

# Messaggio

numero

**7451**

Concerne

data

25 ottobre 2017

Dipartimento

TERRITORIO / FINANZE E ECONOMIA

**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**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

con il presente messaggio vi sottoponiamo per esame e approvazione la richiesta di un credito complessivo di fr. 1'187'000 destinato al comparto dell'aeroporto di Locarno.

Il credito complessivo si suddivide in:

- un credito di fr. 490'000.- per la progettazione del rifacimento dell'hangar 1;
- un credito di fr. 697'000.- quale contributo cantonale unico alla Confederazione per la realizzazione della nuova centrale di riscaldamento con vettore energetico a cippato di legno e l'autorizzazione a firmare il relativo contratto di fornitura di energia calorica.

## 1. PREMESSA

Dopo una prima fase pionieristica caratterizzata da attività di volo in varie zone della Regione, tra cui il delta della Maggia, l'Aero Club svizzero sezione Locarno si fece promotore della realizzazione dell'aeroporto di Locarno. Grazie al contributo finanziario dei Comuni della Regione nel 1938/39 furono realizzati i primi due edifici necessari per garantire alle attività di volo civili un'infrastruttura di appoggio: l'aviorimessa numero 1 (in seguito: hangar 1) ed il ristorante. Nel 1955 il Gran Consiglio decise di acquistare i sedimi dell'Aeroporto di Locarno allo scopo di realizzarvi l'Aeroporto cantonale.

Lo sviluppo delle infrastrutture civili, e dal 1940 pure militari, ha portato all'attuale configurazione dell'aeroporto che ospita un centinaio di aeromobili ed occupa una superficie edificata complessiva di ca. 30'000 metri quadrati.

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.

L'hangar 1, da decenni utilizzato per la manutenzione di aeromobili e all'hangaraggio, è in uno stato fatiscente. La sola manutenzione corrente non è più sufficiente per permettere agli utenti (Convenzione tra Repubblica del Canton Ticino e RUAG AG – 21 maggio 2010) un razionale utilizzo degli spazi. Un'analisi della struttura ha evidenziato la necessità di dover intraprendere importanti lavori di manutenzione straordinaria.

Nel 2011 sono state eseguite le prime valutazioni per un risanamento parziale dello stabile (termica e sicurezza), che comportava un investimento di ca. fr. 1.5 mio. Alla luce delle nuove norme vigenti in materia di efficienza energetica, dei parametri di sicurezza statica e strutturale (sismica), di prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, della legge sul lavoro e della legge sanitaria (amianto), la Sezione della logistica (SL) in collaborazione con i Servizi generali del Dipartimento del Territorio (DT) ha rivisto le ipotesi di intervento iniziali finalizzate al mantenimento dello stabile e ha proceduto ad una nuova valutazione. Con la nota a protocollo n. 9/2012 del 24 gennaio 2012, basata sul rapporto di programmazione del 7 settembre 2011, il Consiglio di Stato ha autorizzato il DT, supportato dalla SL a dare avvio alla procedura federale di approvazione e all'elaborazione del progetto di rifacimento dell'hangar 1 per la presentazione del messaggio governativo per la richiesta dei crediti necessari.

Il 17 dicembre 2014 il Consiglio federale ha approvato la pianificazione dell'aeroporto di Locarno, cioè la "scheda Locarno" del Piano settoriale (federale) dell'infrastruttura aeronautica (in seguito: scheda PSIA) laddove si è confermata la valenza nazionale dello stesso e, tra i vari aspetti, l'impostazione urbanistica delle infrastrutture logistiche.

