

MESSAGGIO

del Consiglio di Stato al Gran Consiglio
concernente l'approvazione del progetto e lo stanziamento del credito
necessario per l'ampliamento dell'aeroporto cantonale di Locarno

(del 21 marzo 1968)

Onorevoli signori Presidente e Consiglieri,

Con il messaggio che abbiamo l'onore di presentarvi chiediamo lo stanziamento di un credito di Fr. 18.800.085,— (importo dal quale dovranno essere dedotti i sussidi federali basati sul decreto federale del 22 giugno 1945 concernente l'ingrandimento degli aerodromi civili più 2 milioni di franchi già riconosciuti dalla Confederazione quale equivalente di un diritto di superficie) per la costruzione, in collaborazione con le Autorità militari, della pista pavimentata e dell'aerostazione all'aeroporto cantonale di Locarno.

Con questa richiesta non si fa altro che tradurre in atto la volontà espressa dal Consiglio di Stato, dalla Commissione della Gestione e dal Gran Consiglio attraverso la richiesta e lo stanziamento, nel 1964, del credito di Fr. 1.900.000,— per l'acquisto di mq. 258.088 di proprietà della Corporazione dei Borghesi di Locarno da destinare all'ampliamento dell'aeroporto cantonale. Infatti già nel messaggio del 31 gennaio 1964 il Consiglio di Stato ha illustrato ampiamente la sua politica sui problemi della navigazione aerea ed esposto chiaramente il programma di ampliamento dell'aeroporto cantonale di Locarno.

LE VICENDE DELL'AEROPORTO DI LOCARNO

Le vicende che hanno portato alla creazione dell'aeroporto cantonale sono più che trentennali. Bisogna infatti risalire agli anni trenta quando l'Ufficio aeronautico federale e il Governo cantonale studiavano un progetto di aeroporto doganale di Ia classe. Una apposita commissione sceglieva come terreno quello compreso fra la linea ferroviaria Bellinzona - Cadenazzo e l'argine insommergibile del Ticino in territorio di Giubiasco.

Nel giugno 1934 l'Ufficio aeronautico federale approvava i piani, elaborati sulla base del rapporto della commissione speciale. Il preventivo calcolava una spesa di Fr. 300.000,—. I piani erano sottoposti al Gran Consiglio con il messaggio del 17 dicembre 1934 e davano l'avvio a una serie di iniziative e interventi regionali. Tra altro il 1. luglio 1935 la sezione di Locarno dell'Aero club svizzero sottoponeva al Gran Consiglio un memoriale chiedente che l'aeroporto doganale del Cantone fosse costruito nel Piano di Magadino, nella zona compresa fra la proprietà della Corporazione dei Borghesi e lo Stradonino.

Il sorgere di queste iniziative regionali induceva la Commissione della Gestione ad invitare il Governo a riesaminare il problema. Trascorrevva così parecchio tempo e nel frattempo la Confederazione comunicava che doveva rinunciare al sussidiamiento dell'opera, per difficoltà finanziarie, ma che non aveva nulla da obiettare se il Cantone si decideva a costruire un modesto aeroporto doganale, di 3.a classe, nelle vicinanze di Locarno. Nel luglio 1937 le Autorità federali esprimevano al Dipartimento cantonale delle pubbliche costruzioni un parere negativo sull'ubica-

zione dell'aeroporto a Giubiasco per ragioni militari. Nel settembre successivo la realizzazione del progetto di Giubiasco era sconsigliata anche dalla speciale commissione cantonale dell'aeroporto.

Tutte queste tergiversazioni e incertezze permettevano all'iniziativa locarnese, attraverso la costituita S.A. Aeroporto doganale, di affermarsi. Se a quei tempi ciò poté essere motivo di disappunto per i fautori dell'aeroporto a Giubiasco, oggi a distanza di 30 anni la decisione va vista sotto un altro aspetto. Considerati infatti gli sviluppi dell'aviazione, si può ben dire che fu così evitato un errore che avrebbe forse compromesso definitivamente lo sviluppo futuro dell'aeroporto cantonale.

Finalmente la S.A. Aeroporto doganale di Locarno otteneva la concessione per il campo. Costruite le necessarie attrezzature nel 1939 si poteva iniziare l'attività e nel 1940 si organizzavano da parte della Swissair due linee regolari, una giornaliera per Roma ed una trisettimanale per Milano - Barcellona. Gli sviluppi del conflitto mondiale ne provocavano purtroppo dopo poco tempo la sospensione.

Nel 1945 la S.A. Aeroporto doganale sottoponeva al Dipartimento federale delle poste e delle ferrovie un progetto per l'ampliamento del campo di aviazione civile, progetto che veniva giudicato prematuro e grandioso. Va notato al riguardo che il traffico aereo, come si desume dai dati statistici, era ai suoi inizi.

Il Cantone, pur di fronte ai giudizi negativi dell'Autorità federale non rinunciava all'idea di potenziare l'aeroporto di Locarno e già nel 1946 il Consiglio di Stato incaricava il signor Bratschi, direttore dell'aeroporto di Ginevra-Cointrin, e il signor E. Lacroix, ingegnere cantonale di Ginevra e tecnico di quell'aeroporto, di elaborare un rapporto sulle possibilità di sviluppo futuro dell'aeroporto. I due tecnici giungevano a conclusioni positive, rilevando in particolare che l'aeroporto di Locarno si prestava benissimo per il traffico locale e turistico e per il collegamento tra le grandi linee internazionali, e che non esiste nel Cantone una regione pianeggiante che offre maggiori vantaggi.

