

## Il Consiglio di Stato

Signori  
- Francesco Maggi  
- Bruno Storni  
Deputati al Gran Consiglio

### Interrogazione del 12 gennaio 2017 n. 7.17

#### **Aeroporto di Magadino: piena trasparenza sul progetto di allungamento della pista**

Signori deputati,

prima di rispondere alle puntuali domande dell'interrogazione crediamo sia necessario illustrare il quadro di riferimento nel quale si sta sviluppando la progettazione delle misure di aggiornamento delle infrastrutture operative civili dell'aeroporto cantonale di Locarno (in seguito: PAIOC).

Le procedure decisionali si sono sviluppate su un lungo periodo con una coordinazione a diversi livelli, richiameremo dunque i passaggi prioritari. Nella documentazione del PAIOC, che sarà oggetto della formale procedura di approvazione federale ai sensi dell'art. 37 della Legge federale sulla navigazione aerea (LNA), gli aspetti da voi sollevati saranno compiutamente ripresi e illustrati.

Dopo l'acquisizione dell'aeroporto di Locarno, decisa dal Gran Consiglio nel 1955 con il preciso scopo di realizzare l'Aeroporto cantonale, d'intesa con la Confederazione fu sviluppato, un primo progetto per una pista pavimentata di ca. 1'800 metri; progetto che cadde in votazione popolare nel 1969. A quel punto al Cantone si sostituì la Confederazione che, per soddisfare le crescenti esigenze dell'aviazione militare, agli inizi degli anni settanta costruì una pista di 800 metri di lunghezza a nord delle infrastrutture aeroportuali. I movimenti aerei annui, legati soprattutto alle attività delle varie scuole di volo (civili e militari) e a voli di carattere turistico, alla fine degli anni ottanta superarono la quota di 80'000.

In seguito furono portati avanti diversi progetti di sviluppo delle infrastrutture operative civili, impostati secondo gli indirizzi del Consiglio di Stato, coordinati con la Confederazione e la Commissione regionale dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia.

Sulla base dell'evoluzione del quadro pianificatorio cantonale/federale e delle esigenze normative europee in materia d'impianti aeroportuali lo scrivente Esecutivo cantonale e il Parlamento cantonale, hanno aggiornato e definito di volta in volta i seguenti obiettivi.

1987 Nuova pista pavimentata di 1'200/1'300 metri a sud (Concetto della complementarietà infrastrutturale dei due aeroporti di Locarno e Lugano/Agno definito nella "concezione del traffico aereo cantonale", poi ripresa nel Piano direttore cantonale del 1990).

1996 Allungamento dell'esistente pista pavimentata a nord da 800 metri a ca. 1'250 metri per liberare lo spazio sud (occupato dalle due piste in erba), dando seguito alle prime proposte della Confederazione relative al perimetro di uno degli oggetti dell'inventario delle "zone palustri", di particolare bellezza e d'importanza federale (zone Rothenturm).

- 1999 Declassamento dell'obiettivo di intervento sulle infrastrutture operative civili da "sviluppare" (PD 1990) al solo "mantenere". Ciò ha limitato la progettazione unicamente allungamento dell'esistente pista pavimentata nord verso Bellinzona, senza toccare la strada cantonale Bellinzona - Locarno.
- 2006 Conferma della decisione del 1999 nella nuova "Politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica - PCIA" (poi ripresa nel Piano direttore del 2009).
- 2014 Approvazione da parte del Consiglio federale (17 dicembre) della pianificazione dell'aeroporto di Locarno (scheda PSIA Locarno) e da parte del Parlamento cantonale (18 dicembre) del PUC del parco del piano di Magadino laddove la decisione del 1999 è stata ripresa nella pianificazione territoriale.

In questo lungo processo decisionale due aspetti centrali hanno caratterizzato il quadro generale e meritano attenzione.

Il primo è dato dal fatto che lo scrivente Consiglio di Stato ha sempre tenuto in considerazione la vicinanza dell'aeroporto cantonale alle Bolle di Magadino. Questo aspetto emerge nella prima impostazione del 1987, dove all'ipotesi di concentrare tutte le attività aeronautiche ticinesi a Locarno - praticabile dal profilo operativo e funzionale - si è preferita l'ipotesi della "complementarità" tra i due aeroporti di Lugano e Locarno. In seguito (1999), invero non solo per gli aspetti naturalistici, si è declassato l'obiettivo di intervento infrastrutturale a Locarno dall'iniziale "sviluppo" all'attuale "mantenimento".

