

**Aeroporto cantonale di Locarno: la Confederazione sostiene il progetto di mini-allungamento definendo il contesto all'interno del quale il Cantone ha progettato ed eseguito l'esame di impatto ambientale. Il Cantone a che punto è?**

Risposta del 22 giugno 2020 all'interpellanza presentata il 12 giugno 2020 da Roberta Passardi e cofirmatari

PASSARDI R. - Ci atteniamo a quanto scritto nell'interpellanza. È stata inoltrata con una certa urgenza perché vorremmo sapere lo stato delle cose, considerato che il Gran Consiglio ha già definito il contesto generale nel quale realizzare il progetto di mini-allungamento e il Cantone dovrebbe decidere se è a favore o no di un proprio progetto e se le decisioni dell'ufficio vertono o no su quanto riguarda la richiesta dell'interpellanza.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Va premesso che l'area dove è situato l'Aeroporto di Locarno è inserita nella lista delle zone umide d'importanza internazionale protette dalla Convenzione di Ramsar, nell'Inventario federale dei paesaggi siti in monumenti naturali d'importanza nazionale e nella Riserva naturale protetta delle Bolle di Magadino. Essa è inoltre direttamente a contatto con una zona palustre d'importanza nazionale contemplata in una decina d'inventari di vari livelli che comprende biotopi, riserve per uccelli acquatici e migratori e funge da rifugio per gli ungulati.

*1. Nella procedura federale di approvazione del progetto di mini-allungamento l'Ufficio cantonale delle domande di costruzione è chiamato a presentare l'avviso cantonale. Il progetto, elaborato nel corso di più di 20 anni, è stato finalmente pubblicato a fine 2019: a che stadio di procedura si trova?*

La procedura è pendente davanti al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) che è responsabile per la decisione.

*2. In questa fase intermedia di procedura è previsto un primo avviso cantonale. Per non bloccare ulteriormente la realizzazione dell'aggiornamento dell'infrastruttura operativa, non si rischia di valutare solo gli aspetti naturalistici (legittimi, ma che vanno contestualizzati) e soprattutto già superati dai molteplici approfondimenti scientifici ampiamente illustrati nella documentazione di progetto pubblicato a fine 2019, dimenticando il quadro generale che ha compiutamente definito la fattibilità del progetto?*

Secondo l'art. 27d dell'Ordinanza sull'infrastruttura aeronautica [OSIA; RS 748.131.1]), il progetto è approvato se rispetta le decisioni del Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura aeronautica (PSIA), e se soddisfa le esigenze del diritto federale e segnatamente le esigenze specifiche della navigazione aerea e tecniche, nonché quelle legate alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio. Il progetto di mini-allungamento è pertanto valutato innanzitutto in base al PSIA dall'Aerodromo di Locarno, la cui scheda di coordinamento è stata approvata alla fine del 2014. Nella fase di adozione di questo strumento in effetti è già stata eseguita una ponderazione degli interessi di rango pianificatorio e sono state fissate indicazioni vincolanti per le condizioni quadro operative, il perimetro, il carico fonico, la limitazione degli ostacoli, nonché la protezione della natura e del paesaggio. Concretamente, per quanto riguarda l'allungamento della pista, esso si è tuttavia limitato ad ammettere l'entrata in materia, nel rispetto delle condizioni quadro, e sempre che l'esercizio dell'aeroporto non comporti un

ulteriore peggioramento delle condizioni delle zone protette circostanti. In base alla suddetta norma. Comunque non basta che il progetto di mini-allungamento rispetti il PSIA, ma occorre anche che esso soddisfi le attuali esigenze specifiche della navigazione aerea, nonché quelle legate alla pianificazione del territorio, alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio. Di conseguenza, anche se sono già stati eseguiti studi scientifici di carattere ambientale-naturalistico nell'ambito dell'adozione del PSIA, non è possibile in questa sede di approvazione del progetto prescindere da un'ulteriore verifica tramite un nuovo rapporto d'impatto ambientale, degli effetti sull'ambiente.

3. *La direzione civile dell'aeroporto cantonale verrà coinvolta nella preparazione dell'avviso cantonale? Di seguito, i consulenti ambientali del progetto avranno modo anche loro di formulare delle considerazioni e di esprimersi sulle nuove indicazioni dei servizi ambientali?*

Tutti i servizi interessati, compresi quelli dell'aeroporto cantonale, sono stati coinvolti nell'allestimento del parere cantonale. Il Dipartimento non ha interpellato consulenti ambientali esterni.

4. *Non crede il Consiglio di Stato che tutto questo dibattere sulla sensibilità ambientale del Cantone su un progetto cantonale (mini-allungamento che nulla cambia nella tipologia d'utenza) riguardante l'unico aeroporto cantonale sia un esercizio superato?*

Come già evidenziato nella risposta alla seconda domanda, la norma che impone di valutare il progetto di mini-allungamento, non solo in base al PSIA ma anche secondo le vigenti disposizioni in materia di protezione dell'ambiente e della natura, è stabilita dal diritto federale. La sua eventuale disattenzione sarebbe comunque sanzionata dalle autorità giudiziarie nell'ambito del probabile ricorso delle associazioni ambientaliste.

