

Rapporto

numero

8353 R

data

7 maggio 2024

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

DIPARTIMENTO DELLE FINANZE E DELL'ECONOMIA

**della Commissione gestione e finanze
sul messaggio 15 novembre 2023 concernente una richiesta di un
credito di 3'636'642 franchi per il comparto dell'aeroporto di Locarno
destinato alla realizzazione delle opere di spettanza cantonale connesse
con la costruzione della nuova aviorimessa n. 1 e degli spazi
amministrativi per la scuola di volo**

1. INCIPIT

La necessità di procedere alla sostituzione del capannone provvisorio posato dopo la tempesta che danneggiò irrevocabilmente l'hangar 1 nel 2021 è evidente oltre che indispensabile visto che l'Ufficio federale dell'aviazione ha permesso una struttura provvisoria solo per un periodo transitorio di 3 anni.

La soluzione proposta consiste nel concedere una concessione ad Alsa Aero Locarno SA per la realizzazione del nuovo stabile. La società è basata all'aeroporto di Locarno, è proprietaria della scuola di volo ed azionista di maggioranza della ditta AeLo Maintenance SA attiva nella manutenzione degli aeromobili e subentrata a Ruag AG nel contratto di affitto del vecchio hangar 1.

Il Messaggio chiede un credito di fr. 3'636'642.- a fronte di investimenti complessivi pari a fr. 4'561'000.- (IVA inclusa) destinato al comparto dell'aeroporto di Locarno per vari interventi infrastrutturali che devono accompagnare la realizzazione del nuovo hangar.

2. LA STORIA

L'aeroporto di Locarno è il terzo campo di aviazione in Svizzera senza voli di linea, è gestito dal Dipartimento del territorio tramite l'Ufficio del demanio e dell'Aeroporto cantonale.

È bene ricordare che le prime attività di volo a Locarno sono riconducibili alle attività dell'Aeroclub Locarno, fondato nel 1935, che è stato il principale promotore dell'aeroporto di Locarno Magadino, la cui apertura è avvenuta nel lontano 1939.

La prima foto esistente è dell'anno 1939 che mostra il primo hangar.

Rapporto n. 8353 R del 7 maggio 2024



La foto successiva del 1943 permette di capire che all'hangar si era aggiunta una costruzione annessa che oggi ospita il ristorante.



In termini di movimenti aerei totali, Locarno-Magadino è il più importante tra i 44 aerodromi della Confederazione non aperti al regolare traffico di linea (più di 50'000 movimenti civili e militari annui, con il massimo storico di 80'000 raggiunto nel 1989).

L'importanza dell'aeroporto cantonale locarnese è anche dovuta alla sua vocazione di aeroporto scuola: militare (l'aeroporto ospita l'unica base aerea dedicata alla scuola-base per i piloti e i paracadutisti) e civile (volo a vela, aeromobili plurimotore, paracadutismo, elicotteri e aeromobili monomotore). Per questo motivo ogni pilota dell'aviazione militare svizzera ha mosso i primi passi in Ticino, nella base aerea di Magadino.

Per quanto concerne la parte militare, la base aerea di Locarno svolge i compiti seguenti:

- garanzia del servizio di volo a favore della scuola piloti delle Forze aeree, della scuola esploratori paracadutisti e del comando forze speciali
- manutenzione dei velivoli assegnati
- base per il trasporto aereo al sud delle Alpi
- rappresentanza degli interessi delle Forze aeree nella regione
- centro di competenza per i velivoli PC-6 e PC-7
- manutenzione e messa in servizio del simulatore di volo PC-7
- servizio di volo a favore della piazza di tiro DCA di S-Chanf
- impieghi sussidiari a favore della popolazione civile, segnatamente in caso di catastrofi causate dal maltempo e di incendi boschivi
- appoggio delle missioni di pace ed altri impegni all'estero
- coordinamento delle prestazioni con le organizzazioni partner (RUAG, BLEs, armasuisse, sg, BAC, PM)

Tutte queste attività generano circa 10'000 movimenti di volo e 17'500 pernottamenti all'anno presso la Base aerea Locarno in cui sono impiegati un centinaio di collaboratrici e collaboratori.

In termini generali, gli aeroporti di questa categoria ricoprono un ruolo strategico complementare, contribuendo a livello nazionale ad alleggerire i movimenti degli aeroporti con traffico di linea.

Anche i diversi poli aeronautici ticinesi operano con funzioni tra loro complementari, secondo le indicazioni del Piano Direttore cantonale:

- **Lugano-Agno** - attività commerciali (collegamenti di linea e aviazione business a lungo raggio);
- **Lodrino** - *polo tecnologico* basato sull'attuale importante presenza della [RUAG](#) (gruppo tecnologico internazionale attivo nei settori Aerospace e Defence);
- **Locarno** - comprende tutte le altre tipologie di utilizzazione (civile, militare, [REGA](#) e scuole di volo).

3. LA PIANIFICAZIONE

La pianificazione del comparto dell'aeroporto cantonale di Locarno è definita nel "**Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA)**" del 17.12.2014.

Si tratta dello strumento pianificatorio approvato dal **Consiglio federale il 17.12.2014** che costituisce il perimetro normativo in cui ci si deve muovere per la progettazione di qualsivoglia intervento infrastrutturale ed edificatorio del comparto.

Ai fini di acquisire le informazioni necessarie sul quadro di riferimento in vigore, ci sembra utile riprendere gli elementi salienti del PSIA. Di seguito riportiamo un estratto dei capitoli prioritari.

3.1 Documenti di riferimento

Settore civile:

- Autorizzazione d'esercizio dell'08.08.1972
- Regolamento d'esercizio dell'01.11.1972
- Catasto dei rumori giugno 1994
- Catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (in fase di approvazione, stato agosto 2012)
- Contratto per l'uso comune tra la Confederazione e il Cantone dell'01.11.1972
- Verbale di coordinazione maggio 2007, complemento novembre 2012

Settore militare:

- Piano settoriale militare
(PSM; stato 24.11.2000):
- aerodromo militare per aerei ad elica ed elicotteri

3.2 Scopo dell'impianto, funzione nella rete

L'aerodromo è utilizzato per voli civili dal 1939 e dal 1940 dal Cantone Ticino e dal DDPS come impianto con **utilizzazione mista civile e militare**.

La parte militare serve alle Forze aeree per l'istruzione di base dei piloti militari, per la formazione degli esploratori paracadutisti e per l'impiego di droni.

La parte civile serve in primo luogo all'aviazione generale, alla formazione e al perfezionamento aeronautici, all'aviazione sportiva (volo a vela e paracadutismo), ai voli d'affari con velivoli ed elicotteri, a operazioni di salvataggio, nonché alla formazione e al perfezionamento professionale del personale specializzato, segnatamente nel settore della manutenzione dei velivoli.

3.3 Stato della coordinazione

La funzione e lo sviluppo dell'aerodromo sono coordinati con gli obiettivi e le esigenze del Piano settoriale militare (PSMI) e con la politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA), adottata dal Consiglio di Stato nell'ottobre del 2006 e ripresa nel piano direttore cantonale. Per il Cantone Ticino l'aerodromo di Locarno rappresenta un'importante ubicazione per l'aviazione generale, i voli non di linea dell'aeronautica commerciale, i voli di soccorso, i voli a motore, i voli con alianti e attività di paracadutismo, nonché la formazione e il perfezionamento professionali del personale aeronautico.

L'esercizio, il perimetro e l'infrastruttura dell'aerodromo sono essenzialmente coordinati con le esigenze di utilizzazione e con gli obiettivi di protezione del luogo (cfr. verbale di coordinazione). Nel quadro della pianificazione direttrice cantonale sono state armonizzate tutte le utilizzazioni del Piano di Magadino incluso il Piano di utilizzazione cantonale (PUC) del Parco del Piano di Magadino compreso l'aerodromo. Per assicurare all'interno del perimetro dell'aerodromo uno sviluppo territoriale ordinato dell'infrastruttura civile, l'esercente ha elaborato un **Piano dell'area aeroportuale** (giugno 2002). Inoltre, in

collaborazione con il DDPS, l'esercente ha elaborato un **Piano di compensazione ecologica** (novembre 2006).

L'esercente intende allungare verso est la pista con rivestimento duro e ottimizzare le aree di parcheggio esistenti per aeromobili ed elicotteri. Inoltre è prevista la costruzione di diversi hangar per il riparo e la manutenzione dei velivoli. **Il calcolo dell'inquinamento fonico provocato dei voli civili si basa su 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle (lago).** Considerata la possibilità concreta di un allungamento della pista, **il Cantone rinuncia a sfruttare completamente il potenziale di 63 000 voli previsto inizialmente per lo sviluppo dell'aerodromo.**

L'aerodromo è contemplato nell'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP) n. 1802 «Delta del Ticino e della Verzasca» e si trova nelle immediate vicinanze di diverse riserve di uccelli acquatici e di uccelli migratori d'importanza nazionale e internazionale. Il coordinamento tra l'esercizio dell'aerodromo e la protezione dell'avifauna riveste perciò un'importanza particolare. La questione fondamentale concernente un ampliamento dell'infrastruttura e in particolare un allungamento della pista è stata trattata a livello dipartimentale (DATEC) il 22 dicembre 2009. **Il DATEC ha deciso che in linea di principio è possibile allungare la pista. Tuttavia questo intervento non deve comportare un ulteriore peggioramento delle condizioni dell'avifauna nelle aree protette e a questo scopo il DATEC ha stabilito alcune limitazioni dell'esercizio.**

....