Il secondo aspetto è la chiara e indiscussa valenza nazionale dell'aeroporto di Locarno. Un dato che si evince dalla decisione del 1940 della Confederazione di affiancare all'attività di volo civile quella militare, seguita da quella del Consiglio federale dell'ottobre 2000 relativa alla rete degli aeroporti svizzeri (PSIA generale) e confermata dal reale uso (statistiche ufficiali dell'Ufficio federale dell'aviazione civile). Queste indicazioni hanno portato l'aeroporto sopracenerino al terzo posto, in termini di movimenti di volo, nella rete dei sessanta aerodromi svizzeri, se non si considerano quelli con traffico di linea o charter.

I quesiti da voi posti permettono allo scrivente Esecutivo cantonale di chiarire alcune questioni che negli scorsi anni sono state oggetto di informazioni poco precise o parziali. In quest'ottica pensiamo che il nostro contributo alla trasparenza sul PAIOC possa evidenziarne la giusta valenza nel quadro generale.

Fatte queste premesse, rispondiamo nel dettaglio alle domande poste.

**1. Quanto costa allo Stato oggi l'aerodromo di Locarno? I costi diretti dettagliati (entrate e costi singoli) a carico dello Stato e i costi indiretti per posti dei funzionari incaricati del DT.**

Dai dati di consuntivo degli ultimi quattro anni (2012-2015) si evince che le uscite e le entrate variano tra CHF 2.5 e CHF 3.0 in funzione dei movimenti aerei e dell'erogazione di carburante, con un disavanzo annuo medio di ca. CHF 70'000 (meno del 3% delle effettive entrate).

Nel quadriennio precedente (2008-2011), a fronte di un volume di traffico aereo superiore, i conti a consuntivo - escludendo alcuni interventi di manutenzione straordinaria all'infrastruttura (pavimentazioni e impianto di carburanti aviazione) imposti dal ritardo degli interventi di aggiornamento (cfr. PAIOC) - segnavano un sostanziale pareggio. In quest'ottica va rilevato che i ricavi gestionali di un aeroporto, sia esso regionale o internazionale, sono determinati da tre posizioni: tasse d'uso, vendita di carburante e affitti legati all'uso di proprietà (terreni o infrastrutture) del gestore stesso. Le prime due posizioni sono in relazione diretta con il volume di

traffico aereo. Un'oculata gestione dell'aeroporto deve tenere conto degli aspetti territoriali e ambientali, della funzione dell'aeroporto, e deve assicurare il mantenimento della capacità operative e la sostenibilità economica.

Altri aspetti economici indiretti e legati alla presenza dell'aeroporto cantonale vanno presi in considerazione. Si pensi alle entrate fiscali (comunali, cantonale e federale) generate dai ca. 200 posti di lavoro in parte qualificati (centinaia di migliaia di CHF annui), all'indotto generato dagli investimenti sulle infrastrutture - in parte assegnati a imprese della Regione (quasi CHF 100 milioni negli ultimi quindici anni) - e ai dazi sui carburanti incamerati dalla Confederazione che, per la sola parte civile dell'aeroporto, superano la cifra di CHF 1 mio all'anno. A questi importi va aggiunta la cifra d'affari annua delle varie ditte civili e della "base aerea", quantificata in una recente valutazione sui CHF 30 mio annui.

Da ciò si evince che la presenza dell'aeroporto di Locarno per il Cantone, come pure per i Comuni nei quali sono domiciliati i collaboratori che vi lavorano e per la Confederazione, è una posizione in "attivo" di svariati milioni di CHF annui.

