

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio,
per la creazione di un aeroporto cantonale a Magadino

(del 17 gennaio 1955)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con il messaggio che abbiamo l'onore di presentarvi, chiediamo lo stanziamento di un credito di Fr. 362.074,— per la creazione di un aeroporto cantonale a Magadino, mediante il riscatto di quello esistente, voluto e sistemato, a suo tempo, dalla S.A. Aeroporto doganale di Locarno, in concorso con i Comuni, come risulta dalla cronistoria che facciamo seguire.

Nel luglio del 1933, l'Ufficio aereo federale invitava il Governo del Cantone Ticino a studiare un progetto di aeroporto doganale di I classe: un'apposita Commissione fu incaricata di visitare le diverse regioni del Cantone per la scelta del terreno più idoneo e la Commissione giunse alla conclusione che il terreno più confacente era quello compreso tra la linea ferroviaria Bellinzona-Cadenazzo e la diga insommergiabile del Ticino, in territorio di Giubiasco. Fu in tal modo allestito il progetto e il preventivo per la costruzione dell'aeroporto doganale di Giubiasco. Nel giugno del 1934 l'Ufficio aereo federale approvava i piani, e così autorizzato dal Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie, prometteva un sussidio annuo di Fr. 10.000,— per la durata di 10 anni: il preventivo di spesa era calcolato in Fr. 300.000,—.

Con messaggio del 17 dicembre 1934 il Consiglio di Stato chiedeva al Gran Consiglio l'approvazione del progetto di aeroporto doganale di I classe a Giubiasco e del relativo piano di finanziamento.

Il 1. luglio 1935 la sezione di Locarno dell'Aero club svizzero presentava un memoriale al Gran Consiglio, chiedendo che l'aeroporto doganale del Cantone Ticino fosse creato nel Piano di Magadino e precisamente nella zona compresa tra la proprietà della Corporazione dei borghesi e lo stradonino (strada cantonale Riazzino - Quartino). Anche il Municipio di Lugano, facendosi interprete degli interessi del Sottoceneri, propugnava con un memoriale la sistemazione dell'aeroporto doganale del Ticino nel Piano del Vedeggio, di fronte alla stazione di Bioggio.

La Commissione della Gestione, nell'esaminare il messaggio per l'aeroporto doganale di Giubiasco, trovandosi davanti alle istanze regionali, decideva di rinviare l'oggetto al Consiglio di Stato, per un nuovo esame e un confronto delle varie soluzioni prospettate.

I pareri erano discordi: c'era chi sosteneva la necessità di creare nel Cantone un solo aeroporto, con le caratteristiche prescritte per quelli di I classe e c'era chi propugnava invece la sistemazione di uno o due aeroporti di terza classe: il Municipio di Lugano sosteneva quest'ultima tesi.

Nel frattempo, e cioè nel febbraio del 1936, l'Ufficio aereo federale avvertiva che il nuovo programma finanziario della Confederazione non permetteva più di stanziare il vagheggiato sussidio annuo di Fr. 10.000,— per un aeroporto a Giubiasco e che non avrebbe avuto eccezioni da sollevare se il Cantone si fosse deciso a costruire un modesto aeroporto doganale, eventualmente di 3. classe, nelle vicinanze di Locarno, senza sussidio alcuno da parte della Confederazione.

Il 26 giugno 1937, rompendo gli indugi, si costituiva a Locarno la S. A. dell'Aeroporto doganale di Locarno, la quale inoltrava domanda di concessione al Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie.

Con lettera del 3 luglio 1937, l'Ufficio aereo federale confermava al Dipartimento costruzioni che l'ubicazione dell'aeroporto doganale nel Ticino era stata sottoposta al giudizio delle competenti Autorità militari (Divisione dello Stato Maggiore Generale), le quali avevano deciso di dare la preferenza ad un aeroporto doganale nel Piano di Magadino, poichè il campo d'aviazione civile di Giubiasco veniva a trovarsi troppo vicino al campo di aviazione militare di Bellinzona e si temeva che i due potessero intralciarsi a vicenda.

In tal modo sfumavano le speranze dei fautori dell'aeroporto internazionale di prima classe a Giubiasco, per una ipotesi che non doveva concretarsi perchè più tardi il campo di Bellinzona venne abbandonato.

Le tergiversazioni in sede federale e cantonale, e le incertezze sulla soluzione definitiva, avevano permesso all'iniziativa dei Locarnesi di affermarsi, benchè i lati negativi del terreno prescelto sul Piano di Magadino (facilità di inondazioni e vicinanza di montagne) fossero ben noti anche all'Ufficio aereo federale, il quale già nel 1933 raccomandava al Dipartimento costruzioni di individuare fin da principio un campo che potesse venire trasformato più tardi in aeroporto doganale di prima classe, affermando che tali condizioni esistevano appunto nelle vicinanze di Giubiasco.

E' sulla scorta di queste raccomandazioni che il Dipartimento costruzioni aveva affidato alla Commissione speciale dell'aeroporto l'incarico di allestire il progetto di aeroporto doganale di prima classe a Giubiasco.