All'aeroporto nel frattempo, cessate le ostilità, l'attività aviatoria andava riprendendo, sotto l'impulso dell'Aerocentro Ticinese, società cooperativa costituitasi il 5 luglio 1941 a Locarno per promuovere lo sviluppo dell'aviazione turistico-sportiva e trasformatasi poi nel 1956 in società anonima. Dopo un inizio più che promettente si registrava un calo notevole a seguito anche della costruzione del campo di Ascona.

Sviluppo notevole prendeva invece l'attività dell'aviazione militare. Questa attività ebbe inizio nel 1939 con la mobilitazione quando il campo fu occupato dalle truppe di aviazione per le scuole di pilotaggio. Le favorevoli condizioni climatiche del Piano di Magadino fecero sì che l'aviazione militare trovasse un campo ideale per le sue esercitazioni. La Confederazione acquistò ca. 605.000 mq. di terreno, costruì una serie di impianti, provvide a livellare il campo erboso e a costruire altre piste.

Con messaggio 17 gennaio 1955 il Consiglio di Stato proponeva al Gran Consiglio 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,—; nonché l'acquisto di 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,—. Gli acquisti erano proposti per la creazione di un aeroporto cantonale a Magadino.

Il Consiglio di Stato esprimeva la sua convinzione nell'avvenire dell'aviazione civile e nel suo grande interesse per l'economia turistica del Cantone. Il messaggio concludeva con queste considerazioni:

«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 Bel-

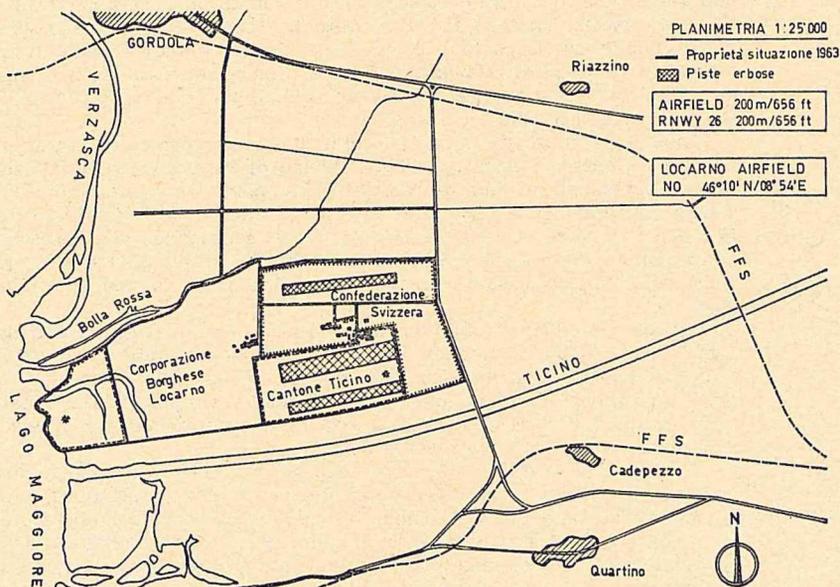
linzona e da Locarno, e facilmente raggiungibile da Lugano, con una spesa molto modesta, si presta per diventare l'aeroporto cantonale.

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 attraverso 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 ».

Il credito necessario di Fr. 362.074,— era votato dal Gran Consiglio il 23 giugno 1955 all'unanimità meno un voto.

Dopo questo voto del Gran Consiglio venivano avviate le pratiche con la Corporazione dei Borghesi per l'ampliamento dell'aeroporto e con l'Autorità militare



per la costruzione di una pista pavimentata. La situazione dell'aerodromo e delle proprietà sino a quel momento è indicata nell'allegata planimetria 1 : 25.000. Le trattative sfociavano nella conclusione di due convenzioni con la Confederazione, la prima sulla costruzione della pista e l'altra sull'uso in comune della medesima. Con la Corporazione borghese si giungeva alla stipulazione, il 29 novembre 1963, di un diritto di compera a favore del Cantone sulla particella n. 4800 del RFD del Comune di Locarno di complessivi mq. 258.088 al prezzo di Fr. 7,35 al mq., per un importo di Fr. 1.896.946,80. In pari tempo il Cantone si impegnava a vendere alla Corporazione Borghese, a titolo di parziale compensazione, una superficie di mq. 53.533 (part. 4801 RFD del Comune di Locarno) per il prezzo di Fr. 0,50 il mq.

La Corporazione ha voluto vincolare la vendita della sua proprietà all'ampliamento e al potenziamento dell'aeroporto e a tale scopo ha preteso diverse garan-

zie. In particolare ha voluto che il Cantone si impegnasse a iniziare l'opera entro il termine di 5 anni dalla stipulazione del contratto e a portarla sollecitamente a termine.

Si è giunti così al messaggio 31 gennaio 1964 con il quale il Consiglio di Stato ha chiesto lo stanziamento del credito di 1,9 milioni di franchi per l'acquisto del terreno di proprietà della Corporazione Borghese e ha contemporaneamente esposto il programma di costruzione d'una pista di 1800 m. e delle necessarie attrezzature aeroportuali. Le proposte governative sono state approvate all'unanimità dalla Commissione della Gestione, nel cui rapporto 9 aprile 1964, steso dall'on. Visani, si leggono, tra altro, le seguenti considerazioni :

« L'importanza dell'aviazione agli effetti del turismo cantonale non è più da dimostrare. La Commissione della Gestione lo ha già fatto nel suo rapporto relativo al messaggio 17 gennaio 1955 del Consiglio di Stato concernente l'acquisto del terreno e dei fabbricati appartenenti alla S.A. Aeroporto doganale di Locarno per il complessivo importo di Fr. 200.000,— nonché l'acquisto di terreni appartenenti ai Comuni di Locarno, Muralto, Minusio, Ascona, Brissago, Orselina, Gordola, Tenero, Magadino e Losone per il complessivo importo di Fr. 162.074,— destinati alla creazione di un aeroporto cantonale a Magadino. Il Gran Consiglio stesso dava la sua approvazione al messaggio del Consiglio di Stato e al rapporto della Gestione nella sua seduta del 23 giugno 1955.