- 2. Sarebbe utile conoscere i movimenti aerei giornalieri riferiti agli ultimi 5 anni, distinguendo ogni tipo di apparecchio, orario del movimento e direzione di decollo/atterraggio. Riguardo ai jet - tipologia altamente conflittuale per la convivenza con la popolazione e gli uccelli delle Bolle - si chiede l'elenco dei movimenti per ogni singolo velivolo negli ultimi dieci anni (giorno, ora, direzione di decollo /atterraggio), identificandolo con un numero anonimizzato affinché sia comprensibile se si tratta di movimenti regolari di apparecchi stanziati a Magadino o di movimenti saltuari.**

La messa a disposizione dei dati statistici nella precisa forma da voi richiesta presuppone un lavoro di elaborazione della banca dati che non può essere svolto semplicemente e direttamente dai nostri collaboratori. Va infatti rilevato come il sistema di registrazione dei singoli movimenti aerei - a Locarno come in tutti gli aeroporti svizzeri - è finalizzato ai compiti legati alla gestione dell'aeroporto (statistica generale per l'Autorità federale, gestione delle tasse d'uso, dogana, ecc.). A questo scopo sono registrati una serie importante di dati, compresi dati soggetti alla protezione della personalità. Si tratta - per il periodo da voi indicato - di più di un milione di singoli rilievi che andrebbero dapprima anonimizzati, in modo da renderli disponibili per una consulenza specifica esterna, indispensabile per dar seguito alla vostra specifica domanda. Non possiamo dunque dare completo seguito alla vostra richiesta.

Nell'ambito della preparazione della documentazione del PAIOC abbiamo raccolto alcune indicazioni prossime ai quesiti da voi posti e che ci permettono di precisare quanto segue.

- I movimenti annui di jet negli ultimi cinque anni ammontano a ca. 150 atterraggi/decolli annui.
- Questi movimenti aerei sono stati effettuati da una decina di aeromobili con ca. l'85% dei casi in atterraggio (o decollo) da Bellinzona verso il lago. Il Consiglio federale, nella decisione sulla scheda PSIA Locarno del dicembre 2014, ha indicato come la tipologia d'utenza non si limita ai jet, ma riguarda anche aeromobili plurimotori.  
Le entrate legate a questa tipologia di utenza negli ultimi dieci anni ammontano (tasse d'uso e acquisto carburante) a ca. il 15%-20% delle entrate totali dell'aeroporto.
- Una parte dei movimenti di atterraggio e decollo avviene in giornata (voli "incoming"): atterraggio nella mattinata (di regola da Bellinzona, senza sorvolare le Bolle) e successivo decollo nel tardo pomeriggio.
- La maggior parte di questi voli è stata effettuata per origine/destinazione tra i 400 e i 600 km e ripartiti in modo differenziato sull'arco dell'anno (gennaio e febbraio: ca. 3%-5% al mese rispetto ai movimenti annui complessivi - da aprile ad agosto: ca. 10%-12%).

- Lo studio del prof. Lorenzo Fornasari del 2003 - fatto elaborare dal Consiglio di Stato nell'ambito delle valutazioni ambientali del progetto di aggiornamento delle infrastrutture operative civili e ripreso nel RIA del 2005 e nella scheda PSIA 2014 - aveva indicato la necessità di contingentare i sorvoli delle Bolle per alcune tipologie di aeromobili (jet e bimotori), in due fasce stagionali definite e nelle prime ore mattutine.
- Da ultimo, evidenziamo che questa tipologia di utenza non si limita ai jet, ma riguarda anche aeromobili plurimotori (cfr. scheda PSIA 2014). Il ritardo nel procedere con l'aggiornamento delle infrastrutture operative ha provocato una lenta diminuzione di questa utenza con conseguenze anche sui bilanci di esercizio diretto dell'aeroporto.

**3. Quali sono gli elementi tecnici e le valutazioni economiche che giustificano la volontà di prolungare la pista asfaltata (un centinaio di metri verso Est)?**

**Invitiamo ad evitare l'argomentazione che una pista più lunga permetterà un sorvolo a quota maggiore della riserva o dei paesi della sponda destra del Piano di Magadino, poiché questo vantaggio è annullato facilmente dalla partenza con carico maggiore degli apparecchi; scelta a discrezione del pilota e non determinabile. Inoltre un'eventuale maggiore quota di sorvolo si limita ad una decina di metri, variazione che non risolve i problemi di disturbo né tanto meno quelli del rischio di incidenti con gli uccelli (bird-strike). Per inciso le quote di sorvolo in vigore attualmente non vengono rispettate da tutti, non pensiamo che in futuro le cose cambieranno.**