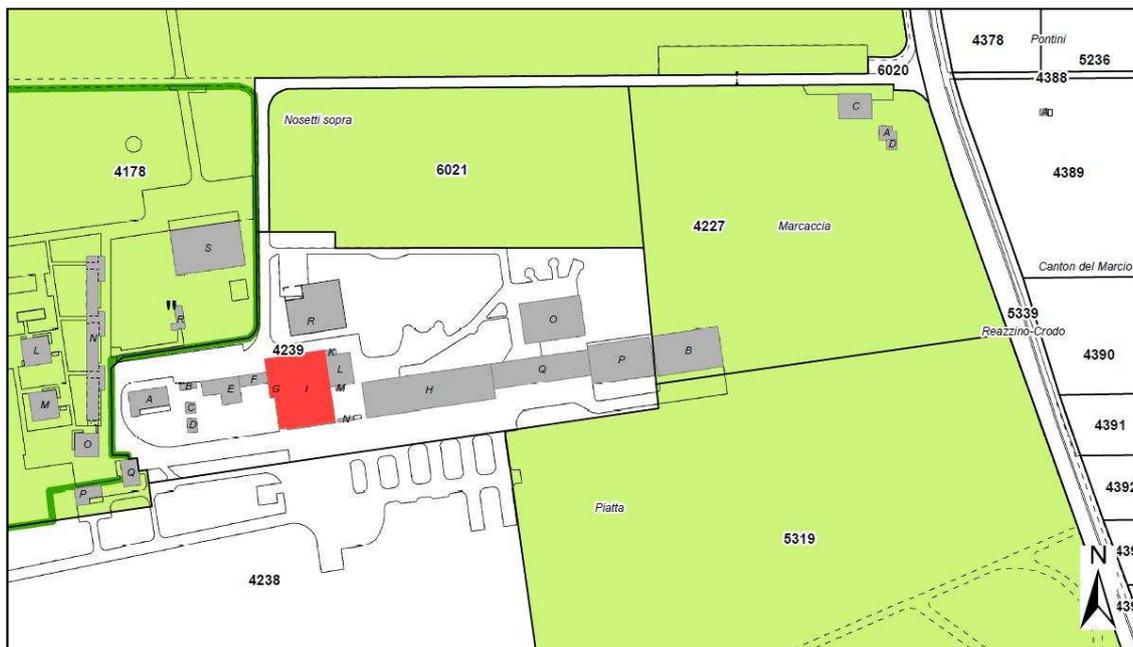
La SL, con la direzione dell'aeroporto, ha pertanto avviato la progettazione di massima dell'oggetto in questione. Con la nota a protocollo n. 51 dell' 11 aprile 2016, questo Consiglio ha approvato i contenuti del rapporto di programmazione aggiornato del 5 aprile 2016, che proponeva la demolizione della struttura attuale dell'Hangar 1 e la costruzione di una nuova struttura per un costo complessivo stimato in fr. 5.0 milioni.

Parallelamente, in data 3 maggio 2017, il Dipartimento della difesa, della protezione della popolazione e dello Sport (DDPS), ha approvato il progetto di una nuova centrale di riscaldamento con vettore energetico a cippato di legno, con la combinazione di una pompa di calore aria-acqua per soddisfare le necessità della Base aerea militare di Locarno.

## 2. SITUAZIONE ATTUALE

### 2.1 Ubicazione e descrizione del fondo

|                                  |                |                             |
|----------------------------------|----------------|-----------------------------|
| Comune:                          |                | Locarno                     |
| Numero del fondo:                |                | 4239                        |
| Superficie totale:               | m <sup>2</sup> | 34'429                      |
| Ubicazione:                      |                | Piatta                      |
| Subalterni relativi al progetto: | G              | m <sup>2</sup> 270          |
|                                  | I              | m <sup>2</sup> 1'349        |
| Proprietà:                       |                | Repubblica e Cantone Ticino |



Planimetria mapp.4329 (in verde: demanio della Confederazione)

Secondo la pianificazione dell'aeroporto approvata dal Consiglio federale il 17 dicembre 2014 (scheda PSIA Locarno) e quella particolareggiata (Pianificazione cantonale: Masterplan dell'aeroporto 2005), l'area occupata dall'attuale aviorimessa è destinata alla manutenzione di aeromobili.

### 2.2 Hangar 1

Le destinazioni d'uso all'interno della struttura sono l'hangaraggio e la manutenzione di aeromobili per le strutture che si affacciano verso la pista di atterraggio principale, mentre per le strutture che si affacciano sul lato opposto vi sono i servizi logistici e operativi.

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 di grande importanza.

Va pure segnalato come la Confederazione, con la quale condividiamo la gestione dell'aeroporto, negli ultimi quindici anni ha investito ca. fr. 100 milioni per l'aggiornamento delle infrastrutture logistiche ed operative necessarie per la Base aerea militare.