Inoltre già allora si era previsto di acquistare il terreno della Corporazione Borghese di Locarno, sito sul Piano di Magadino e contiguo ai terreni acquistati, ai fini di costruire una pista pavimentata di lunghezza sufficiente per consentire l'atterraggio di velivoli in uso nel traffico turistico aereo nazionale e internazionale, accennando alla necessità conseguente di avere una pista della lunghezza di almeno 1.800 m. anzichè dei soli 1.500 bastanti all'aviazione militare, già in esercizio nella zona.

Tutto è quindi pronto per tradurre in atto la volontà espressa dalla Commissione della Gestione e dal Gran Consiglio nel 1955 di dotare il Cantone di un aeroporto atto a soddisfare inizialmente i bisogni del traffico nazionale e internazionale quale è venuto sviluppandosi in questi ultimi anni. Non è da escludersi la possibilità di ampliamento in avvenire della pista pavimentata verso nord.

L'ampia documentazione tecnica che accompagna il messaggio del Consiglio di Stato, sufficientemente illustrativo sotto questo aspetto, permette d'altronde di essere tranquilli sulla rispondenza dell'opera prevista agli scopi per i quali verrà realizzata, per cui la Commissione della Gestione, certa di rispondere con ciò agli interessi del Cantone quali si presentano per il prossimo avvenire, aderisce al messaggio del Consiglio di Stato e al disegno di decreto legislativo che lo accompagna, raccomandandone l'approvazione da parte del Gran Consiglio ».

Nella seduta del 20 aprile 1964 il Gran Consiglio ha votato all'unanimità le proposte del Consiglio di Stato.

LO SVILUPPO DEL TRAFFICO AEREO E L'INTERESSE DEL CANTONE

Lo sviluppo dell'aviazione civile ha raggiunto proporzioni impensabili ancora una decina di anni fa. L'avvento degli aviogetti e il perfezionamento dei mezzi di sicurezza hanno fatto sì che quello che fino a poco tempo fa era ancora un mezzo di trasporto riservato a pochi per i suoi alti costi è oggi praticamente alla portata

di tutti. Sulle medie e lunghe distanze l'aereo è ormai diventato il più economico mezzo di trasporto. Per avere un'idea di questa vertiginosa evoluzione basti esaminare i dati del traffico aereo esposti nelle seguenti tabelle :

LINEE SVIZZERE

Anni	Voli	Km. percorsi (migliaia)	Passeggeri	Posta e bagaglio (ton.)	
1960	43.193	31.996	1.285.520	5.214	20.822
1961	45.726	34.907	1.439.918	5.710	20.302
1962	48.073	37.025	1.648.419	5.819	22.302
1963	50.858	39.689	1.780.048	5.826	26.089
1964	51.580	42.422	1.909.475		35.483
1965	55.602	45.914	2.176.796		42.848
1966	59.960	49.340	2.379.766		52.154
1967	67.108	54.045	2.646.604		55.501

LINEE ESTERE

Anni	Voli	Km. percorsi (migliaia)	Passeggeri	Posta e bagaglio (ton.)	
1960	35.118	26.693	1.077.997	5.106	25.237
1961	36.194	28.871	1.207.942	5.242	30.988
1962	36.995	27.856	1.293.974	5.829	38.710
1963	40.075	29.458	1.462.704	6.179	44.904
1964	41.107	31.396	1.628.706		52.678
1965	42.796	34.522	1.805.349		61.953
1966	48.804	38.442	2.063.574		67.968
1967	51.962	43.660	2.265.196		69.648

Fonte : Statistica del traffico aereo svizzero 1967.

L'Autorità cantonale da anni presta il massimo interesse all'evoluzione del traffico aereo e, come si è visto, già prima del secondo conflitto mondiale, ha perseguito una politica intesa a inserire il nostro paese in una rete di collegamenti aerei. Purtroppo quando si stavano raccogliendo i primi frutti lo scoppio delle ostilità ha paralizzato ogni iniziativa.

Il Cantone Ticino ha un grande interesse ad avere una attrezzatura aviatoria adeguata. Paese turistico per eccellenza il nostro non possiede finora un aeroporto che possa ritenersi adeguato al traffico europeo. Con l'evoluzione che ha preso il traffico turistico aereo (voli preorganizzati) non siamo più in grado di ricevere i velivoli impiegati per tale genere di turismo secondo le richieste norme di sicurezza.

Dalla relazione dell'Ufficio per le ricerche economiche recentemente pubblicata su « I voli charters nel Ticino » rileviamo in merito quanto segue :

« L'aereo diventa spesso un mezzo essenziale per il prolungamento della stagione turistica. Uno studio eseguito in Francia ha infatti dimostrato :

- a) che gli stranieri sono sempre più numerosi sulle linee aeree che servono i centri turistici ;

- b) che il numero degli stranieri che si recano in Francia è più equamente ripartito nel tempo ;
- c) che di tutti i mezzi di trasporto utilizzati dagli stranieri che trascorrono le vacanze in Francia, l'aereo è quello che fa registrare le variazioni stagionali meno importanti.