**Quanti e quali studi economici sono stati eseguiti a sostegno dell'investimento? A che conclusioni portano? Indicare le maggiori entrate previste suddivise per i vari settori, compresi i jet.**

La necessità di adeguare l'infrastruttura operativa civile è stata codificata dal Consiglio federale nel Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) approvato nel 2000, nei due rapporti sulla politica federale in materia di navigazione aerea (LuffahrtBericht - LUPO) del 2004 e 2015. Non si tratta solo di decisioni politiche del Consiglio federale (PSIA) o del Parlamento federale (LUPO), ma di dar concreto seguito alle raccomandazioni mondiali ed europee che richiedono sempre più parametri geometrici importanti, specie per la lunghezza delle piste e i settori a ridosso delle stesse.

*Nello PSIA 2000 si evidenziava che per lo "standard tecnico per la costruzione e l'esercizio degli aerodromi valgono le norme e le raccomandazioni dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (OACI/ICAO). In materia di aerodromi sono rilevanti altresì le norme tecniche unificate a livello europeo JAR (Joint Aviation Requirements)".*

In concreto, all'epoca, il riferimento era la norma JAR OPS 1 (ripresa in una specifica Ordinanza federale dell'8 settembre 1997 - RS 748.127.8 - ora sostituita dall'Ordinanza del DATEC sull'attuazione dei requisiti concernenti le operazioni di volo secondo il regolamento UE n. 965/2012 del 17 dicembre 2013 - RS 748.127.7) che imponeva criteri più severi proprio per quanto concerne i percorsi di decollo e atterraggio.

In seguito, a livello europeo, la nuova agenzia in materia di sicurezza aerea (European Aviation Safety Agency - EASA) ha precisato una serie di parametri tecnici che, soprattutto in tema di lunghezza della pista e zone di sicurezza a ridosso delle piste, ha confermato che per mantenere la stessa tipologia di utenza occorre soprattutto l'allungamento delle piste. Da parte sua l'ICAO ha promulgato una serie di aggiornamenti delle regolamentazioni che si riferiscono alle piste (regl. ICAO, annesso 14).

Inoltre, lo scorso anno, è stata resa esecutiva la nuova definizione delle necessità operative (direttiva EU 800/2013 del 25 agosto 2016, emendamento della direttiva EU 965/2012) per operatori non commerciali di aeromobili plurimotori o jet, vale a dire la tipologia importante per Locarno e per altri aeroporti della stessa categoria.

Prova ne sia che l'allungamento est dell'esistente pista pavimentata nella sua versione precedente (2005), finalizzata alle valutazioni PSIA, prevedeva una nuova porzione pista di ca. 170 metri, ora ridotti a meno di 160 metri. Tralasciando dettagli tecnici, che non sono di competenza dello scrivente Esecutivo cantonale, si ricorda che è preciso compito di ogni proprietario e gestore di un aeroporto civile aggiornare le proprie infrastrutture, al fine di permettere agli utilizzatori di usufruire delle condizioni di sicurezza e fruibilità generale coerenti con le raccomandazioni internazionali. A conferma della correttezza di questo approccio, nell'ultimo decennio diversi aeroporti hanno affrontato il tema dell'allungamento della pista.

Il tema dell'aumento delle quote di sorvolo ci dà l'occasione per ribadire che questa è una conseguenza determinata dall'allungamento della pista verso Bellinzona e ciò, unito al fatto che ca. l'85% dei decolli avviene verso il lago, genererà un minor carico ambientale sulle Bolle e sulla zona turistica di Tenero. La domanda da porsi è piuttosto se queste quote di sorvolo più alte abbiano incidenze sostanziali o meno. Dal punto di vista fonico sussiste un certo miglioramento, mentre per il conflitto con l'avifauna migratrice il tema resta aperto.