Nella decisione federale del 2014 l'impostazione urbanistica delle infrastrutture logistiche civili allineate sull'asse est – ovest, laddove la parte est è dedicata agli hangar mentre la parte ovest rimane la zona pubblica (direzione aeroportuale civile, uffici, sale di teoria, ristorante e posteggi), è stata confermata. Nella parte decisionale della scheda PSIA il Consiglio federale ha definito come *...”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”*. Si tratta di uno dei tre compiti assegnati al Cantone (gli altri due sono l'elaborazione di misure di salvaguardia delle Bolle nell'ambito del progetto di allungamento est della pista principale e il miglioramento ambientale del comparto dove è ubicata l'infrastruttura del volo a vela). Considerato che il progetto di rifacimento dell'aviorimessa n. 1 è centrale nell'aggiornamento delle infrastrutture logistiche civili si ritiene che si debba ora procedere con l'elaborazione del richiesto *“piano del comprensorio”*: *tra gli specialisti vari abbiamo inserito nel presente messaggio anche questo compito impostoci dalla Confederazione.*

L'attuale edificio è composto da una struttura metallica posata su una platea di fondazione. Le pareti e il tetto sono rivestiti con lastre di Eternit, i serramenti sono in metallo. L'edificio “Amministrazione” (subalterno G), accostato all'”Hangar 1”, ha una struttura massiccia in mattoni con serramenti in legno (alcune finestre sono ancora a vetratura semplice). Entrambi gli edifici sono sprovvisti di qualsiasi genere di isolamento termica.

Oggi questi spazi sono locati dalla RUAG Real Estate AG (in seguito: RUAG) per la manutenzione di aeromobili civili.

### **2.3 Sistema di riscaldamento**

Il sistema di riscaldamento è al momento garantito da due caldaie a nafta, una per l'hangar e l'altra per il ristorante.

Il 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.

### 3. CONTENUTI

#### 3.1 Programma spazi

Le superfici indicate corrispondono alle superfici nette secondo l'art. 2.1 della norma SIA 416, ed. 2003. Non sono compresi oltre agli elementi costruttivi spazi di collegamento, corridoi, scale, ecc.

| n°         | Funzione               | Progetto 09.11.2012<br>(rapporto di programmazione aprile 2016) |             |              |
|------------|------------------------|---|-------------|--------------|
|            |                        | Situazione Attuale<br>m2  | m2          | %            |
| <b>100</b> | <b>AMMINISTRAZIONE</b> | <b>288</b>  | <b>418</b>  | <b>45%</b>   |
|            | Ricezione e magazzino  |   | 103         |              |
|            | Uffici                 |   | 113         |              |
|            | Uffici e servizi       |   | 101         |              |
|            | Officine e servizi     |   | 101         |              |
| <b>200</b> | <b>MANUTENZIONE</b>    | <b>1182</b>   | <b>1236</b> | <b>5%</b>    |
|            | Manutenzione           |   | 750         |              |
|            | Parcheggio             |   | 486         |              |
| <b>400</b> | <b>VARIA</b>           |   | <b>204</b>  | <b>nuovo</b> |
|            | Deposito (2° piano)    |   | 204         |              |
|            | <b>TOTALE</b>          | <b>1470</b>   | <b>1858</b> | <b>26 %</b>  |

*Tabella superfici di riferimento tra situazione attuale e progetto proposto*

È nata inoltre l'esigenza tecnica di avere l'accesso pedonale facilitato al tetto, in previsione di un eventuale futuro impianto fotovoltaico.

La superficie finale del progetto è di m<sup>2</sup> 1858; per far fronte alle richieste funzionali sono stati aggiunti circa m<sup>2</sup> 330.

Le dimensioni e lo sviluppo funzionale dell'edificio sono stati elaborati sulle indicazioni forniteci dalla RUAG, per una struttura che rispecchi gli standard edilizi e funzionali attuali.

### 4. SOLUZIONE PROPOSTA

Il nuovo progetto prevede la demolizione completa delle due strutture (hangar e amministrativo) esistenti, per far posto ad un nuovo ed unico edificio, costruito secondo le norme vigenti (efficienza energetica, sicurezza statica e strutturale, antincendio, prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, legge sul lavoro, legge sanitaria) e con una tipologia costruttiva al passo con i tempi.