Il 10 luglio 1937 l'Ufficio aereo federale chiedeva al Dipartimento costruzioni il preavviso sulla domanda di concessione formulata dalla società anonima dell'aeroporto doganale di Locarno per un aerodromo sul Piano di Magadino e il Dipartimento convocava il 23 settembre dello stesso anno la Commissione cantonale dell'aeroporto, la quale arrivò con voto unanime alle seguenti conclusioni :

1. creazione dell'aeroporto doganale di Locarno (piano di Magadino) senza impianti tecnici complicati;
2. creazione dell'aeroporto di Lugano (piano del Vedeggio) a scopo sportivo e di turismo;
3. abbandono dell'idea di costruire un aeroporto doganale internazionale di prima classe nella zona di Giubiasco, pur lasciando alla superiore Autorità federale la facoltà e l'onere di gravare eventualmente i terreni con la servitù di non costruire;
4. presentazione di un nuovo messaggio al Gran Consiglio in armonia con le decisioni prese dalla Commissione.

In seguito, la S.A. dell'aeroporto doganale di Locarno ottenne dalle Autorità federali la concessione per il campo, costruì il capannone, gli impianti tecnici e i servizi necessari, e iniziò il traffico aereo nel 1939 potendo organizzare, nel 1940, per interessamento della Swissair, due linee regolari: una giornaliera per Roma e una trisettimanale su Milano-Barcellona, le quali dimostrano le possibilità del campo di Magadino.

Questo servizio durò poco tempo, e fu imposto solo da una situazione speciale dovuta alla guerra. Con la mobilitazione, il campo di Magadino fu occupato dalle truppe di aviazione per le scuole di pilotaggio: la S.A. dell'aeroporto lo cedette in affitto alla Confederazione, ricavando Fr. 12.000,— annui.

L'istruzione militare dei piloti sul campo di Magadino ebbe inizio nel 1939 e le prime esperienze furono buone: dapprima si costruirono accantonamenti provvisori e baracche per gli uffici, poi, rivelandosi il campo quale località ideale per l'istruzione delle truppe di aviazione, data la mancanza quasi totale di nebbie, si costruirono due aviorimesse, un capannone, un edificio per le lezioni ecc. I lavori di livellamento del campo, iniziati dalla S.A. dell'aeroporto, furono continuati, con ingente spesa, da parte della Confederazione.

Questi fatti indussero l'Autorità militare a chiedere alla Confederazione l'ingrandimento del campo, mediante nuovi acquisti di terreno a sud e a levante, allo scopo di allungare la pista normale verso levante e di costruire a nord degli edifici esistenti, una terza pista normale. Il Dipartimento militare federale ordinò infatti l'acquisto di circa 570.000 mq. di terreno. Questo terreno è limitato a est dallo stradonino, a nord dal canale principale della bonifica, a ovest dal costruendo porto di Locarno (idrovia Svizzera-Adriatico) e a sud dalla diga insommergibile del Ticino.

In tal modo la superficie dell'aeroporto venne ad essere più che raddoppiata, rendendo possibile anche la sistemazione di una pista trasversale, nella direzione Monte Ceneri - Val Verzasca.

Basandosi sul programma federale per la creazione di nuove occasioni di lavoro, il quale prevedeva una spesa di 200 milioni di franchi per lo sviluppo dell'aviazione civile nel dopoguerra (decreto federale 22 giugno 1945), la S.A. dell'aeroporto doganale di Locarno sottopose nel gennaio del 1945 al Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie progetto e preventivo per l'ampliamento del campo di aviazione civile. La spesa era valutata in 4 milioni e 580.000 franchi e comprendeva:

- a) il livellamento di 570.000 mq. di nuovo terreno;
- b) la costruzione di un'aviorimessa di 3000 mq. di superficie;
- c) la costruzione di un edificio per l'amministrazione;
- d) la sistemazione della strada di accesso agli edifici civili e militari e gli impianti di illuminazione per atterraggi notturni, con centrale di comando.

Il campo di Magadino è stato classificato a suo tempo nella categoria degli aeroporti doganali di terza classe, poichè la situazione geografica del campo, la vicinanza di ostacoli naturali (fiumi, montagne, lago, canali ecc.) pongono dei limiti alle possibilità future di sviluppo dell'aeroporto.

L'Ufficio aereo federale, dopo aver esaminato il progetto di ingrandimento, esprimeva l'opinione che l'avvenire dell'aeroporto di Magadino dovesse essere giudicato in base alle risorse economiche della regione nel quadro del traffico turistico nazionale, potendo tutt'al più servire da allacciamento a un gran centro di aviazione civile dell'alta Italia, come per es. Milano, e considerata quindi il progetto troppo grandioso e prematuro; solo gli sviluppi futuri avrebbero potuto giustificare la realizzazione.

L'ampliamento dell'aeroporto doganale di Locarno e specialmente la sistemazione della terza pista normale e di una pista trasversale urtano contro la sede e le attrezzature del futuro porto fluviale di Locarno: la questione è già stata oggetto di esame e di discussione con i tecnici dell'Ufficio aereo federale e con il comando del parco di aviazione dell'esercito, allo scopo di coordinare gli interessi della Confederazione e del Cantone nei confronti dell'aeroporto doganale e del porto-capolinea dell'idrovia Lago Maggiore - Adriatico.