3.4 Decisioni

Condizioni quadro d'esercizio

L'esercizio civile dell'aerodromo prosegue nell'ambito delle condizioni quadro esistenti in modo da non comportare un ulteriore peggioramento delle condizioni delle zone protette circostanti.

Provvedimenti d'esercizio volte a proteggere l'avifauna devono essere integrati nel regolamento d'esercizio. Ciò deve avvenire con il successivo progetto edilizio di una certa importanza, **tuttavia al più tardi entro cinque anni dall'approvazione della presente scheda.**

Perimetro dell'aerodromo

...

Per poter assicurare all'interno del perimetro dell'aerodromo uno sviluppo edilizio ordinato, l'esercente definisce le zone di costruzione civili in un piano del comprensorio, concentrando le nuove opere edili nella zona esistente.

Limitazione degli ostacoli

La zona con limitazione degli ostacoli mostra dove devono essere coordinati l'esercizio di volo e l'utilizzazione del suolo in merito alla limitazione in altezza (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Sono determinanti le superfici di limitazione degli ostacoli contenute nel relativo catasto.

In caso di un allungamento della pista, va adeguato il catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli. I Cantoni e i Comuni tengono conto della superficie di limitazione degli ostacoli della pista allungata nei loro piani di utilizzazione.

Protezione della natura e del paesaggio

*Le superfici non utilizzate per l'aviazione nelle aree dell'aerodromo sono da rivalutare quali superfici di compensazione ecologica nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento). Vanno tenuti in considerazione gli interessi connessi all'utilizzazione agricola. Al riguardo, l'esercente elabora un piano con i servizi militari. Quest'ultimo deve essere **attuato entro cinque anni**.*

...

Nel corso degli anni, nell'area dell'aerodromo e nelle sue immediate vicinanze sono stati definiti i seguenti inventari di importanza nazionale e internazionale:

- IFP: 1802 Delta del Ticino e della Verzasca
- Zona palustre: 260 Piano di Magadino
- Zona golenale: 168 Ciossa Antognini
- Zona golenale: 169 Bolle di Magadino
- Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori: 119 Bolle di Magadino (TI)

Da parte della Confederazione e del Cantone la ragione d'essere dell'aerodromo e il suo sviluppo non sono mai stati messi in discussione (cf. PSIA 18 ottobre 2000 e scheda piano regolatore cantonale M9).

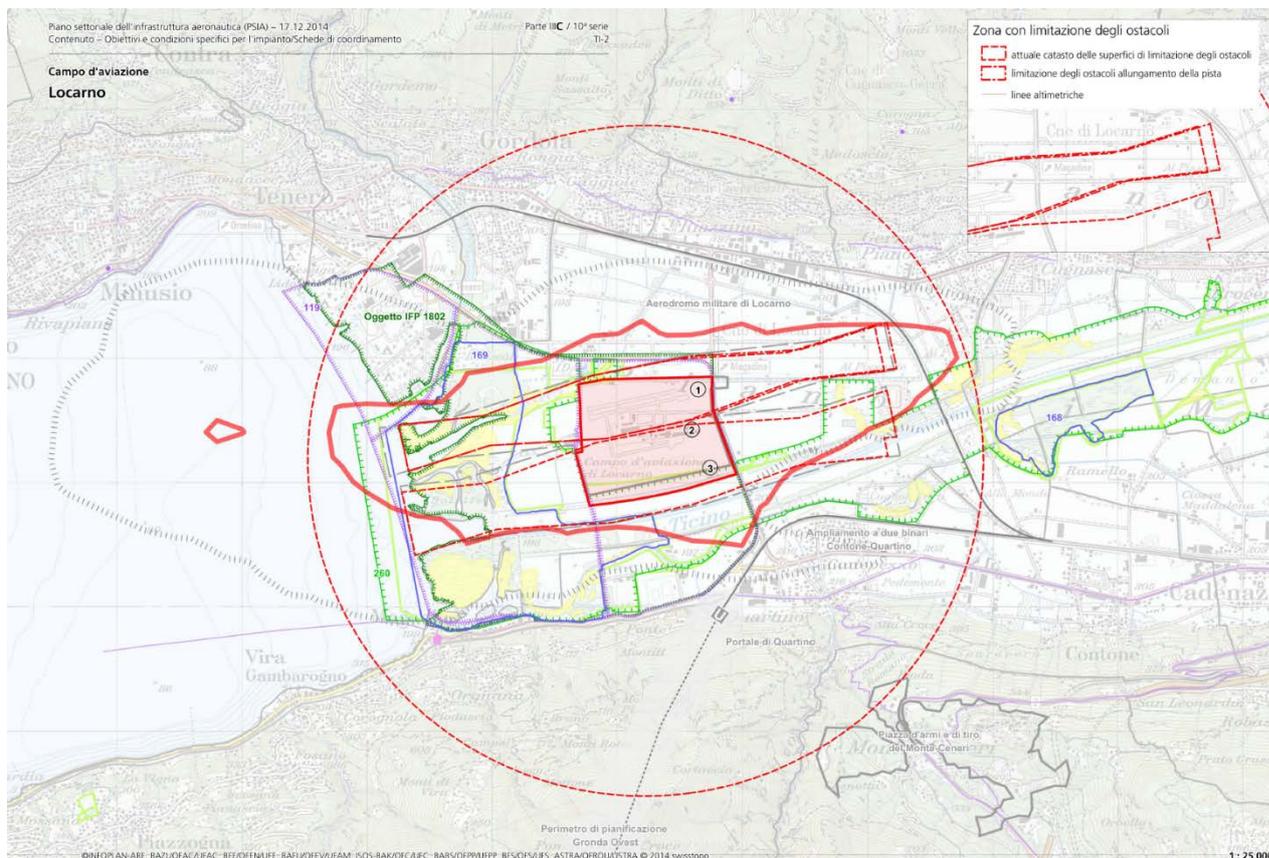
Le ripercussioni dell'aerodromo sulle zone protette circostanti non sono di norma dovute agli impianti in sé, ma al loro esercizio. Per queste ragioni, laddove è giustificato, la realizzazione di progetti edilizi va associata a provvedimenti d'esercizio (ad es. allungamento della pista, cfr. condizioni quadro d'esercizio). Tali provvedimenti devono essere definiti caso per caso nell'ambito della corrispondente procedura d'approvazione di diritto aeronautico. Di norma, la CFNP deve essere consultata per tutti i progetti previsti.

...

La realizzazione di misure di valorizzazione ecologica deve tener conto delle possibilità naturali, paesaggistiche e gestionali. Il valore di riferimento su cui basarsi è il 12 per cento della superficie dell'aerodromo. Le misure di compensazione devono essere realizzate innanzitutto all'interno del perimetro. Laddove risulta opportuno, possono essere prese in considerazione misure al di fuori del perimetro.

*Il Dipartimento del territorio, in collaborazione con la Fondazione Bolle di Magadino e il DDPS, ha elaborato un piano di compensazione ecologica (PCE) che tiene conto di queste esigenze. Il PCE si rifà alle raccomandazioni della Confederazione del 2004 concernenti la «Compensazione ecologica negli aerodromi». **L'attuazione delle misure deve essere regolata nell'ambito della prossima procedura di approvazione dei piani al più tardi entro cinque anni. Gli elementi legati al prolungamento della pista devono essere realizzati in questo contesto.***