Occorre però sfatare l'affermazione espressa nell'ultimo decennio, per cui l'allungamento della pista causerebbe un aumento del peso al decollo degli aeromobili. Per vocazione e per la funzione decisa dal Consiglio federale nello PSIA del 2000 (le statistiche ufficiali lo confermano), l'aeroporto di Locarno, è utilizzato soprattutto da utenti a scopo di formazione (civile e militare) o di svago e dunque senza che vi sia l'interesse ad aumentare il peso dell'aeromobile al decollo. L'unica tipologia di utenza che potrebbe beneficiare alla partenza di un possibile aumento di carico maggiore è quella dei plurimotori e dei jet, cioè ca. il 3% del volume di traffico aereo. Occorre tuttavia ricordare che se l'allungamento sarà realizzato, di questo 3% degli utilizzatori solo una parte forse sfrutterà la possibilità di maggior peso al decollo, proprio perché l'allungamento servirà dapprima a rispettare le raccomandazioni europee/mondiali in materia di lunghezza della pista necessaria e non per aumentare l'autonomia del volo. In termini numerici il 3% corrisponde a ca. 300 decolli annui, pari a un decollo al giorno verso il lago.

Il tema del "bird strike" - il rischio d'impatto tra aeromobili e volatili nei perimetri aeroportuali - è oggetto di uno specifico affinamento, ricordando però che si tratta di un tema prioritariamente operativo e non naturalistico. Lo scrivente Consiglio di Stato ha dato mandato a un consulente esterno - il medesimo coinvolto in passato da altri aerodromi svizzeri e dall'UFAC stesso - di approfondire il tema per Locarno.

Si rileva che nel frattempo il Consiglio federale, in una recente risposta (15 febbraio 2017) a un'interpellanza degli on. Giovanni Merlini e Fabio Regazzi, ha indicato - specificatamente per Locarno - che *"Lo PSIA prende in considerazione tutti gli aspetti giuridici determinanti ed è il risultato di una ponderazione di diversi interessi da parte del Consiglio federale. ... Inoltre, il nuovo articolo 24 della legge sulla caccia intende trasferire a livello di legge le competenze relative alla regolamentazione del rischio d'impatto con volatili nei perimetri aeroportuali. ... e affida all'UFAC l'applicazione della legge sulla caccia all'interno dei perimetri degli aeroporti e dei campi di volo."*

Questo tema non è ancora stato definito e il Consiglio federale prevede di sottoporre al Parlamento una revisione della Legge federale sulla caccia ancora nel corso del corrente anno.

Dato che a Locarno il sorvolo delle Bolle è svolto in fase di decollo o di atterraggio, occorre evidenziare che non vi sono quote minime. Le effettive quote di volo sono infatti soggette a diverse variabili, non influenzabili dall'aeroporto o dal servizio di sicurezza aerea, nella fattispecie: il tipo d'aeromobile, il suo effettivo peso in quel momento, la meteorologia (vento) e altri aspetti. Si tratta delle fasi più delicate del volo, per cui la priorità del pilota è la sicurezza e i citati parametri sono quelli che determinano la quota di sorvolo delle Bolle.

L'obiettivo del PAIOC, definito nel 1999 dal Consiglio di Stato, è di mantenere le attuali tipologie di utilizzatori - presenti da svariati decenni - e non di incrementarne la presenza. La valutazione della sostenibilità dell'investimento si basa dunque sull'attuale stratificazione economica degli utilizzatori e sulla loro propensione a restare o meno a Locarno, nel caso in cui il progetto non venisse realizzato.

Va rilevato che il Consiglio federale, nella scheda PSIA 2014, ha definito un certo margine di sviluppo - rispetto a ora - dei movimenti aerei e ha parimenti imposto come la tipologia jet e plurimotori debba essere contingentata.

L'effettivo sviluppo delle singole tipologie d'uso dipenderà non solo da questo aspetto normativo, ma soprattutto dall'evoluzione del mercato e della tecnologia. L'Ufficio federale dell'aviazione civile stesso ha effettuato, nell'ultimo decennio, valutazioni economiche e funzionali su alcune tipologie di aeroporti svizzeri. Le conclusioni di questi approfondimenti hanno evidenziato quanto sia importante per gli aeroporti svilupparsi e conformarsi nella rete nazionale (PSIA 2000) e nel rispetto delle rigorose necessità operative imposte dalle raccomandazioni europee.