Il progetto ha uno standard di qualità funzionale, spaziale d'avanguardia e presenta sullo stesso sedime superfici maggiori e meglio sviluppate rispetto alla situazione attuale.

Le richieste particolari riferite a normative vincolanti per il contenuto dell'opera sono il risultato delle esigenze per la conduzione di un "Hangar" con scopo manutentivo.

#### **4.1 Caratteristiche funzionali**

Al piano terreno sono previsti:

- zona parcheggio degli aeromobili;
- officina di manutenzione;
- diversi magazzini;
- spogliatoi;
- officine particolari diverse.

Al primo piano sono previsti tutti gli spazi amministrativi.

Al secondo piano vi è uno spazio esclusivamente dedicato a deposito.

#### **4.2 Caratteristiche costruttive**

La tipologia del nuovo edificio ricalca quella degli stabili adiacenti composti da strutture portanti in acciaio, tamponamenti con pannelli metallici coibentati e una copertura in pannelli coibentati a sandwich tipo "montana". Per assicurare all'edificio la necessaria stabilità le solette della parte servizi sono in cemento armato. La soletta di fondazione della costruzione attuale, convenientemente risanata ed adattata qualche decennio fa, sarà mantenuta.

I serramenti saranno in metallo con vetratura doppia.

Per quanto riguarda gli standard energetici, ritenuto che il volume preponderante dell'intero edificio è adibito a officina e depositi (ca. 90%), e la parte rimanente quale spazio amministrativo, secondo il RuEn (2015) solo la parte amministrativa necessita della certificazione Minergie; e pertanto munita di un impianto di ventilazione controllata.

All'interno dello stabile vi saranno due zone ambientali ben distinte definite secondo la Norma SIA 380/1 ed.2009:

- Spazi a 18°C: Zona hangar con officine di manutenzione e deposito sopraelevato,
- Spazi a 20°C: Zona officine meccaniche di precisione ed amministrazione

Energia calorica: grazie allo standard energetico richiesto (SIA 380/1 e Minergie) l'energia calorica richiesta è a bassa temperatura.

Per riscaldare i nostri spazi, in collaborazione con i responsabili del DDPS è stata valutata la possibilità di far capo alla nuova centrale alimentata a cippato di legno, mediante teleriscaldamento. Questa opzione è stata confrontata con un'altra possibile soluzione di teleriscaldamento basata sul vettore energetico gas naturale.

Il risultato di questa analisi è stata oggetto di uno specifico rapporto datato 13 dicembre 2016 che è stato allegato quale complemento al documento "Rapporto di programmazione aggiornato del 5 aprile 2016".

Nel rapporto sono state confrontate le due varianti di rete di teleriscaldamento:

- centrale a legna costruita e gestita dal Dipartimento della difesa della protezione della popolazione e dello Sport (in seguito: DDPS),
- centrale a gas costruita e gestita da Metanord congiuntamente con Alpiq.

Dal rapporto si evince che la proposta DDPS (vettore energetico: cippato di legna), con relativa bozza di contratto rispetto alla proposta Metanord/Alpiq (vettore energetico: gas naturale) presenta le seguenti peculiarità:

- maggior costo iniziale “una tantum” di fr. 697'000.- quale partecipazione all'investimento per la realizzazione della centrale e del teleriscaldamento;
- minor costo annuo di energia di fr./kWh 0.065 per un totale annuo di fr. 12'540.-;
- minor costo annuo di manutenzione corrente di fr./kW 125.- (potenza nominale) per un totale annuo di fr. 41'250.-
- minor costo totale (comprensivo dell'investimento iniziale “una tantum”) in 25 anni di fr. 609'750.-

Dal punto di vista ambientale la proposta del DDPS è interamente alimentata con energie rinnovabili (biomassa legnosa con supporto per la ridondanza tramite termopompa aria – acqua). Il vettore energetico “legno” è indigeno, laddove le potenzialità cantonali hanno ancora del margine di sfruttamento. L'applicazione delle normative imposte dall'OIA limitano l'emissione di particelle solide (polveri) dall'impianto a legna ad un massimo di 50 mg/m<sup>3</sup>.

Lo spunto dato dal Cantone alla Confederazione ha fatto in modo che la rete non si fermi ai soli stabili del Cantone, ma un domani su richiesta dei singoli, anche alcuni degli edifici privati presenti sul comparto dell'aeroporto potranno usufruire della rete di teleriscaldamento.

