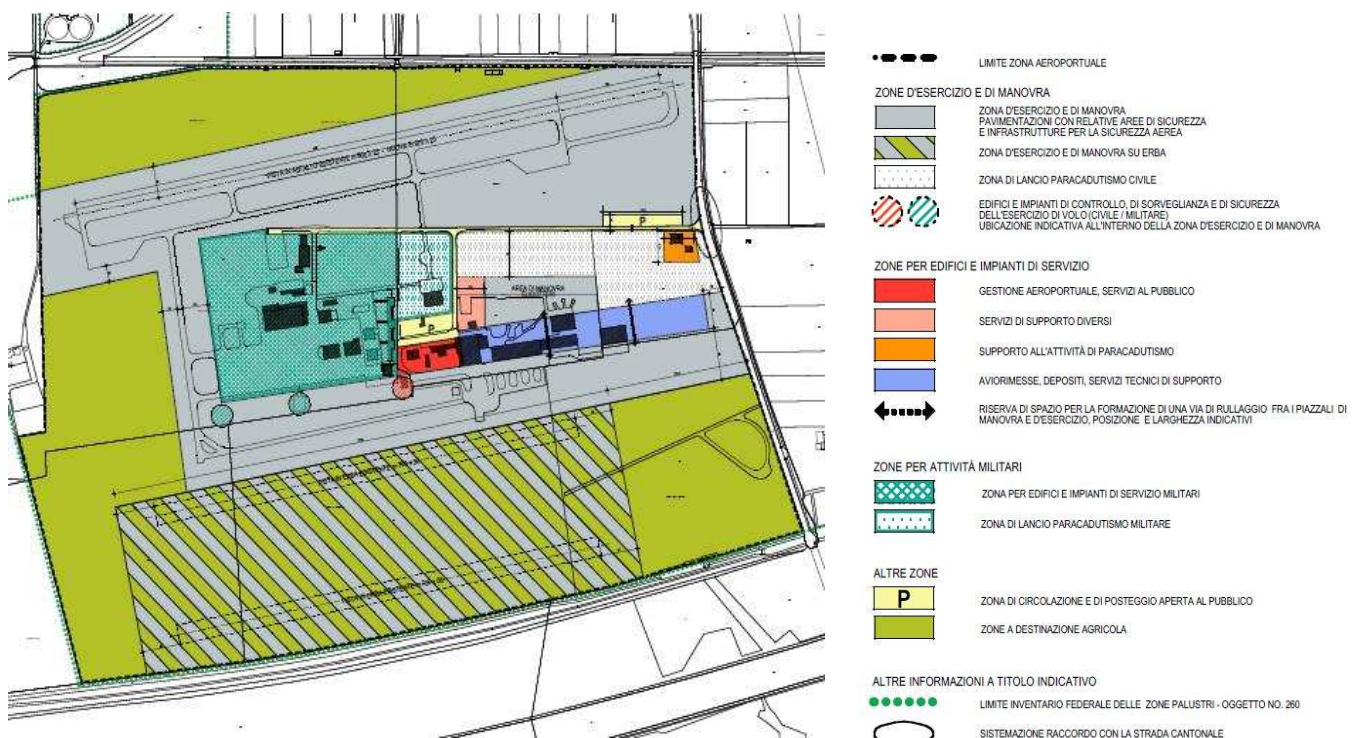
3. LA SITUAZIONE ATTUALE ED IL NUOVO PROGETTO

L'hangar è ubicato sulla particella n. 4239 RFD Locarno di proprietà del Cantone, ed è attualmente affittato a RUAG Real Estate AG tramite una convenzione ratificata dal Consiglio di Stato il 15 giugno 2010.

L'aeroporto di Locarno è attualmente il terzo della Svizzera per voli non di linea, opera nel campo del turismo, dello sport, della formazione e della sicurezza, ed è l'unica base di istruzione per i futuri piloti delle Forze Aeree dell'esercito Svizzero, con importante punto di appoggio presso l'aerodromo di Lodrino.

Per quanto concerne il lungo istoriato si rimanda a quanto riportato in maniera esaustiva nel messaggio governativo. Ci si limita a ricordare che la scheda di coordinamento PSIA per l'aeroporto di Locarno è stata approvata dal Consiglio federale il 17 dicembre 2014, ove è stata confermata la sua valenza nazionale come pure l'impostazione urbanistica delle infrastrutture logistiche. La sezione della logistica, con la direzione dell'aeroporto, ha quindi avviato la progettazione di massima dell'hangar 1. Con la nota a protocollo n. 51 del 12 aprile 2016, il Governo ha approvato i contenuti del rapporto di programmazione aggiornato del 5 aprile 2016, che proponeva la demolizione della struttura attuale e la costruzione di una nuova struttura per un costo complessivo valutato a 5 milioni di franchi.