Di conseguenza, quando si stabiliscono corse aeree con una certa regolarità, si ottiene un prolungamento della stagione. A volte la variazione stagionale dovuta al turismo può essere compensata da altri trasporti e in questo modo l'aereo può contribuire allo sviluppo di altre attività in una determinata zona. In conseguenza di quanto sopra potremmo concludere che l'aviazione trova una garanzia della sua futura espansione nei movimenti turistici, in progresso costante. D'altra parte il turismo si aspetta dall'aviazione un contributo fattivo ai suoi prossimi sviluppi. Le linee aeree dovranno così seguire le correnti che portano le popolazioni delle grandi zone industriali verso le stazioni turistiche e i luoghi del loro riposo annuale ».

Ora proprio uno degli scopi della politica cantonale in materia di turismo è quello di colmare i vuoti che si registrano nella stagione invernale. Se non riusciamo ad inserirci il più presto possibile nelle nuove correnti di traffico turistico corriamo il rischio di rimanerne tagliati fuori per sempre.

E' nell'ordine naturale delle cose che l'estensione del raggio d'attrazione da un lato e la necessità di abbreviare il tempo destinato al viaggio dall'altro faranno in modo che l'aereo diventi in misura sempre maggiore, un mezzo di trasporto abituale per il turismo. Di conseguenza, il nostro settore turistico, se vorrà rimanere concorrenziale in Europa dovrà tenere in seria considerazione le possibilità di sviluppo offerte dal traffico aereo in generale e dai voli «charter» in particolare.

Ma non solo il traffico che potrà derivare dai voli « charter » impone la costruzione di un aeroporto. Data la funzione stessa dell'aeroporto occorre considerare la possibilità di istituire servizi regolari di collegamento con i principali aeroporti svizzeri che permetteranno di avvicinare il nostro Cantone al resto della Svizzera e in particolare ai più importanti centri industriali e commerciali. Proprio la distanza dal resto del paese ha sempre influito negativamente sul promovimento economico del Cantone.

Non bisogna dimenticare ancora il traffico dovuto all'aviazione sportiva e privata. Si tratta in genere di apparecchi di modesta portata che tuttavia richiedono campi dotati con moderne attrezzature per ragioni di sicurezza.

Infine un'altra possibilità è quella dello sfruttamento come aeroporto sussidiario di quelli milanesi che in certi periodi invernali sono chiusi al traffico a causa della nebbia.

L' UBICAZIONE E L'AMPLIAMENTO

Presentemente il Cantone per il traffico civile ha a disposizione tre aeroporti tutti di capacità limitate e sorti per iniziativa privata : i campi di Locarno, di Ascona e di Agno.

Le possibilità di sviluppo di questi tre aeroporti sono condizionate dalla loro ubicazione.

Quello di Ascona ha una zona libera nella direzione della pista, verso nord-est di ca. 4,5 km. (aeroporto - Tegna) e verso sud-est (aeroporto - Piazzogna) di ca. 4 km. Non potrà, per la sua posizione nell'abitato, avere un ulteriore sviluppo

e non potrà mai accogliere velivoli di media e grande portata ; potrà al massimo continuare a sussistere come aerodromo destinato al traffico di piccoli velivoli da turismo.

L'aeroporto di Agno — che è passato in proprietà al Comune di Lugano — ha una zona libera verso nord (Lamone) di ca. 5 km. e verso sud (Ardena) di ca. 5,5 km. Dispone attualmente di una pista di 1200 metri di lunghezza che può essere prolungata opportunamente al massimo di qualche centinaio di metri. La sua particolare posizione rende difficile la circolazione d'attesa, l'avvicinamento, l'atterraggio degli aerei. Per queste ragioni non potrà mai accogliere velivoli di medio e grande tonnellaggio.

L'aeroporto di Locarno invece ha una zona libera verso est di almeno 10 km. (distanza Stradonino - Giubiasco) e verso ovest di almeno 11 km. (distanza aeroporto - Isola di Brissago) ; e con uscita sempre libera verso il lago.

Nella scelta dell'aeroporto cantonale l'ubicazione ha avuto un'importanza essenziale dovendosi tener conto delle condizioni necessarie per un ulteriore ampliamento a dipendenza dell'evoluzione del traffico aereo.

Il messaggio del 31 gennaio 1964 avvertiva a questo riguardo :

« Tenendo calcolo delle possibilità di atterraggio e di partenza, dello spazio libero a disposizione, la posizione centrale del campo di aviazione nel Piano di Magadino è la sola che si presta per lo sviluppo futuro di un aeroporto cantonale idoneo a soddisfare in primo luogo le esigenze degli sviluppi del turismo.

Tale considerazione risulta pertanto maggiormente valida in quanto la direzione indicata Giubiasco - Aeroporto - Isole di Brissago rappresenta all'incirca la direzione preferenziale dei venti nella regione dell'attuale aeroporto.

Di conseguenza per ogni ragione di sicurezza e per ragioni meteorologiche, la disposizione dell'aeroporto verso la foce del Ticino, rappresenta la migliore soluzione da adottare per il Cantone Ticino ; anzi è questa l'unica soluzione possibile per ottenere nel futuro l'allacciamento del Cantone a servizi aerei di una certa importanza ».