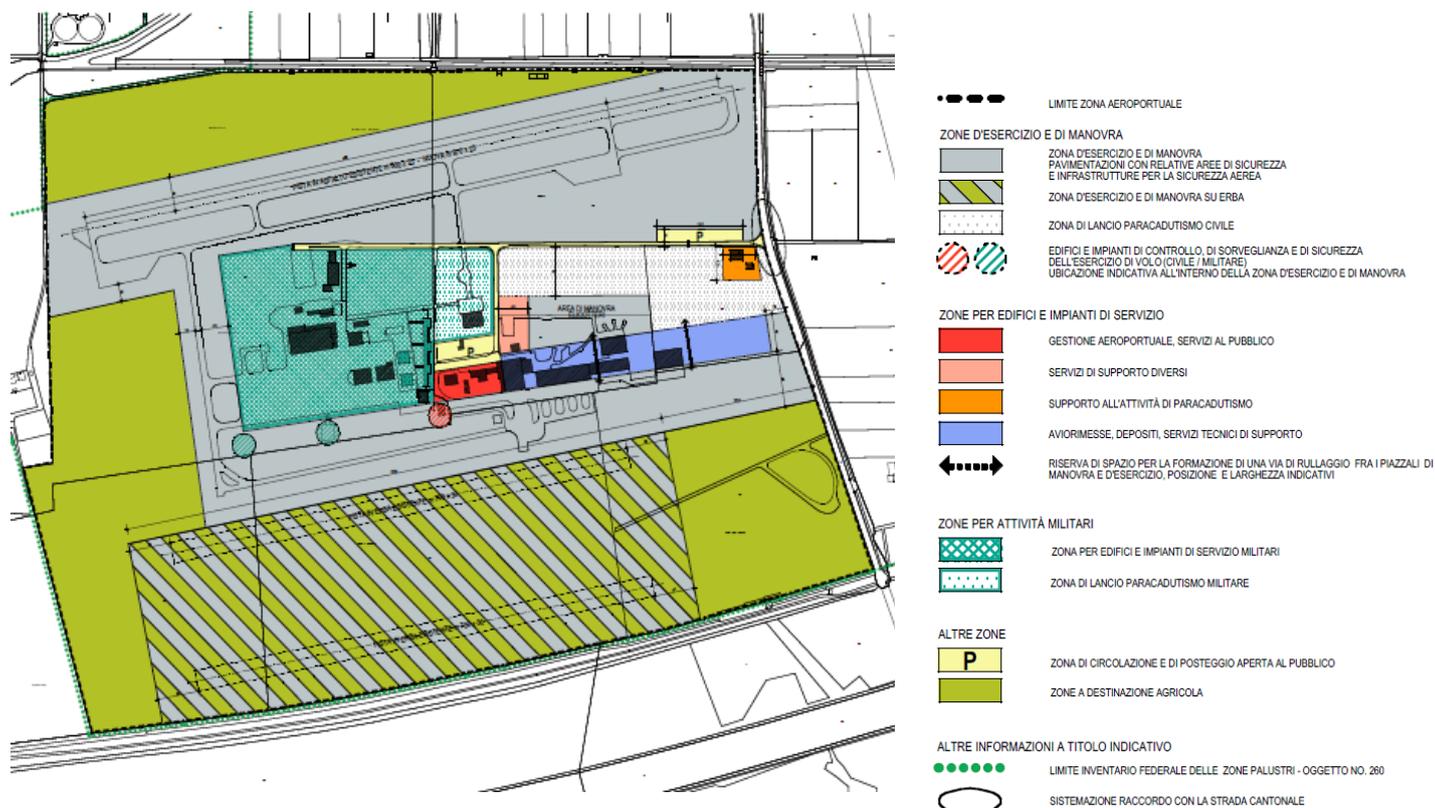
Rapporto n. 8353 R del 7 maggio 2024



Gli elementi del PSIA evidenziano il delicato punto di equilibrio trovato tra le varie istanze competenti in particolare Ufficio federale dell'aviazione, Ufficio federale dell'ambiente, Armasuisse e Dipartimento del territorio per permettere la convivenza di questa importante infrastruttura dedicata all'aviazione e l'altrettanta importante zona naturale protetta come la Bolle di Magadino

4. MASTERPLAN (2019)

Per dare seguito alle indicazioni del PSIA al capitolo "Perimetro dell'aeroporto" in cui si dice "Per poter assicurare all'interno del perimetro dell'aerodromo uno sviluppo edilizio ordinato, l'esercente definisce le zone di costruzione civili in un piano del comprensorio, concentrando le nuove opere edili nella zona esistente" il cantone ha elaborato nel 2019 uno specifico Masterplan.



Il piano permette di fare ordine definendo la zona militare (verde) la fascia prevista per gli hangar (blu), una zona per il servizio al pubblico (zona rossa) e la zona dei parcheggi (giallo).

5. IL PROGETTO ORIGINALE (2018)

Il Gran Consiglio aveva approvato il 23 febbraio 2018 il messaggio n. 7451 che prevedeva un credito complessivo di fr. 1'187'000.- per la progettazione del rifacimento dell'aviorimessa n. 1 e il pagamento di un contributo cantonale per la realizzazione di una nuova centrale energetica a legna eseguita da Armasuisse. Ci si basava sulle necessità di Ruag AG che all'epoca era l'affittuaria della struttura di proprietà cantonale. La successiva rinuncia di Ruag AG al rinnovo del contratto per l'hangar 1, decisione intervenuta nel 2018 dopo l'approvazione del messaggio in GC, ha richiesto una nuova valutazione della situazione.

L'evento estremo dell'estate del 2021 (13 luglio) con la parziale distruzione dell'hangar di proprietà cantonale rimescola ulteriormente le carte. Il cantone è costretto in tempi rapidissima a demolire la struttura e realizzarne una soluzione provvisoria per assicurare alla ditta AeLo Maintenance SA di non interrompere la sua attività di manutenzione degli aeromobili.

6. IL PROGETTO ATTUALE (2024)

6.1 Hangar 1

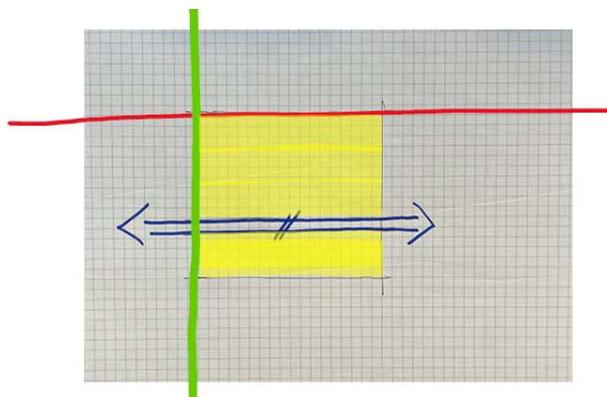
Il messaggio presenta la richiesta di Alsa Aero Locarno SA di realizzare a proprie spese un nuovo hangar secondo le proprie necessità. La ditta è basata all'aeroporto di Locarno nel quale gestisce la scuola di volo ed è azionista di maggioranza della ditta Aelo Maintenance SA che si occupa della manutenzione degli aeromobili. Aelo Maintenance SA è subentrata a Ruag AG quale affittuaria dell'hangar 1 assicurando questo servizio essenziale di manutenzione per garantire l'operatività dei velivoli.

Il Consiglio di Stato ha accettato la richiesta della ditta proponendo la messa a disposizione – in regime di concessione – di una porzione del sedime n. 4239 RFD nella parte ovest dell'area aeroportuale civile, a confine con la base aerea militare.

L'ubicazione proposta per il nuovo hangar tiene conto in parte dell'impostazione iniziale del masterplan con una fascia longitudinale di edifici parallela alla pista. La proposta risponde soprattutto all'evidente necessità di evitare l'interruzione dell'attività durante il cantiere visto che il nuovo hangar potrà essere realizzato senza precludere l'operatività esistente.

La creazione di uno spazio libero centrale permetterà poi di impostare correttamente la parte pubblica centrale, tema su cui diremo in seguito.

Il nuovo hangar è progettato dall'arch. Cacchioli di Locarno su incarico di Alsa Aero Locarno SA, prevede un volume "tagliato" in due corpi di fabbrica per favorire la luce naturale zenitale.



Schema allineamenti di progetto.



Schema posizione nuovo hangar 1.

Planimetricamente i nuovi edifici sono posti a confine con il ristorante ed allineati al fronte aeroportuale determinato dagli hangar esistenti.

Il primo corpo di fabbrica è destinato alla manutenzione degli aeromobili (aviorimessa), mentre il secondo è destinato alle attività amministrative della scuola di volo e a quelle legate alla formazione dei piloti.

Il nuovo hangar 1 presenta una superficie quasi identica all'aviorimessa originaria realizzata nel 1939 e contiene al suo interno superfici destinate alle attività di manutenzione degli aeromobili, quelle per il magazzino dei pezzi di ricambio, locali di servizio per lo stoccaggio dei materiali, gli uffici tecnici, una sala riunioni e altri spazi a disposizione del personale della ditta. Il corpo del fabbricato è posto in senso longitudinale

Rapporto n. 8353 R del 7 maggio 2024

per rapporto al fronte aeroportuale allo scopo di ottenere la maggior ampiezza di accesso possibile.



Immagine facciata nuovo hangar 1.

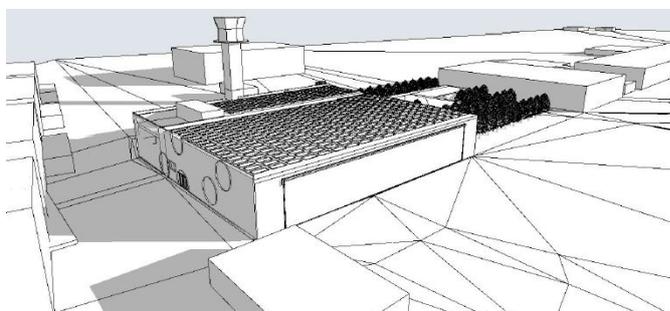


Immagine volumetrica del nuovo hangar 1.

La parte amministrativa dell'edificio offrirà gli spazi necessari per le aule riservate agli istruttori, aree destinate agli allievi della scuola e aree destinate alla Direzione. L'edificio ospiterà inoltre i simulatori di volo, ora ubicati in uno stabile industriale a Mendrisio, che sono parte integrante della formazione di ogni pilota di linea e la cui presenza presso l'aeroporto di Locarno costituisce un valore aggiunto supplementare.

Gli edifici sono riscaldati mediante un moderno sistema integrato con termopompa e pannelli solari posti sulla quasi totalità dei tetti della nuova struttura.