Dal punto di vista logistico la centrale del DDPS verrà costruita sul terreno della Confederazione conformemente alla Domanda di costruzione approvata il 3 maggio 2017. Il rapporto si conclude con la proposta di scegliere la variante dell'allacciamento al teleriscaldamento alimentato dalla centrale a cippato di legno.

In data 21 dicembre 2016 questo Consiglio con la Nota a protocollo n. 152/2016 ha approvato i contenuti del rapporto gettando le basi, assieme alla definitiva approvazione del progetto di teleriscaldamento DDPS approvato il 2 maggio 2017, per la stesura del presente messaggio di progettazione. La Confederazione, per il tramite di “Armasuisse Immobili”, costruisce sul proprio sedime all'interno della base aerea militare una centrale a biomassa legnosa, supportata per le stagioni miti da una pompa di calore aria acqua.

Il fabbisogno termico e l'acqua calda sanitaria degli edifici della base aerea militare sono garantiti attraverso la distribuzione del calore tramite teleriscaldamento; mediante il prolungo della stessa rete di teleriscaldamento (di proprietà di Armasuisse), il calore viene trasportato agli edifici del Cantone, esterni alla base militare. Uno scambiatore di energia all'interno di ciascun stabile cantonale definisce il limite di proprietà dell'impianto tra Confederazione e Cantone.

La convenzione regola le condizioni di fornitura di energia termica tra Armasuisse Immobili e il Cantone, come pure la gestione e la manutenzione dell'impianto, della rete di teleriscaldamento e della sottocentrale a scopo di riscaldamento e di produzione di acqua calda sanitaria.

La partecipazione ai costi iniziali è di fr. 697'000.- (IVA compresa), il costo dell'energia consumata proposto è di fr./kWh 0.075 e il costo della manutenzione annua è di fr./kW 25.-. Nel complemento al “Rapporto di programmazione” del 13 dicembre 2017, sono spiegate tutte queste cifre nel dettaglio

Si intende valutare assieme ad AET l'opzione di dare loro il tetto in concessione per la posa di pannelli fotovoltaici; l'optimum energetico sostenibile dovrebbe essere raggiunto con l'utilizzo in parte dell'energia prodotta direttamente sul posto, e in parte immessa sulla rete di distribuzione generale.

## 5. VALUTAZIONE DI SPESA

### 5.1 Tetto massimo di spesa

L'investimento prevede un tetto massimo di spesa pari a fr. **5'000'000**, comprensivo del 10%, quale margine della fase progettuale, e dell'IVA all'8%

| ECCCE                                  | Preventivo di massima fr. |
|--|---------------------------|
| B PREPARAZIONE                         | 384'440.-                 |
| C COSTRUZIONE GREZZA EDIFICIO          | 892'330.-                 |
| D IMPIANTI TECNICI EDIFICIO            | 240'000.-                 |
| PARTECIPAZIONE TELERISCALDAMENTO DDPS* | 645'000.-                 |
| E FACCIATA EDIFICIO                    | 541'200.-                 |
| F TETTO EDIFICIO                       | 449'470.-                 |
| G FINITURA INTERNA EDIFICIO            | 588'508.-                 |
| V COSTI DI PROGETTAZIONE               | 832'328.-                 |
| W COSTI SECONDARI                      | 50'000.-                  |
| Z IMPOSTA SUL VALORE AGGIUNTO          | 369'862.-                 |
| PREVENTIVO TOTALE DI MASSIMA           | 4'993'138.-               |
| Arrotondamento                         | 6'862.-                   |
| TETTO MASSIMA DI SPESA                 | 5'000'000.-               |

\* Valutazione di massima estratto dalla proposta del DDPS (07.09.2016)

## 5.2 Credito di progettazione

Il credito di progettazione, oggetto del presente Messaggio governativo, è di fr. 490'000.- ed è necessario per poter onorare le spese relative alla progettazione fino alla richiesta del credito di costruzione (Fasi 11, 21, 22, 31, 32, 33, 41 e 51) definito dal regolamento SIA 112, equivalente della fase 4.51 della SIA 102.