L'inserimento dell'aeroporto cantonale nel Piano di Magadino non è stato però imposto unicamente da fattori, se così vogliamo definirli, esterni. Per la scelta dell'ubicazione si sono anche svolte indagini nell'ambito degli studi relativi alla pianificazione urbanistica del Piano di Magadino, al fine di permettere un inquadramento opportuno dell'elemento più importante — per estensione — che è l'aeroporto. Una volta stabiliti i principi generali e fondamentali, il problema dell'aeroporto è stato esaminato in dettaglio, essendo il primo che giungeva a maturazione.

Il problema che si è posto inizialmente è stato quello di determinare le dimensioni dell'impianto. Visti gli scopi per i quali esso viene previsto occorre innanzitutto considerare il tipo di velivoli che possono entrare in linea di conto. Si tratta in particolare dei seguenti apparecchi :

<i>Tipi di apparecchi</i>	<i>Posti a sedere no.</i>	<i>Tipi di apparecchi</i>	<i>Posti a sedere no.</i>
Fokker F-27	52	HS 748	62
Fokker F-28	65	Dart Herald	38
Convair 440	44	Lockheed 188 C	70/114
Viscount 745 D	63	DC-6 B	100
Viscount 810	70	DC-7 C	101
BAC 112	80	DC-9	90

Essi sono in grado di atterrare su una pista di 1800 m. a carico completo e con sufficiente riserva di carburante.

Le infrastrutture degli aeroporti devono pertanto rispondere alle necessità che derivano dalle caratteristiche determinate dal traffico e dalla sicurezza. Esse devono corrispondere a criteri determinati dall'Ufficio aeronautico federale, che attinge alle condizioni stabilite dall'organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO).

L'organizzazione prevede le seguenti classi :

<i>Aeroporti</i>	<i>Classe ICAO</i>	<i>Lunghezza pista m.</i>	<i>Larghezza pista m.</i>		<i>Carico gamba t.</i>	<i>Pneu kg./cmq.</i>
— per linee di oltre 2000 km. interoceanici	A	3035 o più	45	(R) * (23)	45	8.5
— intercontinentali	B	2560 - 3035	45	(23)	45	8.5
— per linee 500 - 2000 km. internazionali	C	2140 - 2560	45	(23)	35	7
nazionali	D	1790 - 2140	45	(18/23)	35	7
locali	E	1520 - 1790	45	(15)	27	7
— per linee + 500 km. locali	F	1290 - 1520	30	(12.5/15)	20	7
locali	G	1070 - 1290	30	(12.5)	13	7

* (R) = pista di rullaggio

Per il dimensionamento della pista di Magadino — che risulta dalla allegata planimetria — si è tenuto in considerazione quanto segue :

- altezza sul livello del mare 200.— m.
- temperatura media del mese più caldo 25° C
- supplemento sulle lunghezze della categoria ICAO indicate sul livello del mare: altezza + temperatura 19 %.

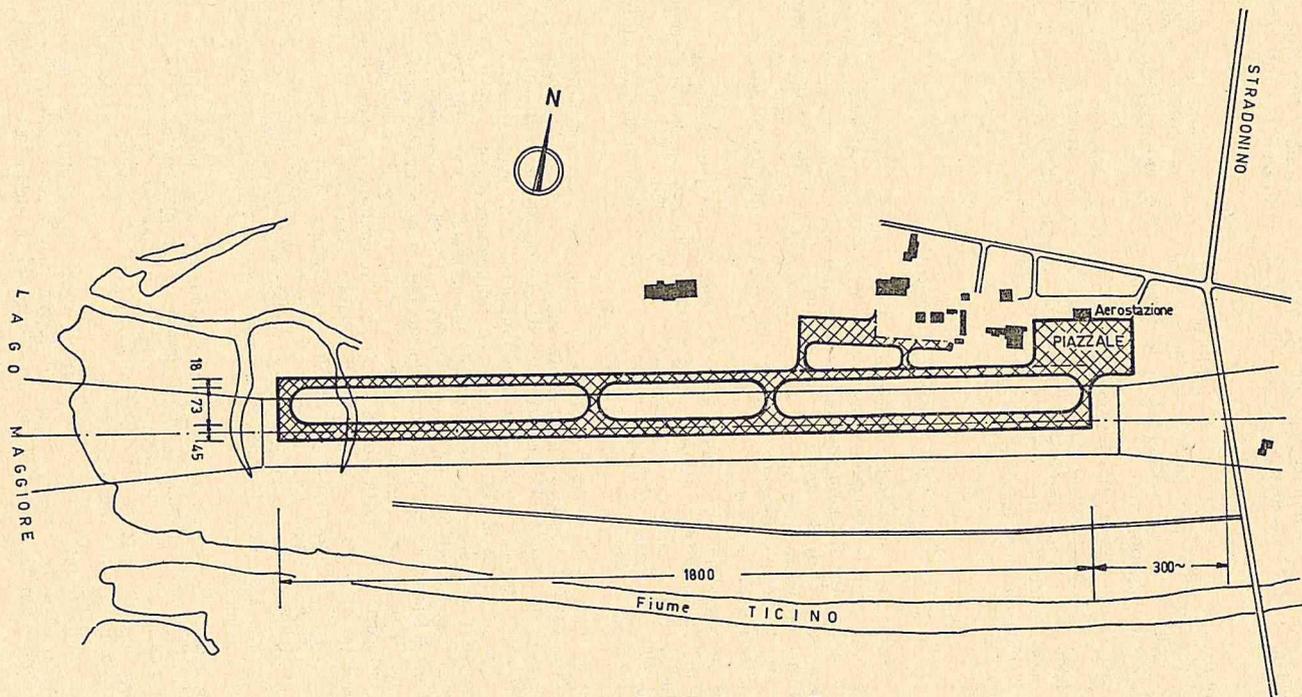
Allo scopo di dotare l'aeroporto cantonale di una pista adeguata al traffico d'oggi, capace cioè di ricevere apparecchi di una certa importanza, il dimensionamento è stato basato sugli elementi minimi della categoria D.