5. *Ora si deve solo decidere se l'Aeroporto di Locarno debba restare nella sua attuale valenza di terzo aeroporto nazionale della categoria (invidiatoci dagli ambienti aeronautici d'Oltralpe) o essere declassato a campo di volo per la sola aviazione leggera?*

Come già indicato, la valutazione del progetto e la relativa ponderazione degli interessi competono all'autorità federale. In questa sede i servizi cantonali non hanno potuto fare altro che rilevare delle lacune nel rapporto d'impatto ambientale in materia di protezione della natura che saranno comunque vagliate in parallelo dai competenti servizi federali, in particolare dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM). Il Consiglio Stato dal canto suo ha comunque già avuto modo di confermare in più occasioni la propria volontà di mantenere il ruolo e gli standard attuali dell'Aeroporto cantonale di Locarno. Si veda per esempio la risposta all'interrogazione<sup>1</sup> del 12 gennaio 2017 di Francesco Maggi e Bruno Storni,.

6. *Nell'eventualità che l'Ufficio delle domande di costruzione emetta un primo preavviso non favorevole alla realizzazione del mini-allungamento, limitandosi al solo aspetto naturalistico (ipotesi difficilmente comprensibile), è d'accordo il Consiglio di Stato di lasciare ampio margine di manovra al DATEC di approvare il progetto?*

---

<sup>1</sup> [Interrogazione n 7.17](#): *Aeroporto di Magadino: piena trasparenza sul progetto di allungamento della pista*, Francesco Maggi e Bruno Storni, 12.01.2017. Risposta del Consiglio di Stato, 26.04.2017 (RG n. 1769).

Il parere cantonale è già stato emanato e come detto rileva lacune di carattere tecnico nel rapporto d'impatto ambientale, che saranno comunque ancora oggetto di esame da parte dei competenti servizi, in particolare dell'UFAM. La ponderazione degli interessi compete all'autorità di approvazione del progetto, ovvero al DATEC. Il margine di manovra di questa autorità è stabilito dal diritto federale e non dipende in alcun modo dal Consiglio di Stato.

7. *Sicuramente a quel punto si innescherà la tesi della non valenza generale dell'aeroporto e si chiederà la totale chiusura, con l'abbandono da parte dei militari che andranno Oltralpe e perderemo altri duecento posti di lavoro qualificati, dell'aeroporto cantonale. È comprensibile che i singoli servizi dell'amministrazione e la Fondazione Bolle pongano grande attenzione agli aspetti di loro competenza. Qui si arrischia di andare ben oltre al grado definito dal Consiglio federale e dall'Autorità cantonale e la politica devono reagire. A questo punto il Consiglio di Stato è d'accordo di informare il DATEC che il primo avviso tecnico cantonale, se effettivamente fosse stato formulato in dispregio del lavoro politico che ha portato a presentare il progetto più limitato (mini-allungamento verso Bellinzona della pista esistente e da poco ammodernata senza nessuna opposizione) per salvaguardare l'avifauna delle Bolle di Magadino, è solo una segnalazione di attenzione al solo aspetto naturalistico e si conferma la necessità di finalmente realizzare il mini-allungamento?*

Il parere cantonale ha preso in considerazione tutti gli aspetti di diritto cantonale e federale delegato toccati dal progetto. La portata di questo parere è definita dal diritto federale e può essere equiparata a quella di un preavviso tecnico. Al riguardo si ribadisce che il rispetto delle norme federali in materia di protezione dell'ambiente e della natura è comunque valutato anche dall'UFAM, che per legge è tenuto a sottoporre un proprio e autonomo preavviso al DATEC. Il diritto cantonale dal canto suo è considerato da quest'ultima autorità «per quanto non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo».

PASSARDI R. - Grazie. Mi devo purtroppo dichiarare parzialmente soddisfatta delle risposte date. In particolare non mi è chiara la risposta alla domanda 6: prendo atto che il parere cantonale è stato emanato, però mi sembra di aver capito che è stato dato un parere basato su aspetti naturalistici che mi sembra siano già stati dibattuti e discussi con tutte le associazioni d'interesse intorno alla Bolle di Magadino e agli aspetti paesaggistici. Mi piacerebbe quindi avere un'esposizione più dettagliata su questo parere, perché se il Dipartimento e gli uffici competenti danno una risposta non favorevole al progetto, mi domando, di conseguenza, come possa agire il DATEC.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Ho cercato di spiegarlo prima nella risposta. Le valutazioni pregresse e le valutazioni scientifiche erano state fatte in sede di adozione della scheda pianificatoria anni prima. Nell'esame di questo progetto concreto non tutti i servizi del Dipartimento hanno espresso un parere negativo. Sono stati espressi pareri negativi in applicazione del diritto federale riguardo agli aspetti conflittuali dal profilo della legislazione ambientale. Si tratta di un preavviso tecnico, e quindi non di un parere vincolante del Cantone, che deve essere ripreso ed esaminato dall'UFAM, laddove la decisione in ultima istanza spetta comunque al DATEC.

*Parzialmente soddisfatta l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.*