Masterplan del 2005 (documento base per la scheda PSIA 2014)



L'impostazione del progetto preliminare prevede che le destinazioni d'uso all'interno della struttura sono l'hangaraggio e la manutenzione di aeromobili per le strutture che si affacciano verso sud. I servizi logistici e operativi sono raggruppati in un corpo unico che si sviluppa su tre piani posizionato sul lato nord.

Come ricordato nel messaggio a p. 3, considerando che l'aeroporto di Locarno, in termini di movimenti di volo, è al terzo posto nella rete degli aeroporti svizzeri (se non si considerano quelli con traffico di linea o charter) e che vi sono stazionati più di 100 aeromobili di vario tipo, il mantenimento di una moderna infrastruttura dedicata alla manutenzione è ritenuto di grande importanza.

Tenuto conto che l'hangar 1 è stato costruito negli anni 1938/39 e che gli ultimi interventi di ristrutturazione risalgono a 12-13 anni fa, si è deciso di optare per la variante di demolizione con ricostruzione a nuovo, dopo aver valutato anche lo scenario del risanamento (senza demolizione). Infatti, oltre al fatto che l'attuale situazione veramente non è più confacente, con prefabbricati e soppalco aggiunti nel corso degli anni, gli interventi parziali di manutenzione avrebbero permesso di migliorare solo alcune manchevolezze concettuali dell'aviorimessa, ma non avrebbero permesso di migliorarne sostanzialmente la produttività: la larghezza attuale è al limite e non permette la manutenzione di certi aerei, l'illuminazione non è più consona all'attività svolte, le superfici degli uffici e dei locali di servizio sono troppo ristretti e la parte riservata all'officina è da ritenersi obsoleta. Anche la parte di magazzino va ingrandita e bisogna pure rivedere la disposizione degli spazi, in ottica funzionale e moderna:

- area parcheggio aeromobili di 486 m²
- spazio per l'officina di manutenzione e le attività di MRO per ala fissa di 750 m²
- spazio logistico-amministrativo su 2 livelli: officine per piccole lavorazioni o per lavorazioni particolari e servizi con spogliatoi (101 m²), ricezione e diversi magazzini (103 m²) al piano terreno, e uffici, sala riunioni, archivio e servizi (214 m²) al secondo piano.

Con il nuovo progetto, per il quale è pensato anche un accesso facilitato al tetto in previsione dell'allestimento di un futuro impianto fotovoltaico, si prevede quindi la demolizione completa dell'attuale struttura, per far posto ad un nuovo edificio all'avanguardia e costruito secondo le norme vigenti per quanto riguarda la struttura e la statica – rispettoso anche di tutte le altre normative (ad esempio: efficienza e risparmio energetico, antincendio, legge sul lavoro e sanitaria, ecc.).

La superficie totale del progetto risulta pertanto di 1'858 m². Rispetto alla situazione attuale di 1'470 m² sono stati aggiunti 330 m² ed il tutto, sia per quanto concerne le dimensioni sia per quanto attiene agli aspetti funzionali, è stato elaborato sulle indicazioni ed esigenze fornite da RUAG.

I piani seguenti mostrano il progetto del nuovo hangar 1: piano terreno (immagine di sinistra) e primo piano (immagine di destra), mentre il riepilogo dei contenuti con la loro dettagliata descrizione è ben presentata nel messaggio alle pagine 5-6.

Progetto di nuovo hangar 1: piano terreno (a sinistra) e primo piano (a destra)

	Ricezione e magazzino 103.00 m2		Uffici 113.00 m2
	Officine e servizi 101.00 m2		Uffici e servizi 101.00 m2
	Manutenzione 750.00 m2		
	Parcheggio 486.00 m2		



Per quanto attiene al sistema di riscaldamento, attualmente sono in funzione due caldaie a nafta, una per l'hangar e l'altra per il ristorante.

Il Dipartimento della difesa, della protezione della popolazione e dello Sport (DDPS) provvede attualmente alle necessità energetiche delle proprie strutture con due termopompe poco performanti, che hanno imposto un supporto tramite una centrale a nafta provvisoria. Questo impianto non è coerente con le linee direttive energetiche delle costruzioni della Confederazione. Per questo motivo il DDPS per il tramite di Armasuisse ha progettato una nuova centrale di riscaldamento con vettore energetico a cippato di legno che risponde a tutti i moderni criteri di gestione, sia economici che ambientali.