La pista di volo avrà perciò 1800 m. di lunghezza e 45 m. di larghezza, con portata di 35 tonnellate per gamba. La pista di rullaggio avrà 1800 m. di lunghezza e 18 m. di larghezza.

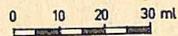
Per i bisogni militari sarebbero bastate piste di 1500 m. di lunghezza, con larghezza di 30 m. per la pista di volo e di 10 m. per la pista di rullaggio. Pertanto solo in questi limiti vi è la partecipazione finanziaria della Confederazione con i crediti militari (in ragione di 2/3 delle spese relative).

Le infrastrutture devono anche essere scelte in modo da garantire le possibilità di futuri sviluppi. E' chiaro che per adempiere queste condizioni occorre fissare dei punti base per lo studio delle infrastrutture. Essi sono dati da elementi che sono da considerare costanti. Essi sono in primo luogo :

- l'attraversamento del piano di Magadino della linea ferroviaria Cadenazzo - Riazzino ;



PISTA VOLO 1800 x 45
 PISTA RULLAGGIO 1800 x 18



- il sistema di attraversamento degli elettrodotti. Questi sono AET : due terne 150 e 220 kV ; OECL : 150 kV ; Nuova Verzasca : due terne 150 kV ; ATEL : 150 kV.

Verso nord e verso sud invece le limitazioni sono assai meno impegnative. Esse sono : verso nord il complesso degli edifici dell'aviazione militare e la proprietà della Corporazione dei Borghesi di Locarno ; verso sud gli argini insommergibili del fiume Ticino.

Gli annessi profili longitudinali tracciati nell'asse della pista orientano sulla ubicazione scelta, in relazione anche agli sviluppi futuri possibili. Sono indicati gli ostacoli costituiti a ovest dalla parte alberata nel piano d'involo e a est dallo Stradonino, cioè l'allacciamento stradale tra Locarno e Lugano e tra la sponda destra e la sponda sinistra del Lago Maggiore.

LA CONCESSIONE FEDERALE

Quanto si è andato esponendo dimostra quante sono le esigenze di cui si è dovuto tener conto per la progettazione della pista nel Piano di Magadino. Si è dovuto anche esaminare il problema dell'inserimento dell'aeroporto in una zona di pregio paesaggistico quale la fascia costiera del Lago Maggiore da Tenero a Magadino, zona che finora, per buona parte, non è stata manomessa e mantiene pressochè intatte le sue prerogative. Anche a questo problema l'Autorità cantonale ha dedicato la dovuta attenzione.

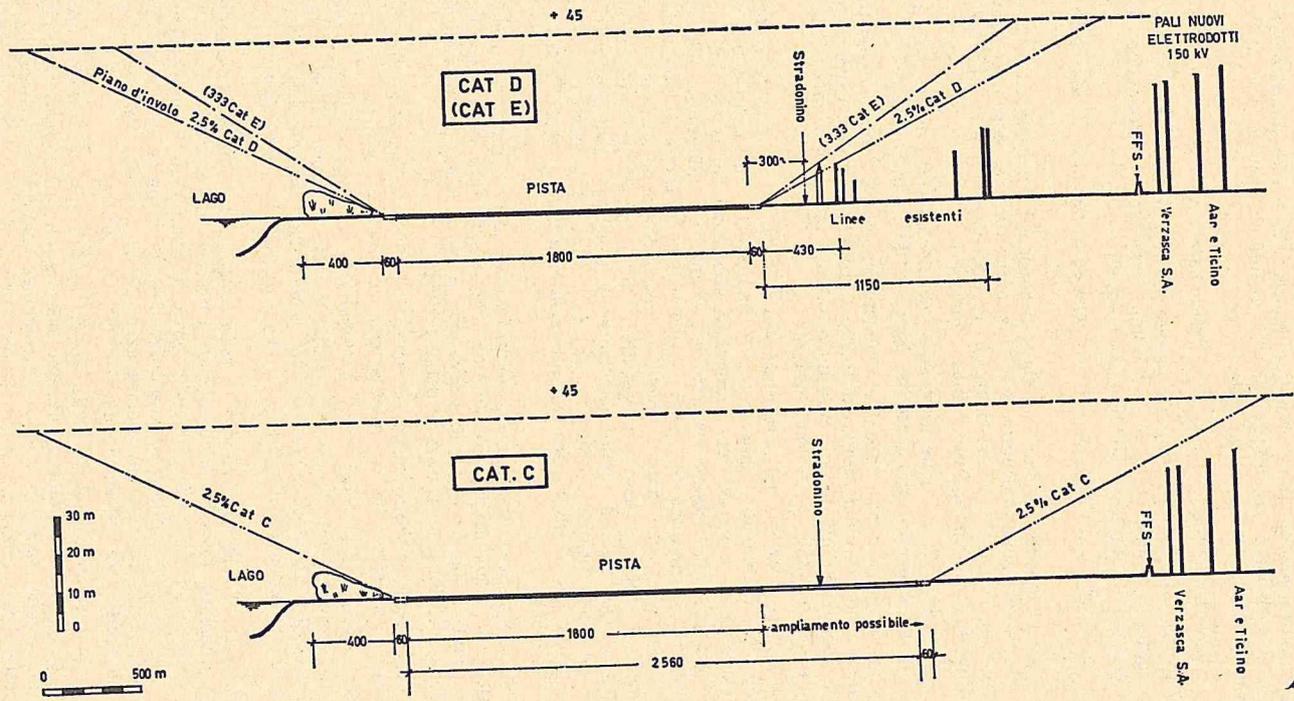
Date le preoccupazioni sorte, negli ambienti della protezione della natura, la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio ha proceduto a un sopralluogo in presenza dei rappresentanti del Cantone e del progettista il 23 luglio 1963. Con il successivo rapporto del 17 agosto 1963 la suddetta Commissione ha dato la sua approvazione al progetto.