In una di queste conferenze, i tecnici dell'Ufficio aereo federale arrivarono alla conclusione che, per il piccolo traffico civile sul campo di Magadino, la pista trasversale non è necessaria, poichè il vento in direzione Monte Ceneri - Verzasca non è frequente (12 %) ma che tuttavia la costruzione di una pista trasversale di circa 1000 metri di lunghezza sarebbe sempre possibile in caso di futuri sviluppi. Per la sistemazione di quest'ultima e di una nuova pista normale si rende necessario un leggero spostamento dei bacini del porto, in modo che le attrezzature meccaniche e i fabbricati (gru, depositi, silos ecc.) non offrano un ostacolo al decollo e all'atterraggio dei velivoli, e ciò è possibile mediante un indigamento della Verzasca spostandone l'alveo nella zona della foce.

L'aeroporto di Magadino fu visitato il 15 marzo 1945 dalla Commissione del Consiglio nazionale incaricata di studiare il problema della sistemazione degli aeroporti svizzeri e il successivo 19 aprile dall'analoga Commissione del Consiglio degli Stati.

In quello stesso anno, l'Ufficio aereo federale così definiva il suo atteggiamento di fronte ai diversi problemi che riguardavano un'eventuale sistemazione dell'aeroporto di Locarno :

«Prima di poter pensare ad un ulteriore ingrandimento dell'aeroporto di Magadino, occorre accennare subito al compito che si vuole assegnare a questo campo di aviazione, nel traffico aereo nazionale e internazionale dell'avvenire : questo punto è trattato dal messaggio 13 febbraio 1945 del Consiglio federale alla Assemblea federale, allorchè afferma che l'importanza futura dell'aeroporto di Locarno consiste molto più in uno sviluppo quale centro per il traffico aereo occasionale e per lo sport aeronautico che non in uno sviluppo quale aeroporto terminale o di allacciamento per avio linee commerciali regolari. Dal messaggio citato risulta poi che, accettando tale valutazione ufficiale per l'importanza che spetta al campo di Locarno nel programma nazionale svizzero degli aeroporti, Locarno è stato classificato nella categoria degli aeroporti per il traffico regionale, la cui sistemazione, a nostro avviso, va considerata meno urgente rispetto a quella degli aeroporti per il traffico continentale e intercontinentale. Prima di passare ad un'ulteriore sistemazione in base ai progetti della S.A. dell'Aeroporto doganale di Locarno, si dovrebbe ancora attendere il risultato degli studi in corso per l'ingrandimento dell'aeroporto di Locarno, secondo i piani dell'aviazione militare. Secondo il nostro giudizio, sarà in prima linea compito del Governo ticinese di decidere se il campo di aviazione di Locarno debba essere dichiarato aeroporto regionale del Ticino e in quale misura possa subire un'ulteriore sistemazione, in base alle necessità esistenti.

Solo quando saranno chiariti questi punti, potranno trovare applicazione, se del caso, i dispositivi del decreto federale 22 giugno 1945 : si potrà allora pensare ad un ulteriore ingrandimento dell'aeroporto di Locarno ed alla sua sistemazione razionale, in base a progetti e preventivi dettagliati ».

Il campo di aviazione di Locarno-Magadino restò quello che era e nessun lavoro fu eseguito in base al decreto federale per l'ampliamento degli aeroporti civili.

Questa è la cronistoria per dimostrare come si arrivò al campo di aviazione civile di Magadino.

Le Autorità cantonali non si disinteressarono delle sorti del campo di aviazione di Magadino : il Consiglio di Stato, nel febbraio del 1946, incaricò il signor Bratschi, direttore dell'aeroporto di Ginevra-Cointrin e il signor E. Lacroix, ing. cantonale di Ginevra e tecnico di quell'aeroporto, di esaminare le condizioni in cui si trova e in cui funziona il campo di aviazione di Magadino, per giudicare quali potrebbero essere le possibilità di futuri sviluppi, in rapporto alle esigenze tecniche dell'aviazione civile ed alla classificazione degli aerodromi svizzeri.

I periti esaminarono attentamente l'ubicazione dell'aeroporto di Magadino, la sua situazione geografica, rispetto alle grandi linee del traffico aereo, le condizioni economiche della nostra regione e arrivarono alle seguenti conclusioni :

1. L'aeroporto di Locarno-Magadino non può aspirare alla classifica di aerodromo civile internazionale, aperto alle grandi linee regolari, sfruttate tutto l'anno e funzionanti con grossi velivoli, ma si presta benissimo per il traffico locale e turistico e per il collegamento tra le grandi linee internazionali : ciò è determinato dalla topografia stessa del piano di Magadino e cioè dalla vicinanza delle montagne e dalla mancanza, nel Cantone, di ricchi centri industriali e commerciali;
2. Una pista erbosa principale di 1000 m. di lunghezza può bastare per lungo tempo al traffico aereo locale : naturalmente la costruzione di una pista rigida (cemento armato) faciliterà il traffico di velivoli pesanti (quadrimotori ecc.) e la costruzione di tale pista non offre nessuna difficoltà, poichè la natura del sottofondo è particolarmente idonea;

3. Non esiste, nel Cantone, una regione pianeggiante che offra maggiori vantaggi rispetto al campo di aviazione di Magadino, benchè anche quest'ultimo non sia privo di inconvenienti (ostacoli naturali);
4. Dato che l'aerodromo di Magadino serve anche a scopi militari, è opportuno che il campo di aviazione civile diventi proprietà del Cantone, il quale ha maggiore autorità per trattare l'esercizio promiscuo del campo, evitando interferenze e conflitti di autorità.