L'aspetto economico è evidentemente centrale, ma va rapportato ai primi due aspetti: pianificazione federale e raccomandazione operative europee. Non è ipotizzabile che "uno studio economico" sul solo aeroporto di Locarno possa dare indicazioni più precise degli studi UFAC. L'effettiva evoluzione del volume di traffico aereo sarà determinata non solo dalle capacità operative dell'aeroporto, ma anche dallo sviluppo tecnologico (mondiale) e del settore dell'aviazione civile nazionale. In quest'ottica, senza necessariamente arrivare ai 50'000 movimenti aerei annui definiti dal Consiglio federale, va messo in conto un leggero aumento del tasso di utilizzazione-. Considerando i dati di consuntivo degli ultimi quattro anni, si evince che l'attuale disavanzo d'esercizio è inferiore al 3% (cfr. risposta al quesito n. 1) ed è dunque corretto prevedere che a breve termine vi sia un sostanziale bilancio di esercizio.

Rispetto alla questione della "maggior entrata prevista", va rilevato che a ogni atterraggio di un jet o di un plurimotore corrisponde un'entrata che varia da alcune centinaia di CHF a diverse migliaia di CHF, date dalle tasse d'uso e dall'erogazione di carburante. A questi si aggiungono le entrate legate al resto dell'aviazione generale che, a medio termine - consolidata la fase di cambiamento strutturale - sono destinati a salire, nell'ambito del volume di traffico definito dal Consiglio federale nella scheda PSIA del 17 dicembre 2014.

Per questi motivi non crediamo sia necessario un altro affinamento degli aspetti economici.

#### **4. Quanti posti di lavoro vi sono attualmente presso infrastruttura aeroportuale?**

**Dettagliare per settore.**

Si tratta di ca. 200 posti di lavoro: ca. cinquanta alla Base aerea, otto del servizio di sicurezza aerea "Skyguide", sette (compresi i mandati di outsourcing) per la direzione civile dell'aeroporto, centoventi delle aziende civili e una ventina nella ristorazione (civile e militare). Di questi, 150 sono collaboratori a tempo pieno e ca. 50 ausiliari.

A questi vanno aggiunte altre decine di posti di lavoro che dipendono direttamente dall'aeroporto di Locarno, ma che sono dislocate in altre ubicazioni e non conteggiate: una per tutte le attività di manutenzione della RUAG di Lodrino.

La fluttuazione del numero di posti di lavoro negli ultimi anni è stata influenzata da diversi fattori, sia di natura congiunturale (crisi del 2008 che ha toccato anche l'aviazione civile) che strutturale (nuovi modelli di aeromobili e di formazione dei giovani piloti).

#### **5. Un mancato prolungamento della pista mette in pericolo posti di lavoro esistenti?**

**Se sì, quanti e perché.**

L'implicazione sui posti di lavoro presenti attualmente a Locarno e legati all'operatività della pista principale - vale a dire alla sua lunghezza, richiede una valutazione che non si limita al volume di traffico business. Un'altra tipologia di utenza, relazionata con le attività presenti a Locarno, è quella legata alla manutenzione o all'hangaraggio. I posti di lavoro potenzialmente coinvolti in questo contesto - relativi generalmente a tecnici qualificati - sono perlomeno una decina.

Il mancato aggiornamento delle infrastrutture operative potrebbe portare alcuni degli attuali utenti a scegliere di riposizionarsi su altri aeroporti. A questo riguardo il primo e unico in Ticino è l'aeroporto di Lugano/Agno, che per ora non ha una grande disponibilità di spazi.

In conclusione, con il mancato mini allungamento, non solo si perderebbero posti di lavoro qualificati, ma s'indebolirebbe l'intera struttura aeroportuale e il servizio di mobilità offerto da decenni alla Regione.

**6. A cosa serve l'allungamento della pista? L'allungamento è necessario anche per conservare i jet privati a Locarno, oggi all'apparenza 2 di stanza fissa?**

Dal profilo normativo si ribadisce quanto indicato nella risposta al terzo quesito (PSIA 2000: standard tecnico delle raccomandazioni dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile ICAO; nuova norma JSR OPS 1; regolamentazione ICAO, annesso 14; nuova definizione delle necessità operative definite nella direttiva EU 965/2012 del 25 agosto 2016).

I jet, assieme ai plurimotori - come evidenziato dalla Confederazione che li ha sempre accomunati come tipologia di utenza - sono presenti in ragione del 3% del totale dei movimenti aerei e concorrono al 15%-20% delle entrate per la Direzione aeroportuale. Va pure rilevato che la decina di jet che operano con una certa regolarità a Locarno, in ragione di un movimento (decollo o atterraggio che sia) ogni due giorni, concorrono alla mobilità di alcuni importanti attori economici nella Regione. Non si tratta quindi di soli due jet.