Sulla base di questa adesione l'Autorità cantonale ha dato seguito alle varie procedure necessarie per rendere operante la sua volontà di attuare l'aeroporto. In particolare il 29 novembre 1963 ha ottenuto dalla Corporazione Borghese il diritto di compera dei terreni necessari all'ampliamento. Il 31 gennaio 1964 il Consiglio di Stato ha proposto al Gran Consiglio lo stanziamento del credito di franchi 1.900.000,— per l'acquisto di questi terreni, stanziamento votato dal Gran Consiglio il 20 aprile successivo. Nel frattempo, l'8 febbraio 1964 erano perfezionate le convenzioni con il Dipartimento militare federale per la costruzione e per l'esercizio in comune di parte della pista. Inoltre venivano proseguite e portate a termine con gli interessati le trattative per definire l'ubicazione di elettrodotti nel Piano di Magadino. Infine venivano avviate, in collaborazione con la direzione degli aerodromi militari di Dübendorf e con l'Ufficio aeronautico federale, le pratiche necessarie per definire gli ulteriori elementi tecnici di progettazione ed elaborare gli atti relativi alla domanda di concessione e alla domanda di sussidiamento. La nuova situazione per i sedimi si presentava all'incirca come indicata nella planimetria 1 : 25.000 allegata.

Mentre l'Autorità cantonale stava ultimando queste pratiche, sorgeva inaspettatamente un conflitto con la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio. Questa infatti con rapporto 2 aprile 1965 al Dipartimento federale dell'interno revocava il consenso dato il 17 agosto 1963 e chiedeva di respingere il progetto per l'ampliamento dell'aeroporto.

L'intervento della Commissione, che minacciava di compromettere la realizzazione dell'opera, ha provocato l'immediata e ferma reazione dell'Autorità cantonale, attraverso un memoriale del Consiglio di Stato del 16 luglio 1965 — inoltrato

OSTACOLI



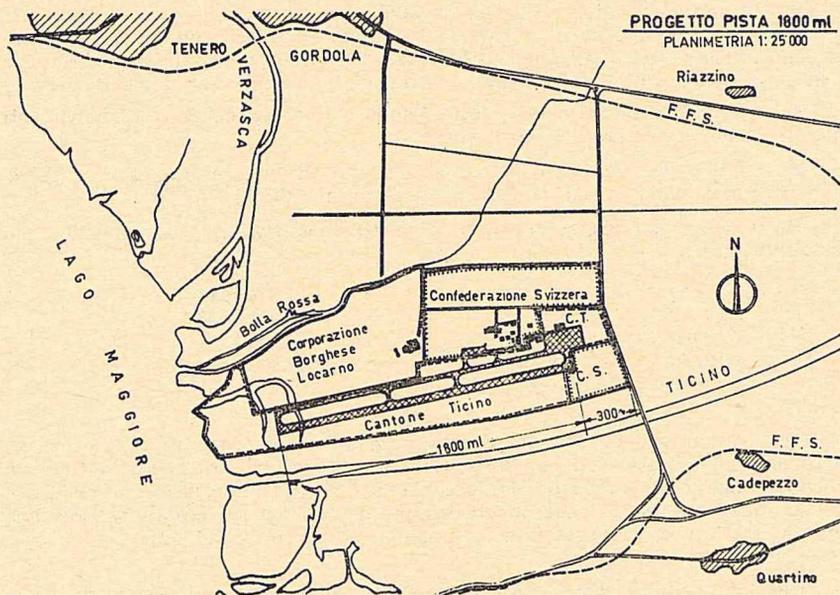
contemporaneamente alla domanda di concessione e alla domanda di sussidiamento quale inequivocabile manifestazione di volontà — e attraverso ripetuti interventi diretti presso il Consiglio federale.