I due periti chiudono il loro rapporto, facendo rilevare che occorre la massima prudenza quando si cerca di far pronostici in fatto di aviazione, poichè i velivoli si perfezionano e si trasformano con una rapidità che non ha confronti; altrettanto dicasi per i metodi di navigazione aerea e di pilotaggio (radar ecc.) per cui ciò che oggi sembra escluso, può facilmente entrare nella pratica corrente, in pochi anni.

Comunque, sembra chiaramente dimostrato che per la posizione geografica, stessa e per le condizioni economiche del nostro Cantone, l'aeroporto di Magadino deve — almeno per ora — rimanere al rango di un buon aeroporto regionale a sud delle Alpi, facilmente collegabile ai centri internazionali circconvicini e specialmente a quelli della pianura padana, nel quadro del traffico aereo turistico e sportivo.

La situazione si presenta attualmente come segue :

L'iniziativa della S.A. Aeroporto doganale di Locarno, sorta in un periodo di ottimismo, in cui sembrava che l'aviazione civile dovesse bruciare le tappe e diventare un mezzo popolare di trasporto come l'automobilismo, si è esaurita e non ha più i mezzi per riprendersi : è un'anemia che giustifica i numerosi interventi e le pressioni della S.A. dell'Aeroporto doganale di Locarno affinché il campo di aviazione civile e le sue attrezzature siano riscattate dallo Stato per farne un aeroporto cantonale.

Il terreno a disposizione dell'aeroporto civile di Magadino ha una superficie di 347.506 mq. ed è in massima parte proprietà dei Comuni interessati (Locarno, Muralto, Minusio, Ascona, Orselina, Brissago, Gordola, Magadino, Tenero e Losone) i quali lo hanno ceduto in godimento gratuito alla S.A. dell'Aeroporto per un periodo di 20 anni e precisamente dal 1. settembre 1939 al 31 agosto 1959 : trascorso questo periodo, i Comuni hanno la facoltà di disdire la concessione, con l'obbligo di rilevare al loro valore intrinseco, stabilito a mezzo stima, tutti i manufatti e gli impianti della S.A., esistenti sul terreno in questione. I terreni furono acquistati a ca. 45 centesimi il mq. per un importo complessivo di Fr. 162.074,— spese notarili comprese, ed hanno una superficie di mq. 333.237. La stima ufficiale è di Fr. 499.855,50.

L'area di proprietà della S.A. si riduce a 14.269 mq. vale a dire ai sedimi delle costruzioni esistenti e al terreno cintato tra gli edifici, come risulta dal seguente estratto censuario :

		<i>superficie mq.</i>	<i>stima Fr.</i>
N. 4239	A. aviorimessa	1.326	40.000,—
	B. caserma con portico	255	27.500,—
	C. porticato	129	6.000,—
	D. stazione-ristorante	306	45.000,—
	E. cabina	25	2.000,—
	g. strada e piazzale	547	1.094,—
	h. prato-campo	11.671	23.342,—
	k. cabina distribuzione benzina	10	500,—
		<u>14.269</u>	<u>145.436,—</u>

Il capitale azionario della S.A. è di Fr. 115.500,— interamente versato : si tratta di 462 azioni al portatore, di Fr. 250,— nominali : non è mai stato distribuito dividendo.

I fabbricati sono suddivisi in due gruppi, raccordati tra loro da un porticato:

il I. gruppo comprende un capannone a struttura metallica (aviorimessa) di m. 30 x 45 con porta a bilico di 30 m. di luce, per il ricovero dei velivoli, e tetto in « eternit » e di un'ala in muratura nella quale sono sistemati gli uffici, i locali di servizio e l'officina;

il II. gruppo comprende un porticato d'ingresso, il ristorante e relativi servizi, con sala da pranzo, saletta per piccole comitive e un appartamento di 3 locali e bagno per il gerente del ristorante. Esistono l'impianto di riscaldamento centrale a carbone, di acqua calda col bollitore elettrico e l'impianto frigorifero nel buffet del ristorante. Tutti i locali sono ammobiliati.

Il valore dei terreni, dei fabbricati e degli impianti della S.A. è valutato come segue :

costo del capannone, compresa l'ala con gli uffici	Fr. 166.924,20
costo del ristorante e del porticato	Fr. 111.286,70
prezzo del terreno : mq. 14.269 a Fr. 2,50 il mq.	Fr. 35.672,50
inventario (mobilio e arredamento)	Fr. 19.827,40
attrezzi dell'officina	Fr. 2.000,—
migliorie eseguite nell'ultimo decennio e diversi	Fr. 14.461,10
Totale	Fr. 350.171,90
dai quali devono essere dedotti i sussidi ricevuti dalla Confederazione e cioè	Fr. 150.171,90
per cui risulta un prezzo netto di	Fr. 200.000,—

La S.A. non ha mai realizzato un beneficio, non solo, ma è andata coprendosi di debiti, i quali ammontano attualmente a Fr. 75.000,— ca. Aggiungendo al capitale sociale di Fr. 115.500,— i debiti, le spese di liquidazione ecc., arriviamo alla somma di Fr. 200.000,—.