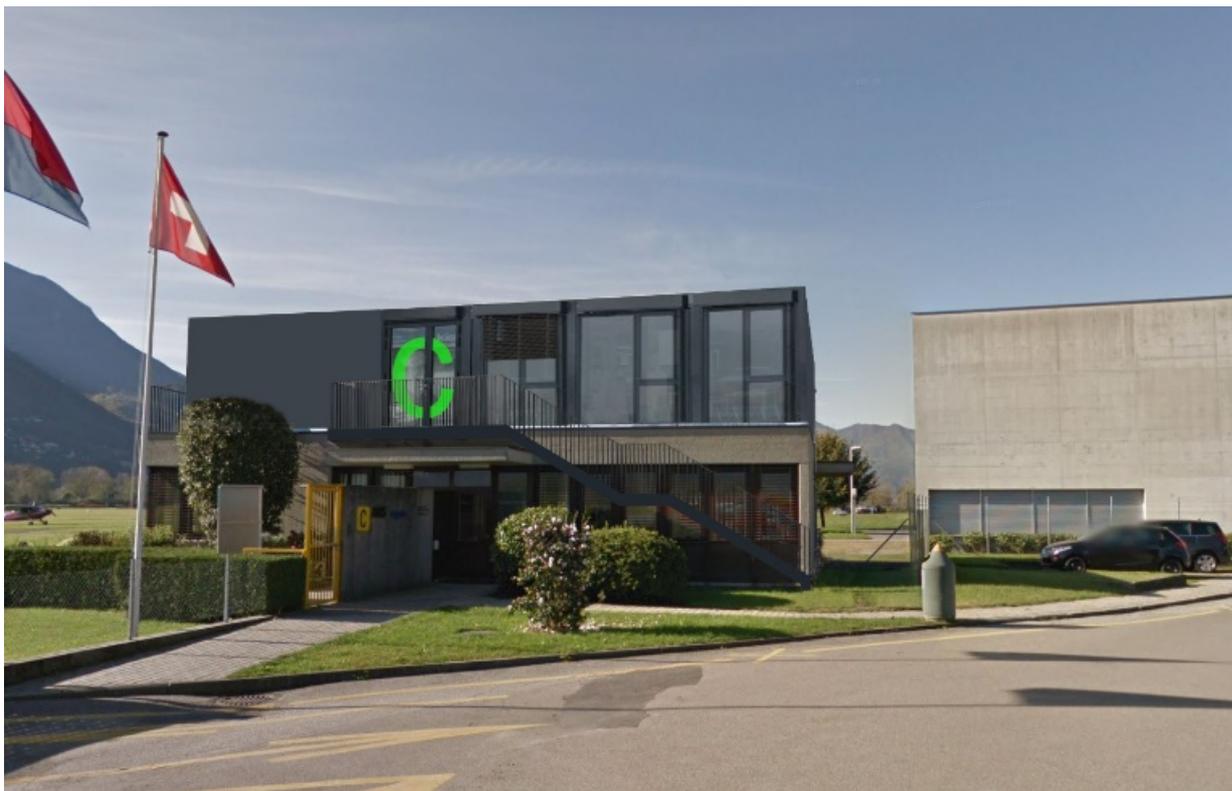
6.2 Opere annesse

La realizzazione del nuovo hangar 1 comporta una serie di interventi complementari e indispensabili per il funzionamento dell'infrastruttura aeroportuale.

6.2.1 *Spostamento dell'attuale sede della Direzione dell'aeroporto mediante la sopraelevazione dell'ufficio C*

La realizzazione del nuovo hangar 1 richiede la demolizione degli uffici della Direzione dell'Aeroporto ubicati in vecchi stabili prefabbricati di nessun valore.

Nel preventivo 2024 la voce dedicata all'aeroporto cantonale indica spese complessive per 2.94 mio e entrate pari a 2.33 mio.



Rendering sopraelevazione ufficio C.

Grazie a un accordo con Armasuisse è possibile la posa transitoria di alcuni elementi prefabbricati sul tetto di un edificio adiacente in cui organizzare questi uffici. Come detto si tratta di una soluzione da considerare assolutamente transitoria e Armasuisse ha già chiarito che il Cantone dovrà smantellare questi prefabbricati al termine del periodo concesso che indicativamente non dovrebbe prolungarsi oltre una decina d'anni.

6.2.2 Creazione di un nuovo accesso all'area aeroportuale e dei posteggi sostitutivi

Il messaggio propone una serie di opere annesse alla realizzazione dell'hangar 1. In particolare si tratta della sistemazione esterna dell'accesso e dei parcheggi quale conseguenza della realizzazione del nuovo edificio e lo smontaggio dell'hangar provvisorio.

Si propone un nuovo ingresso al perimetro aeroportuale, prolungando la strada esistente di accesso al comparto civile dell'aeroporto, mediante la demolizione dei vecchi uffici della scuola di volo, uffici che erano parte integrante del vecchio hangar 1.



Planimetria opere connesse all'edificazione del nuovo hangar 1.

6.2.3 Smontaggio dell'hangar provvisorio e ripristino del terreno

La realizzazione dell'hangar provvisorio dopo il maltempo del 2021 è stata autorizzata dall'Ufficio federale dell'aviazione civile con l'approvazione dei piani dell'11 gennaio 2022. Il permesso di costruzione prevedeva una durata limitata a tre anni. Dopo la realizzazione della nuova struttura (hangar 1) il cantone dovrà smontare la struttura provvisoria e rimuovere la vecchia soletta di fondazione del 1939 con la conseguente sistemazione del fondo a prato.

La struttura provvisoria è in buono stato, per questo motivo i servizi del Cantone stanno valutando una possibile destinazione rispettivamente la vendita.

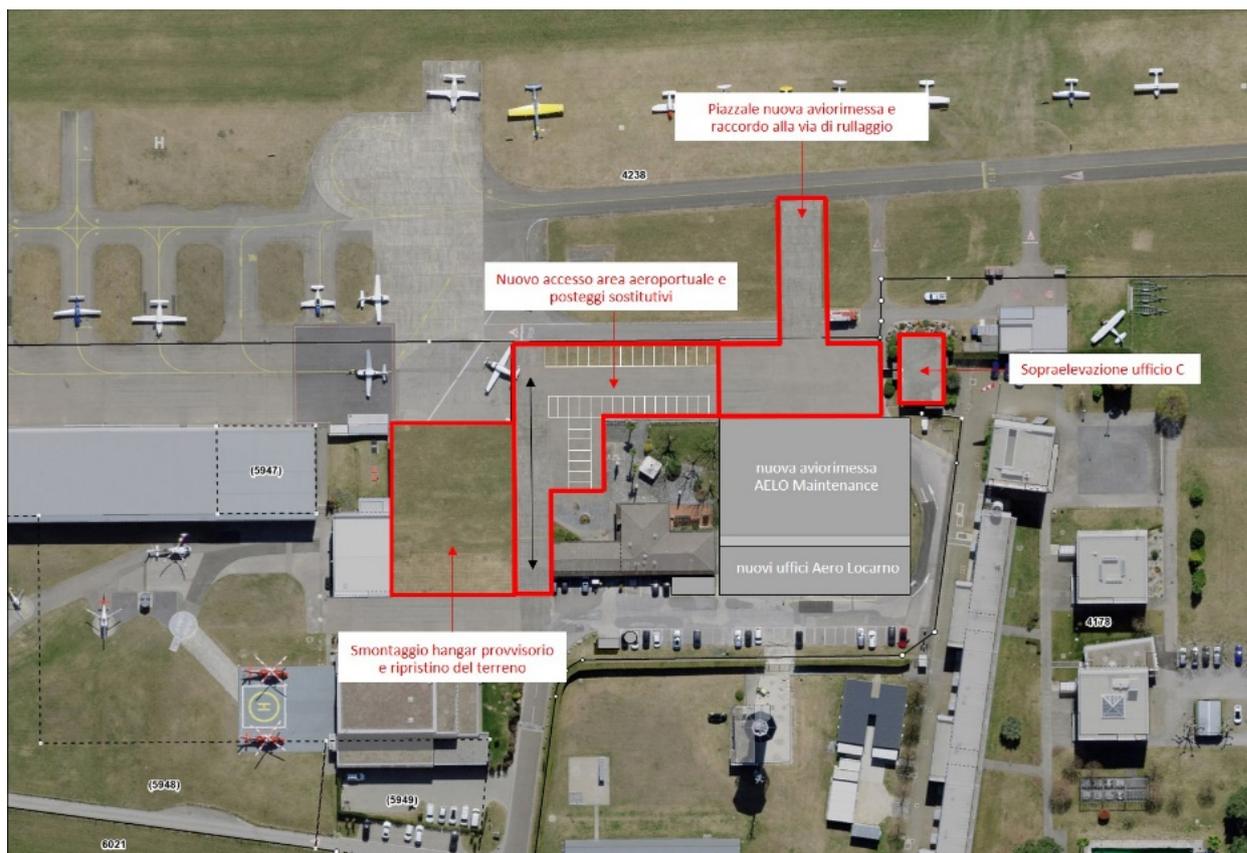
Il messaggio chiede un credito di fr. 302'000.- per lo smontaggio e messa in deposito dell'hangar provvisorio. In caso di vendita, il ricavato andrà in diminuzione del credito previsto.

6.2.4 Realizzazione di un piazzale in corrispondenza della nuova aviorimessa e del raccordo alla via di rullaggio

Il nuovo hangar 1 sarà allineato a sud con le altre aviorimesse ciò che richiede la realizzazione di un nuovo piazzale di manovra per gli aeromobili ed una nuova bretella di raccordo alla via di rullaggio.