Dopo aver valutato due alternative (riscaldamento a legna o tramite gas naturale), si è optato per la variante dell'allacciamento alla rete di teleriscaldamento (centrale a cippato di legno) costruita e gestita dal DDPS (v. pp. 6 e 7 del messaggio per i dettagli).

Lo sviluppo del progetto, che sarà accompagnato dall'elaborazione di un "piano del comprensorio" che il Consiglio federale ha richiesto in fase di approvazione della scheda PSIA 2014 per assicurare uno "sviluppo edilizio ordinato", assicurerà un ottimale inserimento urbanistico che dovrà riguardare anche le altre infrastrutture logistiche civili dell'aeroporto, laddove il contributo del settore privato sarà determinante.

4. COSTI DI INVESTIMENTO, CREDITO DI PROGETTAZIONE E TEMPISTICA

L'investimento prevede un tetto massimo di spesa pari a fr. **5'000'000.-**, comprensivo di demolizioni e smaltimenti speciali e dell'IVA all'8%, ma senza margine di tolleranza del 10%.

Si rimanda alle tabelle esposte nel messaggio ai punti 5.1 per quanto attiene all'investimento futuro, e 5.2 per quanto concerne il dettaglio del credito di progettazione. Sarà necessario in sede di progettazione definitiva non solo ottimizzare l'aspetto urbanistico, ma anche verificare le esigenze della RUAG così da affinare il progetto al meglio.

Allestita la progettazione definitiva, la presentazione del messaggio governativo per la richiesta del credito di costruzione è prevista dopo 15 mesi a partire dall'approvazione del presente messaggio. La procedura di approvazione federale del progetto dovrebbe necessitare di circa 7 mesi e dovrebbe giungere nel corso del 2018. L'apertura del cantiere dovrebbe avere luogo nella seconda metà del 2019.

5. CONGRUENZA CON LE LINEE DIRETTIVE (LD) E IL PIANO FINANZIARIO (PF)

Le proposte avanzate in questo messaggio sono considerate nelle LD e nel PF, ed in particolare con i seguenti effetti:

- a) spese d'investimento: fr. 1'187'000.- franchi previsti a piano finanziario degli investimenti.
- b) conseguenze sul personale: nessuna.
- c) conseguenze per i Comuni: nessuna.

Si desidera infine fare notare che lo stanziamento del credito proposto con l'allegato decreto legislativo richiede l'approvazione da parte della maggioranza assoluta dei membri del Gran Consiglio (cfr. art. 5 cpv. 3 Legge sulla gestione e sul controllo finanziario dello Stato del 20 gennaio 1986).

6. CONCLUSIONI

L'aeroporto cantonale di Locarno rappresenta un elemento di pregio per tutto il Cantone. Con circa 200 posti di lavoro, tra collaboratori fissi e ausiliari, esso ospita anche 15 tra ditte ed enti vari e ben 4 associazioni, oltre alla presenza delle Forze aeree (la Confederazione ha investito negli anni circa 100 milioni di franchi). All'interno di questo comparto, l'hangar 1 è un'infrastruttura di rilievo, ma che ha fatto il suo tempo (data del 1938/39) e necessita di questo intervento radicale e in tempi brevi. Va pure rilevato che anche da parte civile, grazie al consolidamento pianificatorio sancito con la decisione del Consiglio federale del 2014, altri attori (REGA, Eliticino SA e Locavia SA, ad esempio) hanno investito od investiranno sull'ammodernamento delle proprie infrastrutture.

Sarà così possibile disporre per il futuro di un'infrastruttura moderna dedicata alla manutenzione e all'hangaraggio di aeromobili, quale presupposto per il mantenimento delle attuali attività e i pregiati posti di lavoro. Un plauso va fatto alla sensibilità ambientale del Governo che ha posto attenzione su un moderno vettore energetico, il legno, ed ha colto l'opportunità di coordinarsi con la nuova centrale energetica che la Confederazione realizzerà per le necessità della Base aerea.

Sulla base di queste considerazioni e del dettagliato messaggio governativo si invita il Gran Consiglio a voler approvare il decreto legislativo allegato al messaggio n. 7451 del Consiglio di Stato.

Per la Commissione gestione e finanze:

Raffaele De Rosa, relatore

Bacchetta-Cattori - Badasci - Caprara -

Caverzasio - Denti - Durisch - Farinelli -

Frapolli - Garobbio - Garzoli - Guerra -

Kandemir Bordoli - Pinoja - Quadranti