Il credito necessario per il riscatto dell'aeroporto civile di Magadino ammonta in tal modo a Fr. 362.074,— di cui Fr. 162.074,— per l'acquisto dei terreni appartenenti ai Comuni, che cedono al prezzo di costo, e Fr. 200.000,— per l'acquisto della proprietà della S.A.

Come abbiamo detto, il campo di aviazione civile di Magadino iniziò la sua attività nel 1939, raggiungendo il massimo sviluppo nel 1940 con le linee regolari per Roma e per Barcellona : in quell'occasione funzionarono ottimamente l'ufficio biglietteria, l'ufficio di polizia, l'ufficio doganale, l'ufficio meteo e radio con la telescrivente, e l'officina meccanica di riparazioni, perfettamente attrezzata. Con la soppressione di queste due aviolinee regolari, e per effetto del lungo periodo di guerra, le attrezzature tecniche speciali del campo di Magadino furono smontate dalla Swissair e portate oltre Gottardo.

Nel dopoguerra ripresero con entusiasmo l'aviazione sportiva, il volo a vela, l'istruzione di piloti civili, i voli con passeggeri ecc. ecc., ma l'aviazione civile non ebbe da noi quello sviluppo che i promotori del campo di Magadino fermamente avevano sperato : le ragioni sono molteplici e non è il caso qui di esaminarle; basterà accennare al fatto che lo sviluppo si ebbe attorno alle grandi città, per aerodromi potentemente organizzati e attrezzati. Il campo di aviazione di Magadino invece, per la sua posizione e per la mancanza di attrezzature speciali, non poté essere preso in considerazione dalle società di navigazione aerea, le quali hanno precise esigenze per l'atterraggio dei loro velivoli (pista rigida per i velivoli pesanti, stazione radio, officina meccanica, rifornimenti di carburante, personale stabile, ecc.).

Lo specchietto seguente dà un'idea dell'attività svolta dal campo di Magadino in questi ultimi anni :

<i>traffico locale :</i>	<i>anno 1949</i>	<i>1951</i>	<i>1952</i>	<i>1953</i>
numero di voli	6923	2380	2397	2973
numero di passeggeri trasportati	3969	1695	1876	1213
<i>traffico internazionale :</i>				
numero di voli	603	125	145	127
numero di passeggeri trasportati	654	150	145	144
totale No. di voli	7526	2505	2542	3100
totale No. di passeggeri trasportati	4623	1845	2021	1357

L'attività massima si registrò nel 1949 col Flight camping (corsi per il brevetto di I. grado) : una media giornaliera di 21 voli con trasporto di 13 passeggeri. Negli anni seguenti, essendo cessata l'intensa propaganda per l'istruzione di piloti civili provenienti in massima parte dalla Svizzera interna, il campo di Magadino vide scendere a cifre molto modeste il numero di voli, così che fu superato dal campo di Ascona, dove l'aviazione sportiva ha preso un notevole sviluppo.

Ma dobbiamo parlare anche dell'aviazione militare, la quale si è installata a Magadino fin dal 1939 ed ha gradatamente ampliato l'area del suo campo, gli edifici e le attrezzature, quasi a soffocare l'aeroporto civile, poichè lo circonda ormai da due lati, minacciando di assorbirlo completamente.

L'aviazione militare dispone a Magadino di un'area di 605.317 mq. di cui 541.198 sono costituiti dal campo di aviazione vero e proprio : il resto è occupato dalle aviorimesse, dalle caserme, dai magazzini, uffici, abitazioni, piazzali, giardini, strade di accesso, ecc.

Complessivamente, gli aeroporti civile e militare hanno un'area di mq. 952.823 : tra questi aeroporti e il lago la Corporazione dei borghesi di Locarno ha un'estensione di terreno di quasi 1 milione di mq. così che la pista principale esistente, lunga 800 m., potrebbe essere facilmente prolungata fino a 2 km., quando fosse costruita con rivestimento rigido (cemento armato).

L'attività dell'aviazione militare è stata intensa e lo dimostra il numero degli atterraggi che dal 1948 al 1953 rivela una media annua di 12.000 ca. A Magadino si tengono ogni anno 2 scuole di piloti militari, di 110 giorni l'una e 2 corsi preparatori per piloti, di 30 giorni ciascuno.

Come già abbiamo accennato, l'Amministrazione militare ha speso somme ingenti per il livellamento e per la manutenzione della pista erbosa e paga un affitto annuo di 12.000,— Fr. alla S.A. dell'aeroporto doganale.

Le favorevoli condizioni climatiche del Piano di Magadino, con l'assenza quasi totale di giornate nebbiose, fanno sì che l'aviazione militare abbia trovato un campo ideale per le sue esercitazioni, le quali non sono purtroppo disgiunte da inconvenienti : vogliamo alludere al rombo dei motori che mette in pericolo la quiete e il riposo degli ospiti e della popolazione : è questo non lieve inconveniente che preoccupa le Autorità dei Comuni del Locarnese.