Le diverse opere sono rappresentate schematicamente nella figura sottostante.

Planimetria riassuntiva delle opere cantonali connesse all'edificazione del nuovo hangar 1



6.3 Fasi e tempistiche

Dopo l'approvazione dei piani da parte di UFAC, si darà avvio alla fase realizzativa che dovrà essere strettamente coordinata e pianificata allo scopo di garantire in ogni momento l'operatività dell'aeroporto, senza interruzioni dell'esercizio.

A livello temporale si prevedono le seguenti macro fasi per una durata indicativa totale di ca. 1 anno e 6 mesi:

- I) realizzazione del blocco uffici e spostamento della sede della Direzione dell'aeroporto sopra l'ufficio C;
- II) dopo il trasloco degli uffici della ditta Alsa Aero Locarno SA nella nuova struttura, realizzazione del nuovo accesso all'area aeroportuale e dei posteggi sostitutivi;
- III) realizzazione della nuova aviorimessa;
- IV) rimozione dell'hangar provvisorio e ripristino del sedime.

6.4 Prospettive future

Dopo la realizzazione della nuova aviorimessa e delle opere cantonali connesse all'esecuzione di quest'ultima, sarà possibile dare avvio alla progettazione del comparto centrale dell'aeroporto nel quale saranno concentrate le funzioni pubbliche.

Si tratta della necessità di ristrutturazione del ristorante, dell'inserimento di contenuti pubblici che dovranno essere precisati nel seguito così come alla realizzazione di un numero adeguato di parcheggi a disposizione dell'utenza.

Più volte è stato ad esempio ribadito l'auspicio di poter disporre in loco di qualche camera, abbinata al ristorante, per le numerose e variate esigenze dell'utenza.

La pianificazione del nuovo comparto permetterà inoltre di concretizzare il tanto auspicato fronte aeroportuale continuo, che dividerà in modo netto l'area di pertinenza degli aeromobili da quello dei servizi pubblici e privati.



Planimetria nuovo comparto.

Infine è necessario menzionare il difficile accesso all'area aeroportuale dall'A13 in provenienza da Quartino con un attraversamento stradale difficoltoso che provoca numerosi incidenti.

A questo si aggiunge la necessità di una verifica del possibile potenziamento del servizio di trasporto pubblico verso l'aeroporto.

Il tema della mobilità è quindi rilevante e chiede un sostanziale miglioramento.

7. APPROFONDIMENTI COMMISSIONALI

7.1 Considerazioni generali

L'aeroporto cantonale di Locarno poggia la sua storia su un forte partenariato pubblico privato.

Da un lato il Cantone proprietario del sedime civile e Armauisse proprietaria della parte militare dell'area.

Dall'altra parte diversi attori che assicurano le attività civili come l'Aero club Locarno, Skyguide, Rega, Swiss Helicopter con i settori Engineering e Maintenance, Hangar quattro, Eliticino, Tarmac, Karen, Aelo Maintenance SA, Aeromeccanica, Volo a Vela Ticino, Paracentro e il ristorante.

Ricordiamo che l'area aeroportuale impiega circa 200 collaboratori e collaboratrici.

L'interesse e l'iniziativa di Alsa Aero Locarno SA di voler realizzare un nuovo hangar rappresenta un segnale positivo per il rilancio dell'infrastruttura dopo gli ultimi importanti investimenti fatti dalla Confederazione per la base aerea dell'esercito.

Proprio per questo motivo è importante che anche il Cantone svolga il suo ruolo fino in fondo assumendo un ruolo attivo nel comparto.

7.2 Domande della CGF

La Commissione ha posto alcune domande di approfondimento al CdS per meglio capire alcune questioni basilari relative al concetto di gestione dell'infrastruttura aeroportuale di Locarno. L'importanza dei temi toccati merita la ripresa completa delle risposte contenute nella RG 1085 del 06 marzo 2024.

- **Qual è stato il ruolo dei due enti che da sempre sono coinvolti nelle riflessioni sul futuro sviluppo dell'aeroporto cantonale di Locarno (Associazione locarnese e bellinzonese per l'aeroporto cantonale di Locarno (ALBA) e l'Aero Club Svizzero, sezione di Locarno nel Messaggio in oggetto?**

Rileggendo la storia dell'aeroporto risulta che questi partner vennero interpellati nella definizione dell'impostazione pianificatoria su cui poggiare i futuri sviluppi dell'aeroporto cantonale. Nel Messaggio attuale non si accenna a questo coinvolgimento se non specificatamente al progetto della Società Aero Locarno SA. Le due Associazioni sono state informate regolarmente sui progetti in corso e sul loro avanzamento. Ci si riferisce in particolare alle presentazioni svoltesi il 20 gennaio 2023 (presentazione ai Municipi di Bellinzona e Locarno, agli Enti regionali del Bellinzonese e Locarnese e all'ALBA), in occasione dell'assemblea generale dell'ALBA del 25 maggio 2023 e il 19 dicembre 2023 durante l'incontro annuale con le ditte basate all'Aeroporto. Nel corso delle presentazioni le Associazioni non hanno evidenziato criticità per rapporto alle scelte e ai progetti promossi dal Cantone. Le richieste e i desiderata giunti dalle Associazioni con particolare riferimento alla necessità di prevedere uno spazio per la sede dell'Aero Club ed un certo numero di camere a favore dei piloti/turisti, saranno considerate nelle fasi successive.

- **Chi si occupa nell'Amministrazione cantonale del tema aeroporto cantonale?**
I Servizi generali del DT, per il tramite dell'Ufficio del demanio e dell'Aeroporto cantonale.

- **Per quali motivi ci si allontana da quanto prevede la citata scheda PSIA, che ha confermato il masterplan del 2005 e quindi dall'impostazione urbanistica prevista?**

Il tema dell'attribuzione al privato del compito di progettare, realizzare e finanziare il nuovo Hangar 1 è già stato trattato nelle risposte alle Interrogazioni del 15 novembre 2021 (n. 109.21) "L'aeroporto cantonale di Locarno è ancora cantonale", dell'8 settembre 2021 (n. 92.21) "Aeroporto cantonale di Locarno: giù le mani dai 200 posti di lavoro" e del 15 luglio 2021 (n. 78.21) "Hangar 1 dell'aeroporto cantonale di Locarno, quando si darà seguito ad un rifacimento più che necessario così come deciso dal Gran Consiglio nel febbraio 2018". In sintesi è possibile affermare che l'impostazione iniziale del Messaggio n. 7451 - che prevedeva la progettazione e la realizzazione del nuovo Hangar 1 mediante finanziamento cantonale sulla base delle specifiche esigenze della ditta RUAG AG - ha dimostrato tutta la sua fragilità al momento in cui la ditta affittuaria ha deciso, nel corso del 2019, di lasciare l'Aeroporto di Locarno (cfr <https://www.tio.ch/ticino/attualita/1412319/ruag-lascia-l-aeroporto-di-locarno>).

La ditta AeLo Maintenance SA – creata appositamente dalla ditta Alsa Aero Locarno SA per subentrare a RUAG AG - ha ripreso il personale di quest'ultima garantendo così la continuità di questa importante e qualificante attività. Con il suo impegno a subentrare a RUAG AG, poi a progettare, realizzare e finanziare la nuova officina di manutenzione e i nuovi uffici per la scuola di volo secondo le sue specifiche esigenze, la ditta ha dimostrato e continua a dimostrare di credere nell'aeroporto di Locarno impegnandosi a sviluppare nel prossimo futuro la sua attività a favore dell'aeroporto e della sua utenza. Con questa soluzione il Cantone sarà inoltre sgravato dall'investimento di ca. CHF 5 milioni necessari a realizzare le strutture progettate.

Già ad inizio 2019, nell'ambito dei lavori di preparazione del Piano di comprensorio elaborato dall'architetto Tresoldi di Locarno su mandato della precedente Direzione aeroportuale (ing. D. Pedrioli) e della Sezione della Logistica, era stata identificata l'opportunità di riedificare l'Hangar 1, non nell'attuale posizione, ma più ad ovest a ridosso dell'area militare. I motivi che hanno portato a questa modifica sono essenzialmente tre: il primo è legato alla necessità di non interrompere l'attività di manutenzione degli aeromobili (esigenza che implica dover costruire il nuovo edificio prima di rimuovere quello vecchio); il secondo è legato alla geometria del nuovo Hangar 1 con un fronte aperto verso l'aeroporto più largo per rapporto alla profondità del vecchio hangar del '39 che presentava - al contrario - una geometria con un fronte stretto e una profondità più generosa (finalizzata alle esigenze di hangaraggio di due aerei di grandi dimensioni). Il terzo motivo risponde invece all'esigenza/occasione di riordino dell'intero comparto.

Nel 2023 il Piano di comprensorio è stato aggiornato confermando l'impostazione di quello del 2019 per quanto attiene all'ubicazione ad ovest del nuovo Hangar 1 e concentrando le edificazioni all'interno del solo sedime di proprietà cantonale, in considerazione dell'attuale reticenza di Armasuisse (comprensibile visto lo scenario geopolitico attuale) a concedere superfici di loro proprietà (riserve) per progetti civili.