Dal profilo generale il Consiglio federale stesso nella sua decisione del dicembre 2014 ha definito che l'aggiornamento basato sull'allungamento della pista principale verso Bellinzona è coerente e va attuato. Nella scheda PSIA sono state definite delle limitazioni delle attività di volo che saranno riprese nel PAIOC, oggetto di pubblicazione ai sensi della LNA nel corso del 2017.

**7. Il prolungamento della pista porterà ad un aumento del numero dei jet e dei movimenti come consente la pianificazione federale (fino a poco meno di 1000 movimenti all'anno)? Indicare l'aumento sulla base delle valutazioni eseguite (si veda anche domanda 2).**

Il Consiglio federale ha definito il quadro globale (PSIA Locarno) che deve essere rispettato, in quanto l'aeroporto si trova a ridosso delle Bolle. In particolare ha limitato il volume di traffico a 50'000 movimenti aerei annui, ha fissato in 12'500 i decolli verso le Bolle e ha richiesto che le singole tipologie di volo siano contingentate. Queste formali misure di limitazioni dei voli vanno ad aggiungersi a quelle elaborate nel 2005 dal Prof. Lorenzo Fornasari nell'ambito del RIA del progetto e delle valutazioni fatte per l'elaborazione della scheda PSIA coordinata dall'Autorità federale.

Nel PAIOC il contingentamento del volume di traffico aereo delle singole tipologie d'uso sarà definito nell'ambito dei limiti definiti dal Consiglio federale.

**8. Il RIA prevede un peggioramento della situazione (rumore, emissioni) per i paesi contigui? In particolare Cugnasco e Gerra, situati direttamente sulla linea di decollo dei jet? Non crede il Consiglio di Stato che i fattori negativi per gli abitanti della regione toccati dal disturbo di questi aerei (jet) - disturbo acuto e puntuale a cui non ci si può assuefare - siano largamente superiori ai presunti vantaggi?**

Il RIA non indica nessun peggioramento giacché riprende il volume di traffico della scheda PSIA 2014 (50'000 movimenti aerei annui) e ciò corrisponde a una diminuzione del 25% rispetto ai precedenti limiti (PSIA 2000 e progetto 2005: 63'000 movimenti aerei annui). Rispetto al volume di traffico aereo degli anni novanta, caratterizzato da aeromobili più rumorosi degli attuali, le emissioni ambientali massime delle attività di volo dell'aeroporto saranno sostanzialmente inferiori in futuro.

I circuiti di volo toccano principalmente (85%) il comparto sud (Magadino – Contone) e non il comparto nord (Cugnasco e Gerra). Quest'ultimo è sorvolato dalla rotta di atterraggio da Bellinzona; rotta imposta per quota e direzione dalle procedure normali di atterraggio. Va inoltre rilevato come, dal profilo oggettivo, le isofone definite nello PSIA 2000 e nello PSIA 2014 indicano che le immissioni foniche nel comparto rispettano i limiti definiti dall'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF), sia rispetto al limite PSIA 2000 (63'000 movimenti aerei annui) sia e ancor più rispetto a quelli dello PSIA 2014 (50'000 movimenti aerei annui).

Occorre evidenziare l'esiguità dei movimenti di jet (150 all'anno: 75 decolli e 75 atterraggi, di cui meno di 60 nel comparto Cugnasco e Gerra, cioè un sorvolo alla settimana); esiguità che si potrebbe descrivere nei termini di disturbo acuto e puntuale, ma che va contestualizzata nella sua espressione statistica. I decolli di jet verso Bellinzona (ca. una ventina all'anno) usano una rotta più a sud (verso il centro del piano di Magadino, ca. 200 metri più distante da Cugnasco rispetto alla rotta di atterraggio verso il lago).

*L'evasione del presente atto parlamentare ha causato un dispendio quantificabile in 30 ore lavorativa.*

Vogliate gradire signori deputati, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Manuele Bertoli

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Copia:

- Servizi generali (dt-sg@ti.ch)