La convivenza dell'aviazione civile con quella militare, che usufruiscono di una stessa pista, non ha dato luogo a lamentele degne di rilievo ed è regolata da un'apposita convenzione, sulla falsa riga di quella che serviva a Dübendorf, quando non esisteva ancora l'aeroporto civile di Kloten : l'aviazione sportiva può svolgersi liberamente, in base al regolamento esistente.

Attualmente l'Amministrazione militare ha in progetto la costruzione di una pista rigida, la quale potrà essere utilizzata, con grandissimo vantaggio, anche dall'aviazione civile.

Siamo ora a un punto cruciale: le Autorità militari attendono ormai da anni che il Cantone acquisti l'aeroporto doganale di Magadino in modo che diventi l'aeroporto cantonale: solo a tali condizioni costruiranno la pista rigida e daranno al campo nuove attrezzature. Se il Cantone non fa questo passo, assorbiranno il campo civile, e non si potrà più parlare di aerodromo ticinese al sud delle Alpi, poichè gli aeroporti di Ascona e di Agno-Bioggio non possono aspirare a questa classifica, data la loro scarsa estensione.

L'esercizio del campo di aviazione doganale di Locarno è ora ridotto ai minimi termini: un tecnico-direttore che fa funzionare anche la telescrivente, e un aviatore-pilota occasionale, che ha la gerenza del ristorante dell'aeroporto.

Sarà necessario riattare gli stabili e completare l'attrezzatura dell'officina meccanica. Non si prevede l'installazione di una stazione radio, poichè non è ritenuta indispensabile: per il servizio meteo basta la telescrivente, collegata alla centrale di Kloten, la quale fornisce le indicazioni necessarie per ogni rotta richiesta. Non è escluso che alcune installazioni tecniche speciali siano messe a disposizione dall'aeroporto militare per l'uso in comune (illuminazione del campo per gli atterraggi notturni ecc.).

Una stretta collaborazione tra aeroporto militare e aeroporto civile, secondo norme chiaramente prestabilite e tali che escludano conflitti di autorità e intralci, sarà certamente un vantaggio per tutti e noi l'auspichiamo vivamente.

La soluzione che si impone presenta pertanto le seguenti caratteristiche:

- Acquisto, ad opera dello Stato, alle condizioni originali, dai Comuni, di mq. 333.237 di terreno, per un importo di Fr. 162.074,—. Naturalmente questo prezzo di favore, di circa cent. 45 il mq., di contro ai prezzi pagati dall'Autorità militare, può essere scontato solo per il fatto che il terreno concorre ad assicurare la esistenza dell'aeroporto doganale. Se in un domani lo Stato dovesse vendere questi terreni, non sarebbe giusto che lucrasse ai danni dei Comuni un maggior prezzo, onde dovrebbe con loro ridiscutere il problema e le condizioni di vendita.
- Acquisto, da parte dello Stato, delle attrezzature della S.A. Aeroporto, per il complessivo prezzo di Fr. 200.000,— al quale si giunge, sia maggiorando il capitale azioni delle passività dell'ente, sia calcolando il costo di acquisto e di costruzione degli stabili, meno i sussidi stanziati dalla Confederazione. Noi riteniamo che questo importo sia equo, anche se eccede i limiti del capitale azioni, sia perchè la Società in parola potrebbe lucrare ben altre somme vendendo ai militari, sia perchè sarebbe eccessivo rigore pretendere la pura cessione delle azioni, non fornendo i mezzi per estinguere debiti contratti per opere di pubblico interesse.

In Fr. 200.000,— rimane quindi stabilito l'importo che lo Stato verserà alla Società per la cessione del terreno, stabili ed inventario di sua proprietà.

Ma, così risolto il problema dell'acquisto, si pone quello del futuro esercizio. Dobbiamo subito dire che l'attività del campo sarà modesta, poichè le caratteristiche economiche del Cantone, gli sviluppi delle linee aeree, la ubicazione del terreno, non permetteranno lo scalo di linee regolari. A tale proposito basti rilevare che le linee europee vanno sempre più diradandosi a favore di quelle a grandi distanze per capire che nessuna compagnia aerea potrà garantire uno scalo regolare a Locarno.

Si svilupperanno invece i voli occasionali e l'aviazione sportiva. Lo Stato deve fin d'ora chiarire che non è suo compito procedere alla organizzazione di scuole di volo, di scuole di pilotaggio e di taxi dell'aria. Queste sono prerogative della economia privata e delle associazioni sportive, alle quali saranno aperti il campo ed i suoi servizi. E' quindi pacifico che l'esercizio diretto o indiretto dello Stato si limita, come d'altronde ovunque, ai servizi di terra di un campo di aviazione.

Con l'Autorità militare sono stati definiti in modo chiaro i termini dell'esercizio in comune, e con l'Ufficio aereo federale sono state stabilite le esi-

genze minime per l'esercizio del campo, che escludono la radiotelegrafia, le segnalazioni notturne e la stazione meteorologica. Evidentemente, se questi servizi dovessero essere assicurati, le spese di esercizio sarebbero sproporzionate allo scarso traffico aereo dei prossimi anni.

Così ridotto l'intervento dello Stato, si può ben affermare che la spesa non deve superare i Fr. 30.000,— annui. Non siamo oggi ancora in grado di prospettare una definitiva soluzione del problema; è pensabile un esercizio diretto dello Stato, come pure, ciò che sarebbe preferibile, un esercizio sussidiato dallo Stato ed assunto da un ente o associazione, che potrebbe anche curare l'aviazione turistica e sportiva.