*Anche se non oggetto del presente Messaggio di costruzione delle opere connesse, si tiene a precisare che sarà solo dopo la realizzazione della seconda fase (cfr. capitolo 4e Prospettive future del Messaggio) che la pianificazione aeroportuale potrà essere concretizzata nella sua interezza. Ciò sarà possibile, in particolare, grazie alla definizione di un limite chiaro, posto sull'allineamento degli hangar esistenti, che separerà l'area destinata alle funzioni tecniche e di servizio al pubblico da quella aeroportuale (piste, via di rullaggio e piazzole di stazionamento degli aeromobili). **La seconda fase rappresenta di conseguenza un tassello fondamentale e irrinunciabile che dovrà fare seguito agli interventi di cui al presente Messaggio.***

*Lo sfasamento temporale tra quanto previsto nell'ambito del presente Messaggio e la realizzazione della seconda fase – che dovrà essere oggetto di un **concorso di***

progettazione - permetterà di ripartire in modo ottimale gli interventi senza ostacolare l'operatività dello scalo, che dovrà essere garantita in ogni momento, favorendo nel contempo una distribuzione omogenea degli investimenti. Si rileva infine che, oltre a quanto previsto nell'ambito del presente Messaggio e quanto necessario per la seconda fase, l'approvazione delle opere previste dal PAIOC (su questo tema si rimanda alla risposta all'ultima domanda) permetterà di attivare un ulteriore ed importante investimento, completando così le opere necessarie all'ammodernamento della parte civile dell'Aeroporto di Locarno.

- **Il Messaggio propone di concedere un diritto di superficie alla società Alsa Aero Locarno SA. È possibile avere una valutazione economica di questo diritto di superficie?**

Il Messaggio prevede di concedere ad Alsa Aero Locarno SA il sedime necessario all'edificazione del nuovo Hangar 1 in regime di concessione in analogia con quanto promosso per tutte le altre costruzioni presenti sul sedime aeroportuale civile. Allo stato attuale non è stata ancora redatta una valutazione economica della tassa di concessione che verrà richiesta. Si può tuttavia già affermare che quest'ultima verrà stabilita in analogia con quanto praticato per tutte le altre occupazioni concesse dal Cantone a terzi nel perimetro aeroportuale.

- **In considerazione del carattere pubblico dell'aeroporto cantonale e tenendo conto delle numerose opere infrastrutturali che il Cantone deve realizzare, non saremmo in un contesto in cui si richiede l'applicazione della LCPubb? E pertanto sia la progettazione, come pure il partner a cui affidare la realizzazione dell'opera, non dovrebbero essere messi a concorso?**

Come già indicato nelle risposte alle interrogazioni citate in precedenza, le concessioni di beni demaniali amministrativi di principio non sono soggette a pubblico concorso, hanno una durata determinata e prevedono alla loro scadenza l'obbligo di smantellamento o la riversione, a scelta dello Stato, nel caso in cui la struttura fosse di suo interesse.

Occorre inoltre specificare che AeLo Maintenance SA - che come detto ha ripreso l'attività e il personale di RUAG AG - ha permesso di garantire la continuità dell'attività di manutenzione degli aeromobili presso l'aeroporto di Locarno subentrando in particolare a RUAG AG nel contratto di affitto del vecchio Hangar 1.

Dopo l'evento estremo del 13 luglio 2021 il Cantone si è trovato nella condizione di dover "ridare un tetto" a questa società nei tempi più brevi possibili in modo da garantire la continuità della sua attività a favore dell'aeroporto.

Dopo aver messo a disposizione della ditta – nel febbraio 2022 – la struttura provvisoria – struttura che potrà restare in loco tre anni secondo le condizioni di approvazione dei piani dell'Ufficio federale dell'aviazione civile – le energie si sono focalizzate sulla progettazione del nuovo Hangar 1 quale soluzione necessaria a garantire in modo definitivo la continuità dell'attività della ditta di manutenzione e della Scuola di volo per quanto attiene alle sue attività amministrative e di formazione.

Tutte le opere connesse con la realizzazione del nuovo Hangar 1, oggetto del presente Messaggio – d'interesse generale – saranno progettate, realizzate e finanziate dal Cantone. Per quanto concerne specificatamente l'applicazione della LCPubb si segnala che gli interventi privati (Hangar 1) non sottostanno alla Legge sulle commesse pubbliche mentre quelli connessi dovranno sottostare a tale normativa.

- **La soluzione proposta prevede lo spostamento della direzione dell'aeroporto, Ufficio C, sopra uno stabile di proprietà della Confederazione con cui ci si è accordati per una sopraelevazione dello stesso. Trattandosi di una soluzione temporanea e quindi**

transitoria, si chiede di specificare meglio la durata prevista e quale sarà la soluzione definitiva, visto appunto che si tratta di servizi essenziali per il buon funzionamento dell'aeroporto.

La soluzione del rialzamento dell'Ufficio C è programmata allo stato attuale su una durata di 10-15 anni. La soluzione definitiva dovrebbe essere quella di inserire la Direzione aeroportuale all'interno dello stabile multifunzionale previsto in seconda fase nel comparto ora occupato dal ristorante e dalle altre infrastrutture (cfr. punto 4e, Prospettive future). Si sottolinea che fino ad oggi Armasuisse non è mai entrata nel merito delle richieste del Cantone di ritirare a proprio unico uso l'Ufficio C e che nell'ambito del progetto delle opere connesse ha concesso al Cantone la possibilità di sopraelevare lo stabile alla precisa condizione che quanto realizzato lo fosse a titolo precario. La sopraelevazione, pur se realizzata con moduli prefabbricati, permetterà alla Direzione aeroportuale di operare in condizioni logistiche meno precarie e sicuramente più funzionali per rapporto a quelle attuali. La futura e definitiva sistemazione logistica della Direzione aeroportuale - da prevedere nel nuovo stabile che dovrà essere realizzato nella seconda fase - permetterà di centralizzare tutti i servizi in un unico stabile, in una posizione ottimale.

- **Centrale termica: con la decisione di sospensione della progettazione del nuovo Hangar 1 nel 2018, l'utilizzazione in comune (base aerea/aeroporto cantonale) della nuova centrale termica (cippato) prevista nel Messaggio n. 7451 del 25 ottobre 2017 è venuta a cadere. La base aerea ha messo in funzione nel 2023 una nuova centrale termica (cippato) adattata e ridimensionata. Questa ipotesi potrebbe essere riattivata? Con quali conseguenze e quali costi?**

Con quale vettore energetico sarà riscaldato il nuovo hangar?

Il tema è già stato trattato nella risposta all'interrogazione parlamentare n. 78.22 del 31 maggio 2022. "Dopo la centrale termica di Mezzana, anche all'Aeroporto di Locarno la nafta è preferita alla legna? La reticenza del Cantone verso le energie rinnovabili è sistemica?"

In estrema sintesi si ricorda innanzitutto che il credito stanziato dal Parlamento nel 2018 a favore di Armasuisse per la realizzazione della centrale energetica a cippato avrebbe dovuto servire due strutture di proprietà cantonale (Hangar 1 e ristorante dell'Aeroporto). Come indicato ai punti precedenti la realizzazione ed il finanziamento del nuovo Hangar 1 dedicato alla manutenzione degli aeromobili e dell'edificio amministrativo per la scuola di volo verranno assunti da Alsa Aero Locarno SA. Il progetto privato prevede che il fabbisogno calorico e di acqua sanitaria sia garantito mediante la realizzazione di un moderno e performante sistema integrato con termopompa e impianto fotovoltaico di 178.5 KWp posato sopra la copertura del nuovo hangar che verrà realizzato da AET.

Come indicato in precedenza, la seconda fase prevede la costruzione di uno stabile multifunzionale che dovrà riunire le funzioni pubbliche, quali il nuovo ristorante, l'eventuale inserimento di spazi da destinare al pernottamento dei piloti e/o turisti, la nuova sede della Direzione aeroportuale, così come un numero sufficiente di parcheggi a favore dell'utenza. Questo progetto dovrà ovviamente prevedere la messa in opera di un impianto di produzione di energia performante ed ecologico. **A questo stadio non escludiamo che l'ipotesi di allacciamento alla centrale a cippato di Armasuisse possa essere riattivata.** La valutazione di dettaglio (fattibilità tecnica ed economica) potrà essere realizzata in collaborazione con Armasuisse al momento in cui il progetto sarà consolidato in tutte le sue componenti (contenuti, tempistica, quantità di energia necessaria, ecc).

- **Quali sono le possibili sinergie o i possibili punti ancora da chiarire con l'aeroporto militare? Ci risulta che deve ancora essere definito in forma definitiva il sistema di smaltimento e trattamento delle acque meteoriche. Vi potrebbero essere costi aggiuntivi a carico del Cantone oggi non preventivati?**

Allo stato attuale non vi sono particolari sinergie e/o punti da chiarire con l'aeroporto militare. Il progetto di smaltimento delle acque di superficie provenienti dalle superfici civili prevede il potenziamento della rete esistente con l'inserimento di nuove canalizzazioni di trasporto, nuovi pozzi di ispezione, dissabbiamento e trattamento delle acque meteoriche a dipendenza della loro tipologia (aree verdi, tetti, piazzali di transito, ecc.) e il convogliamento di queste ultime al sistema di infiltrazione sotterranea realizzato tramite nuovi pozzi perdenti e trincee drenanti con moduli Rigofil (effetto di ritenzione e dispersione sotterranea). A preventivo sono inserite opere per un importo di CHF 900'000.--, importo che non dovrebbe lievitare a seguito di imprevisti e maggiori costi, poiché la strategia di esecuzione delle opere in progetto prevede il lavoro in condizioni ordinarie (scavo asciutto), tenuto conto che il livello medio della falda dovrebbe attestarsi al di sotto delle quote di posa degli elementi in progetto e nel caso di innalzamento dello stesso i lavori saranno opportunamente sospesi fintanto che non si siano ripristinate le condizioni ordinarie.