| Cod.                      | Designazione secondo ECCCE           | Onorari complessivi | Fasi 31,32,33, 41,51 | RG 3186 13.06.12 Anticipo di credito fr. 150'000.- | Richiesta presente MG |
|---------------------------|--------------------------------------|---------------------|----------------------|--|-----------------------|
| V1.1                      | Architetto                           | fr. 476'000.-       | 295'320.-            | 97'716.-   | 197'604.-             |
| V1.2                      | Ingegnere civile                     | fr. 153'088.-       | 130'176.-            | 36'749.-   | 93'427.-              |
| V.1.3                     | Ingegnere per l'impiantistica        | 153'240.-           | 110'580.-            | 0.-  | 110'580.-             |
|                           | Ingegnere RCVS                       | fr. 85'440.-        | 59'880.-             | 0.-  | 59'880.-              |
|                           | Ingegnere elettrotecnico             | fr. 56'800.-        | 39'700.-             | 0.-  | 39'700.-              |
|                           | Progettazione impianti CSI           | fr. 11'000.-        | 11'000.-             | 0.-  | 11'000.-              |
| V 1.4                     | Specialisti diversi                  | 45'000.-            | 39'000.-             | 4'065.-  | 34'935.-              |
|                           | Specialista antincendio              | fr. 13'000.-        | 10'000.-             | 2'800.-  | 7'200.-               |
|                           | Spec. fisico della costruzione       | fr. 15'000.-        | 12'000.-             | 1'265.-  | 10'735.-              |
|                           | Specialisti vari                     | fr. 17'000.-        | 17'000.-             | 0.-  | 17'000.-              |
| W                         | Costi secondari                      | fr. 5'000.-         | 5'000.-              | 0.-  | 5'000.-               |
| Z                         | Imposta sul valore aggiunto (IVA 8%) | fr. 66'586.-        | 46'406.-             | 11'470.-   | 34'936.-              |
|                           | Arrotondamento                       |                     | 13'518.-             | 0.-  | 13'518.-              |
| <b>TOTALE complessivo</b> |                                      | fr. 898'914.-       | 640'000.-            | 150'000.-  | 490'000.-             |

## 6. SCADENZE

- Presentazione del messaggio governativo per la richiesta del credito di costruzione – 15 mesi a partire dall'approvazione del presente messaggio. Indicativamente febbraio 2019;
- Procedura di approvazione federale del progetto - 7 mesi: indicativamente approvazione entro agosto 2018;
- Inizio cantiere giugno 2019.

## **7. CONGRUENZA CON LE LINEE DIRETTIVE E IL 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 Logistica CRB 941 WBS 941 59 3159, per un importo complessivo di fr. 1'187'000.- (fr. 490'000.- progettazione e fr. 697'000.- quale partecipazione alle spese di teleriscaldamento);

### **Effetti finanziari**

- 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.

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).

## **8. CONCLUSIONI**

Per quanto esposto nel presente messaggio, vi invitiamo ad approvare il decreto legislativo allegato.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Manuele Bertoli  
Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Disegno di

## **DECRETO LEGISLATIVO**

**sulla 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 autorizzazione della firma del relativo contratto per la fornitura di energia calorica**

Il Gran Consiglio  
della Repubblica e Cantone Ticino

visto il messaggio 25 ottobre 2017 n. 7451 del Consiglio di Stato,

**d e c r e t a :**

### **Articolo 1**

È stanziato un credito fr. 490'000.- per la progettazione del rifacimento dell'aviorimessa n. 1 e un credito di fr. 697'000.- quale contributo cantonale unico alla Confederazione per la nuova centrale di riscaldamento con vettore energetico a cippato di legna, con la combinazione di una pompa di calore aria-acqua del DDPS all'aeroporto di Locarno

### **Articolo 2**

È ratificato l'anticipo di credito di fr. 150'000.- per la progettazione del rifacimento dell'aviorimessa n. 1, approvato dal Consiglio di Stato con RG n. 3186 del 13 giugno 2012.

### **Articolo 3**

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

### **Articolo 4**

Il versamento del contributo di fr. 697'000.- alla Confederazione è subordinato al collaudo delle opere da parte dello Stato, Sezione protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo.

### **Articolo 5**

È approvata la bozza di contratto; la Sezione della logistica è autorizzata alla firma del contratto con il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS).

### **Articolo 6**

Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi ed entra immediatamente in vigore.