In questo ultimo caso, uno statuto dovrebbe regolare rapporti e competenze rispettive.

Noi reputiamo che, decisa la massima della creazione del campo, sarà facile trovare una soluzione, da sottoporre al Gran Consiglio per lo stanziamento dei necessari crediti. Comunque ci sembra che in ogni caso si imponga una soluzione modesta, confacente alle esigenze del Cantone e della sua economia, dalla quale, in tema di traffici aerei, non possono scaturire grandi speranze. La soluzione dell'esercizio dovrà poi tenere in debito conto anche il campo di Bioggio che, se non è aeroporto regionale, è però campo turistico per il Luganese.

Vogliamo chiudere il presente messaggio, accennando a quelle che sono le speranze e le aspettative dei promotori del campo di aviazione civile di Magadino.

In un articolo «Traffico aereo e industria alberghiera ticinese» apparso nel numero di marzo 1954 dell'Aero-Revue Suisse, l'ing. Italo Marazza, direttore del campo di Magadino, espone alcune considerazioni degne di rilievo, per dimostrare che non è certo il traffico aereo sportivo quello che darà impulso al campo di aviazione di Magadino e benefici alla nostra economia, bensì il traffico aereo turistico, con le corse occasionali di comitive dirette ai nostri alberghi (autobus dell'aria) e con le linee aeree stagionali provenienti dai paesi del nord e specialmente dall'Inghilterra.

Stralciamo alcuni passi dell'articolo sopra citato, per illustrare questo aspetto del problema che è d'interesse generale, come sono le strade, poichè anche per le vie dell'aria giungono gli ospiti in cerca di sole e di riposo, e si tratta di clientela facoltosa, così che i benefici di un aeroporto non sono certamente da ricercare negli incassi dovuti alle tasse di atterraggio, poichè l'esercizio dei campi di aviazione è sempre passivo anche nelle grandi città, ma nel beneficio che deriva alla nostra economia attraverso il turismo e l'industria alberghiera e nella propaganda che si può fare all'estero delle nostre attrattive, grazie alla esistenza di un campo di aviazione efficiente e sicuro, marcato sulle carte di volo e iscritto negli elenchi ufficiali degli aeroporti civili.

Ed ecco i passi principali dell'articolo :

Con l'accelerazione dei trasporti e delle trasmissioni postali, l'aviazione ha contribuito al miglioramento delle condizioni di vita, assicurando vantaggi indiscussi alla nostra industria, sviluppando la coscienza aeronautica nazionale e ravvicinando il nostro paese alle altre nazioni e ai più importanti centri del mondo intero.

Lo sviluppo del traffico aereo da e per la Svizzera, più che con parole può esser posto in rilievo dalle statistiche ufficiali che riguardano l'attività dell'anno 1953, le quali ci indicano un totale di ben 35.193 voli sulle avioinee, con trasporto di 858.508 passeggeri, 5.507.953 kg. di posta, 12.366.056 kg. di merci e 15.581.084 kg. di bagagli. Nel 1953 le avioinee serventi la Svizzera trasportarono oltre 210 mila passeggeri in più che nel 1952.

Di fronte a questi fatti, è assai spiacevole constatare che il Cantone Ticino è ancora escluso dal traffico aereo e non gode dei grandi vantaggi ch'esso offre. Sono passati i tempi in cui per avere un aeroporto bastava possedere una superficie di terreno più o meno pianeggiante. Il continuo e rapido evolvere della navigazione aerea e della tecnica impongono agli aeroporti un minimo di

attrezzature e di personale specializzato, in grado di garantire ai velivoli la necessaria sicurezza, ed è notorio che le compagnie di navigazione aerea non prendono in considerazione per lo scalo dei loro velivoli gli aeroporti che non rispondono a tali requisiti.

Lo sviluppo dell'aviazione turistico-sportiva nel Ticino ha dimostrato che, malgrado la situazione geografica infelice e la lontananza dei suoi aeroporti, il forestiero preferisce le regioni della Svizzera italiana ad altre più comode da raggiungere ma che mancano delle attrattive, del paesaggio e delle condizioni meteorologiche e climatiche che la natura ha così abbondantemente prodigato in questo lembo di terra elvetica.

Pur riconoscendo l'importanza dell'aviazione turistico-sportiva e delle scuole di pilotaggio, e ciò particolarmente dal punto di vista locale e propagandistico, è doveroso far rilevare che non è questo genere di attività che sarà destinato a giovare sensibilmente alla nostra industria alberghiera. Lo sforzo dei nostri piccoli centri aviatori è stato notevolissimo ed ha contribuito allo sviluppo della navigazione aerea nel nostro paese: non può passare inosservato!

L'aviazione potrà rappresentare un buon fattore economico per il Ticino, solo il giorno in cui la Svizzera italiana sarà dotata almeno di un aeroporto in grado di poter ricevere i moderni aerei da trasporto. Poiché i forestieri, quelli che dispongono di larghi mezzi finanziari, e che devono alimentare la nostra industria, si valgono largamente del mezzo aereo per recarsi nei loro luoghi di cura, di soggiorno e di svago, e prendono quelle vie che sono meglio attrezzate, più rapide e più comode. I centri alberghieri ticinesi devono pertanto poter contare su un servizio aereo, senza il quale non è più possibile oggi concepire un turismo sano e fiorente.