- ***Pur non essendo direttamente connesso al Messaggio, ma vista la sua importanza generale per l'aeroporto, è possibile avere un aggiornamento sulla procedura di approvazione del progetto di mini allungamento della pista? È possibile inoltre sapere quando si pensa di poter procedere al mini allungamento oppure quali conseguenze vi potrebbero essere in caso di ulteriori ritardi o di rinuncia?***

Dopo la trasmissione del progetto di aggiornamento delle infrastrutture operative civili all'autorità federale il Dipartimento del territorio ha dovuto prendere atto che sia a livello cantonale, che federale il progetto presentava criticità importanti legate al prospettato mini allungamento della pista presente sul sedime della Confederazione e alla mancata integrazione, nel Regolamento di esercizio, delle misure che concretizzano il principio della precauzione conformemente a quanto previsto dallo PSIA. Le altre parti del progetto (rifacimento della via di rullaggio civile, dell'area di stazionamento degli aeromobili e del sistema di smaltimento delle acque meteoriche) non erano al contrario oggetto di contestazione, ad eccezione della fossa di stoccaggio e infiltrazione delle acque prevista a cielo aperto.

*In funzione di quanto sopra indicato e in base all'avviso dell'Ufficio federale dell'aviazione civile che confermava che il progetto come presentato non avrebbe potuto essere approvato, **il Dipartimento ha deciso di rinunciare alla parte d'opera relativa al mini allungamento concentrando i propri sforzi nell'elaborazione di un Regolamento di esercizio condiviso tra i servizi del Cantone e rispettoso dei principi sanciti dallo PSIA.** In merito al tema centrale del Regolamento di esercizio occorre segnalare che la scheda di coordinamento prevede che "Provvedimenti di esercizio volti a proteggere l'avifauna devono essere integrati nel regolamento di esercizio. Ciò deve avvenire con il successivo progetto edilizio di una certa importanza, tuttavia al più tardi entro 5 anni dall'approvazione della presente scheda [2014]."*

La rinuncia ad attuare il mini allungamento permette di uscire dalla fase di stallo e di poter finalmente dare avvio al tanto auspicato rinnovamento delle infrastrutture operative civili grazie:

- *agli interventi previsti dalla ditta Alsa Aero Locarno SA per la costruzione del nuovo Hangar 1 (ca. CHF 5 mio);*
- *agli investimenti del presente Messaggio a carico del Cantone per un importo di CHF 3.6 mio;*
- *agli interventi della seconda fase (comparto centrale dell'Aeroporto) con un investimento stimato indicativamente a CHF 4 mio a carico del Cantone;*
- *nonché a quelli relativi alle parti d'opera del progetto PAIOC per un ammontare indicativo di ca. CHF 5.2 mio a fronte dei CHF 6.7 mio preventivati per il progetto completo.*

La rinuncia al mini allungamento di 150 m non comporterà ripercussioni negative significative sull'esercizio civile dell'Aeroporto che vedrà confermate le attuali funzioni civili, prediligendo le tipologie di aviazione più adatte al contesto attuale dell'aeroporto (monomotori/bimotori di piccole dimensioni), rispetto ad aeromobili di medie/grandi dimensioni – che potranno comunque operare su Locarno a specifiche condizioni - tenuto debito conto del contingentamento dei movimenti previsti dallo PSIA.

7.3 Impostazione urbanistica e coerenza con il masterplan

Il concetto proposto nel masterplan con questo progetto di hangar è rispettato solo parzialmente.

L'impostazione proposta ha certamente il pregio di permettere di procedere a tappe successive garantendo la continuità dell'attività.

Il nuovo hangar 1 viene costruito dove oggi vi è una zona priva di costruzioni e quindi successivamente si potrà smantellare l'hangar provvisorio.

Il punto critico di questa impostazione è però la mancanza di un progetto complessivo che risolva anche in modo definitivo il tema dell'Ufficio della direzione aeroportuale, del ristorante e dell'accesso principale con relativi parcheggi.

Lo stesso Consiglio di Stato nelle risposte menzionate indica come importante l'avvio della fase 2 per la realizzazione della zona pubblica centrale.

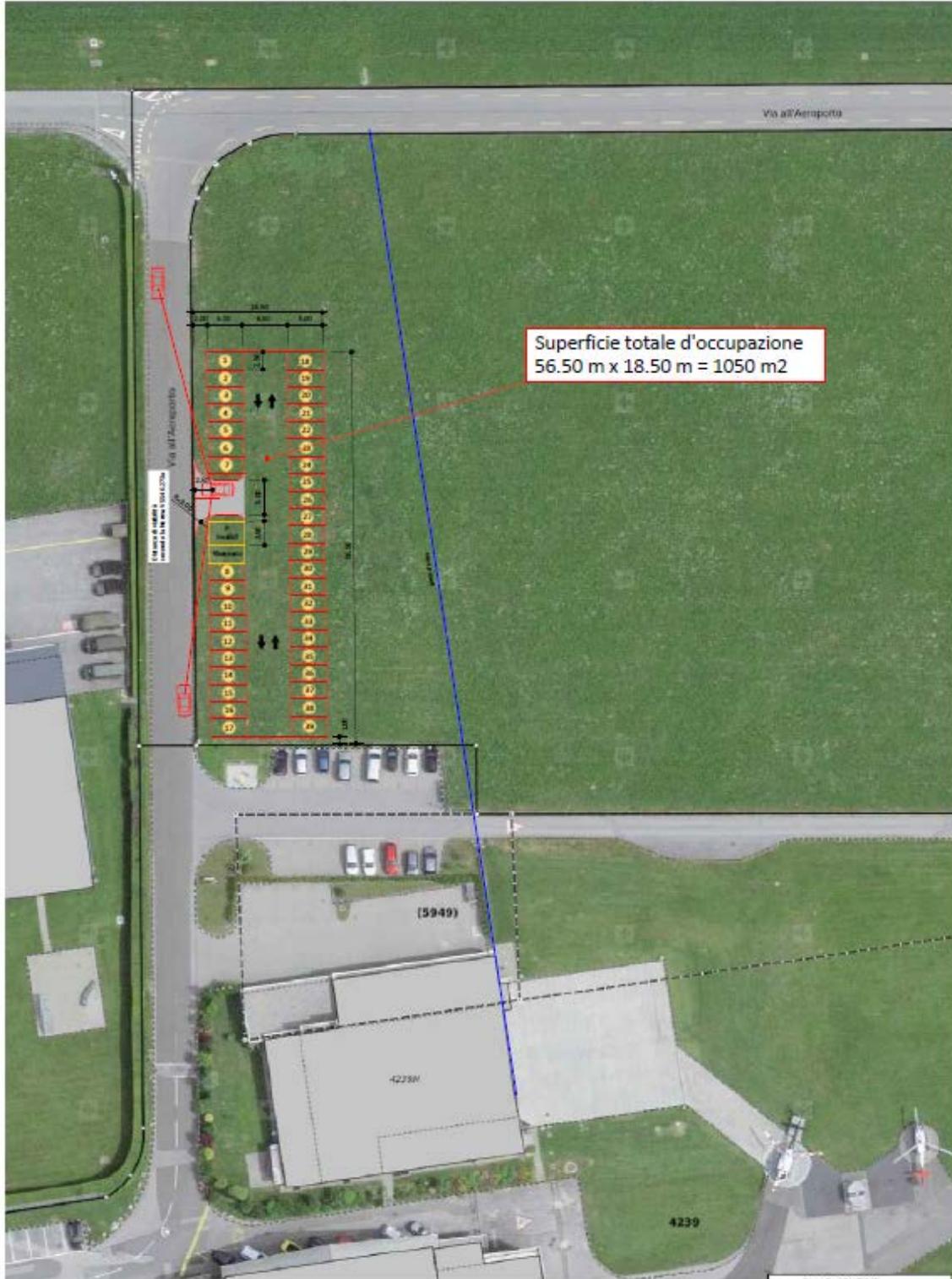
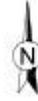
La Commissione condivide questa indicazione e chiede al Governo di procedere con determinazione e senza ulteriori indugi con questa seconda fase. In particolare, tenendo conto dei principi definiti nel masterplan del 2019, presentare **al più tardi entro un anno dall'approvazione del presente messaggio la richiesta di un credito per l'organizzazione di un concorso pubblico per la realizzazione e la gestione della fase 2 secondo modalità da stabilire con i contenuti seguenti; un nuovo accesso, i parcheggi, un nuovo stabile con ristorante con alloggi e l'Ufficio C.**

A corollario di questa impostazione non sembra sensato voler realizzare i nuovi parcheggi come dal progetto presentato nelle opere annesse. Bensì l'auspicio è una sistemazione minimalista e provvisoria delle aree soggette a demolizioni e la realizzazione di parcheggi provvisori come da disponibilità di Armasuisse all'entrata dell'aeroporto civile per liberare la zona centrale per i previsti interventi della fase 2.

Rapporto n. 8353 R del 7 maggio 2024

Comune di Locarno

Via all'Aeroporto - Nuova area di parcheggio
Planimetria 1:500



7.4 Base aerea dell'esercito

La Base aerea dell'esercito svizzero ha recentemente conosciuto un importante programma di ammodernamento delle proprie infrastrutture. In questo contesto è stata anche realizzata una nuova centrale a legna (cippato) di ultima generazione.

Dalle informazioni ottenute vi è la conferma della disponibilità di valutare la fattibilità tecnica e la sostenibilità economica di un possibile futuro allacciamento per il riscaldamento degli stabili previsti.

Per motivi di sicurezza vi è inoltre la necessità di un ammodernamento del sistema di illuminazione della pista. A tal scopo la procedura prevede l'allestimento di un progetto dettagliato, un esame di impatto ambientale e l'aggiornamento del regolamento di esercizio (militare). Parallelamente vi dovrà anche essere l'aggiornamento della scheda di Locarno del Piano Settoriale militare.

7.5 Gestione finanziaria dell'aeroporto cantonale di Locarno

La gestione finanziaria dell'aeroporto di Locarno è indicata nel documento allegato al preventivo 2024 alla voce 712; presenta entrate per 2.33 mio e uscite per 2.94 mio.

A queste voci è necessario aggiungere i ricavi del comparto che figurano alla voce tasse demaniali (CRB 711) grazie a contratti di affitto con i vari attori privati presenti per un totale di CHF 240'000.-. L'obiettivo a cui tendere sul medio termine è la gestione perlomeno a pareggio dell'infrastruttura grazie all'adeguamento della logistica nonché delle relative tariffe. Infatti lo stato attuale degli stabili particolarmente dismesso e della correlata logistica non permette di giustificare un adeguamento delle tariffe, per esempi le tasse di atterraggio, oggi particolarmente vantaggiose.

7.6 Associazioni ambientaliste

La Fondazione Bolle di Magadino e le associazioni ambientaliste Pro Natura, WWF e Birdlife si sono finora opposti alla ricostruzione del nuovo Hangar 1 e all'adeguamento delle infrastrutture dell'aeroporto cantonale oggetto del presente. Le motivazioni tendevano essenzialmente a richiedere che l'approvazione dei piani del nuovo hangar e delle opere connesse avvenisse dopo l'approvazione del nuovo Regolamento di esercizio dell'aeroporto. Il DT nel corso del mese di ottobre del 2023 ha trasmesso a UFAC un progetto di Regolamento di esercizio condiviso tra i servizi del Dipartimento che recepisce i pareri emessi dalle autorità competenti nell'ambito della procedura del PAIOC e contestualmente ha comunicato di rinunciare ad attuare il mini-allungamento della pista in asfalto, ritenuti i preavvisi negativi e riserve espressi da più servizi e Autorità.

La Commissione si augura che la decisione del DT

- di rinunciare a questo elemento contestato, che è bene precisare non avrebbe comportato un aumento del carico di voli ma avrebbe solamente migliorato specifici aspetti di sicurezza come la frenata più lunga in caso di pista bagnata,
- di proporre un Regolamento di esercizio conforme allo PSIA nel rispetto della vicina riserva naturale delle Bolle di Magadino,

possa portare a riconsiderare la posizione degli oppositori consolidando l'equilibrio raggiunto tra interessi diversi.

Rapporto n. 8353 R del 7 maggio 2024

8. I COSTI

Il preventivo indicato dal messaggio permette certamente di semmai realizzare i parcheggi provvisori proposti dalla Commissione invece di procedere alla realizzazione di un nuovo accesso e alla sistemazione definitiva dei piazzali come indicato nella posizione 4.

1. Opere preparatorie		1'071'000.-
nuovo sistema smaltimento e trattamento acque meteoriche	981'000.-	
demolizione tettoia a protezione delle celle frigo del ristorante	6'000.-	
realizzazione nuova tettoia a protezione delle celle frigo del ristorante	84'000.-	
2. Nuova sede Direzione dell'aeroporto		1'029'000.-
demolizione vecchia sede della Direzione dell'aeroporto	84'000.-	
nuova sede provvisoria della Direzione dell'aeroporto	945'000.-	
3. Nuovo accesso all'area aeroportuale e sistemazione piazzale*		1'091'740.-
demolizione uffici della scuola di volo	287'000.-	
nuovo accesso all'area aeroportuale	382'000.-	
nuovi posteggi e sistemazione piazzale	324'000.-	
illuminazione esterna provvisoria e definitiva	63'740.-	
parco giochi	35'000.-	
4. Nuovo piazzale hangar e raccordo via di rullaggio		434'000.-
piazzale hangar e raccordo via di rullaggio	434'000.-	
Smontaggio Hangar provvisorio		302'000.-
smontaggio struttura, box e impianti Hangar provvisorio	302'000.-	
5. Demolizione della soletta di fondazione vecchio hangar e bonifica terreno		504'000.-
demolizione della soletta di fondazione vecchio hangar e bonifica terreno	504'000.-	
6. Onorari		129'260.-
onorari specialisti	129'260.-	
Totale opere compreso IVA 8.1% (in vigore dall'01.01.2024)		4'561'000.-
Credito residuo su Messaggio 7451		924'358.-
Richiesta presente Messaggio		3'636'642.-

9. LINEE DIRETTIVE E PIANO FINANZIARIO

Le proposte avanzate in questo messaggio sono considerate nelle Linee direttive e nel PFI, in particolare è pianificato nel settore 63 "Trasporti", alla posizione 632 05.

A carico della Sezione della Sezione della logistica, CRB 941 WBS 941 59 3159, per un importo complessivo di fr. 3'529'642.-.

A carico del Centro sistemi informativi, CRB 951 WBS 951 50 1562, per un importo complessivo di fr. 107'000.-.

10. CONCLUSIONI

L'Aeroporto cantonale di Locarno è un'infrastruttura importante per il Cantone. Offre ca. 200 posti di lavoro anche molto qualificati e ha un impatto socio-economico e turistico estremamente significativo. La gestione poggia su un consolidato partenariato pubblico e privato che richiede grande attenzione ed equilibrio. Per questo motivo, oltre a salutare con favore la realizzazione dell'hangar 1 da parte della Alsa Aero Locarno SA, si chiede che il Cantone proceda con risolutezza con la fase 2 affinché anche le altre strutture di servizio indispensabili al buon funzionamento dell'aeroporto cantonale possano essere finalmente adeguate e attualizzate alle necessità dell'utenza.

La Commissione gestione e finanze invita il Gran Consiglio ad approvare il decreto legislativo allegato al presente rapporto.

Per la Commissione gestione e finanze:

Bixio Caprara, relatore

Agustoni - Balli - Bignasca - Bourgoin -

Dadò - Durisch - Gendotti - Gianella Alessandra -

Guerra - Passalia - Sirica - Soldati - Speciali

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la richiesta di un credito di 3'636'642 franchi per il comparto dell'aeroporto di Locarno destinato alla realizzazione delle opere di spettanza cantonale connesse con la costruzione della nuova aviorimessa n. 1 e spazi amministrativi della scuola di volo.

del

IL GRAN CONSIGLIO DELLA REPUBBLICA E CANTONE TICINO

visto il messaggio del Consiglio di Stato n. 8353 del 15 novembre 2023,
visto il rapporto della Commissione gestione e finanza n. 8353 R del 7 maggio 2024,

decreta:

Art. 1

È stanziato un credito di 3'636'642 franchi per la realizzazione delle opere connesse alla costruzione della nuova aviorimessa n. 1 e spazi amministrativi della scuola di volo, di spettanza cantonale.

Art. 2

È autorizzato l'utilizzo del credito residuo relativo al messaggio n. 7541 del 25 ottobre 2017 di 924'358 franchi per la realizzazione delle opere connesse alla costruzione della nuova aviorimessa n. 1 e spazi amministrativi della scuola di volo, di spettanza cantonale.

Art. 3

I crediti del presente decreto sono iscritti al conto degli investimenti del Dipartimento delle finanze e dell'economia come segue:

- 3'529'642 franchi alla Sezione della logistica per la costruzione delle opere connesse alla realizzazione della nuova aviorimessa n. 1 e spazi amministrativi della scuola di volo;
- 107'000 franchi al Centro sistemi informativi per l'installazione dei sistemi informatici della nuova sede della direzione aeroportuale.

Art. 4

L'utilizzo del credito, per i lavori di costruzione, è subordinato all'approvazione dei piani del progetto di nuova aviorimessa e spazi amministrativi per la scuola di volo e a quello delle opere connesse di spettanza cantonale da parte dell'UFAC.

Art. 5

Il Consiglio di Stato presenta entro un anno dall'approvazione del presente messaggio la richiesta di un credito per l'organizzazione di un concorso pubblico per la fase 2.

Art. 6

¹Il presente decreto legislativo sottostà a referendum facoltativo.

²Esso entra in vigore immediatamente.