Quest'anno, come gli anni scorsi, centinaia di forestieri, clienti di avio linee, che verranno nel Ticino a passare le loro vacanze, dovranno far scalo oltre Gottardo per proseguire con il treno fino a Locarno o a Lugano, perchè nessun aeroporto ticinese è attrezzato per ricevere gli aerei da trasporto. Un forte contingente di questi forestieri provenienti da Londra, che hanno scelto Locarno come meta per il loro soggiorno, dovrà far scalo a Basilea e proseguire poi fino a Locarno in treno, con lo svantaggio della perdita di un intero giorno per il tragitto Basilea-Locarno e ritorno e della maggior spesa.

Il danno che deriva all'industria alberghiera ticinese può diventare grave. Fino ad oggi il Cantone Ticino ha dovuto accontentarsi dell'attività aviatoria turistico-sportiva; non è però inutile precisare che bastano due o tre viaggi con grossi aerei da trasporto, facilmente organizzabili dagli uffici turistici, per far convergere nel Ticino un numero di forestieri di classe assai superiore a quello registrato in un intero anno con la totale attività turistico-sportiva dei tre aeroporti ticinesi.

L'aeroporto doganale di Locarno, che per volere delle Autorità federali e cantonali e per volontà di enti pubblici e privati è sorto sul piano di Magadino, nella zona ticinese più adatta, equidistante da Bellinzona e da Locarno, e facilmente raggiungibile da Lugano, con una spesa molto modesta, si presta per diventare l'aeroporto cantonale.

Il rapido evolvere della navigazione aerea impone che si faccia, del campo di Magadino, non solo l'aeroporto al servizio dell'industria alberghiera e del commercio ticinese, ma anche l'aeroporto nazionale ausiliario al sud delle Alpi, per la sicurezza dei numerosi aerei che passano sul nostro orizzonte attraversando le alpi.

Il Ticino, per ragioni economiche e di prestigio, rivendica il diritto di essere messo al beneficio degli immensi vantaggi che offre l'aviazione.

Ed ora alcune considerazioni nostre:

Compito difficile quello di prevedere gli ulteriori sviluppi, ma si deve pure ammettere che l'ottimismo degli ottimisti non è privo di fondamento: se l'aviazione civile, sia con gli apparecchi di linea od occasionali, sia con gli elicotteri

o con altri mezzi che potranno sorgere in avvenire, è destinata a diventare un mezzo usuale di trasporto, un aerodromo cantonale, trampolino di lancio e pista di arrivo a sud delle Alpi, sarà certo utilissimo e non potrà non giovare all'economia intera del nostro paese.

L'occasione che si offre ora per riscattare il campo di Magadino non si presenterà forse più in avvenire, poichè se il Cantone non facesse questo passo, l'Amministrazione militare acquisterebbe l'aeroporto civile di Magadino.

Il prezzo di acquisto, per il Cantone, è estremamente vantaggioso sia per quanto riguarda i terreni, sia per quel che riguarda gli edifici.

Quando l'aeroporto di Magadino fosse cantonale, le Autorità militari largheggerebbero nel potenziamento delle attrezzature, a tutto vantaggio dell'aviazione civile e la costruzione di una pista rigida renderebbe possibile l'atterraggio e il decollo dei grandi apparecchi di linea, permettendo ulteriori sviluppi alla aviazione civile.

Non vogliamo dilungarci oltre per dimostrare che questo passo, anche se può apparire un po' temerario per gl'impegni che richiede attraverso l'esercizio del campo di aviazione, deve essere fatto nell'interesse dell'economia cantonale e deve essere fatto anche per non pregiudicare le possibilità future della aviazione civile, se è vero che governare significa prevedere.

Vi invitiamo quindi a voler dare la vostra approvazione all'annesso disegno di decreto legislativo.

Vogliate gradire, onorevoli signori Presidente e Consiglieri, l'espressione del migliore ossequio.

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

Janner

Il Cons. Segr. di Stato :

Celio

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la creazione di un aeroporto cantonale a Magadino

(del)

Il Gran Consiglio

della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio n. 530 del 17 gennaio 1955 del Consiglio di Stato,

decreta:

Art. 1. — E' autorizzato l'acquisto del terreno e dei fabbricati appartenenti alla S. A. Aeroporto doganale di Locarno, al n. 4239 della mappa di Locarno, per il complessivo importo di Fr. 200.000,— (duecentomila), nonchè l'acquisto dei terreni appartenenti ai Comuni di Locarno, Muralto, Minusio, Ascona, Brissago, Orselina, Gordola, Tenero, Magadino e Losone, al n. 4238 della mappa di Locarno, per il complessivo importo di Fr. 162.074,— (centosessantaduemila-settantaquattro).

Art. 2. — Il credito di cui sopra sarà iscritto al movimento capitali del Dipartimento delle pubbliche costruzioni. Il Consiglio di Stato provvederà alla copertura mediante l'accensione di un mutuo o l'emissione di un prestito, il cui ricavo sarà da iscrivere al movimento capitali del Dipartimento delle finanze.

Art. 3. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.