L'Autorità cantonale ha fatto in particolare presente

- che la Commissione federale precitata aveva in sostanza attivato un procedimento di revisione della precedente decisione, revisione che, in assenza di fatti nuovi, era assolutamente inaccettabile ;
- che il consenso del 17 agosto 1963 era stato seguito dai già citati atti conclusivi ;
- che gli elementi su cui si fondava il consenso del 17 agosto 1963, ossia la misura relativamente ridotta della manomissione dei boschi alluvionali in riva al lago, i maggiori oneri finanziari di uno spostamento dell'aeroporto a est e l'urgenza dell'opera, erano rimasti invariati ;
- che l'opera aeroportuale tocca solo una piccola parte della fascia a lago, e non comunque la zona più pregiata, quella della Bolla rossa ;
- che lo spostamento della pista inevitabilmente avrebbe provocato lo spostamento ad est della strada cantonale Riazzino - Quartino (Stradonino), oppure la costruzione di un sottopassaggio, oppure una limitazione del transito degli autoveicoli sulla pista con barriere ;
- che la costruzione del sottopassaggio è un'opera da escludere per fin troppo evidenti ragioni di ordine tecnico e finanziario. Innanzitutto il sottopassaggio verrebbe a trovarsi nelle immediate adiacenze del ponte sul Ticino ove la quota della carreggiata essendo assai superiore alla quota della pista esigerebbe una modifica del livello stradale e l'adozione di una forte pendenza. In secondo luogo, dato il livello cui esso dovrebbe scendere, e il livello del lago, dovrebbero essere prese disposizioni particolari atte ad eliminare le acque della falda e quelle meteoriche in situazione assai sfavorevole. L'investimento, del tutto improduttivo, richiesto per la sola costruzione del sottopassaggio e per i sedimi necessari alla sicurezza di volo sarebbe di alcuni milioni di franchi ;
- che lo spostamento dello Stradonino verso est nell'ambito di previsioni pianificatorie attinenti l'intero piano di Magadino comporterebbe ugualmente un rilevante maggior aggravio finanziario e provocherebbe un indefinito rinvio della soluzione del problema dell'aeroporto ;
- che la terza variante suggerita dalla Commissione è insostenibile considerata l'intensità del traffico su quell'arteria (Lugano - Locarno) ;
- che in comune le tre varianti si dividono lo svantaggio di precludere un ulteriore ampliamento futuro dell'aeroporto poichè, spostando la pista di 300 m. a est, gli elettrodotti della Verzasca e dell'ATEL limiterebbero, a seguito delle norme di sicurezza, le possibilità di prolungare la pista a 2600 m.

La tesi del Consiglio di Stato è stata accolta dal Consiglio federale con decisione 25 gennaio 1966 che ha approvato il progetto cantonale. E' seguito il rilascio della concessione di costruzione da parte del competente Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie il 7 marzo 1966, a' sensi dell'art. 37 della legge federale sulla navigazione aerea del 21 dicembre 1948 e degli articoli 49 e rel. dell'ordinanza di esecuzione del 5 giugno 1950.

La concessione conferisce il diritto di costruire presso Locarno un aeroporto aperto, conformemente alla legislazione svizzera, al traffico aereo pubblico (art. 1). Il Cantone concessionario è tenuto a costruire l'aeroporto secondo i piani approvati dall'Ufficio aeronautico federale (art. 2) e previo deposito dei piani di zona,



dai quali risulta in lunghezza, larghezza e altezza l'estensione delle limitazioni imposte dalla presenza di ostacoli, conformemente all'art. 78 della citata ordinanza di esecuzione (art. 3). I lavori di costruzione devono essere iniziati entro il 1. gennaio 1970 (proroga concessa il 5 febbraio 1968 del termine originario fissato al 1. gennaio 1968).

IL TRAFFICO DELL'AEROPORTO

Il traffico civile sull'aeroporto di Locarno tende ad aumentare così come lo dimostrano i dati statistici dei voli :

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967
Gennaio	661	620	396	450	816	1220	1488	1069
Febbraio	828	242	238	715	938	2254	2190	1120
Marzo	1766	775	314	1231	1624	3600	1534	4318
Aprile	1977	1765	3231	4752	2554	2898	2689	2435
Maggio	1872	1786	2288	3891	2990	2758	2850	2498
Giugno	1205	2015	2215	4572	2657	3698	3291	3557
Luglio	2588	2324	3650	6874	4600	4180	7908	6040
Agosto	2077	4044	4876	4238	5904	4614	6549	5848
Settembre	1754	2551	3248	3108	3266	2162	4210	3782
Ottobre	795	1495	3296	3942	2053	3534	3138	4284
Novembre	658	424	961	899	911	1158	2214	2168
Dicembre	332	344	418	982	1681	1002	979	1513
Totale	16.513	18.385	25.131	35.654 *	30.003	33.078	39.040	38.632

* anno di chiusura dell'aerodromo di Agno.

Sul campo di aviazione l'attività di volo civile viene svolta sino ad oggi prevalentemente dall'Aerocentro Ticinese S.A. Questa società dispone di una organizzazione efficiente per svolgere le attività seguenti: scuola di pilotaggio, servizio taxi aerei, scuola di volo strumentale, istruzione preparatoria, paracadutismo.

E' in grado di formare 100 piloti all'anno e totalizza circa 30.000 movimenti aerei con circa 2.600 ore di volo l'anno.

La sua organizzazione si compone attualmente di un direttore, di un capotecnico, di un capo-meccanico, 4 meccanici e 2 aiuti-meccanici.

Ha a sua disposizione un parco di velivoli comprendente 14 velivoli e più precisamente:

1 Piper	1 Motorspatz
1 Champion	3 Cessna 150
1 Super Cruiser	3 Bonanza
1 Bücker	2 Cessna 175
1 Travelair (bimotore)	

Negli ultimi anni va pure annoverata l'organizzazione di corsi per allievi piloti di linea della Swissair. All'aeroporto cantonale svolgono pure la loro attività la squadra ticinese di paracadutismo, che nel 1967 ha effettuato oltre 200 lanci, e il gruppo di volo a vela di Locarno, che sempre nel 1967 ha operato 666 voli per una durata di 300 ore. Per quest'ultimo gruppo ha un parco di 5 alianti, 3 monoposto e 2 biposto.

L'attività militare all'aeroporto è essenzialmente limitata ai periodi in cui si svolgono i corsi d'istruzione. La media annua dei voli militari si aggira sui 25.000.

Dall'allegata tabella risulta un confronto su quattro anni tra i movimenti civili e militari:

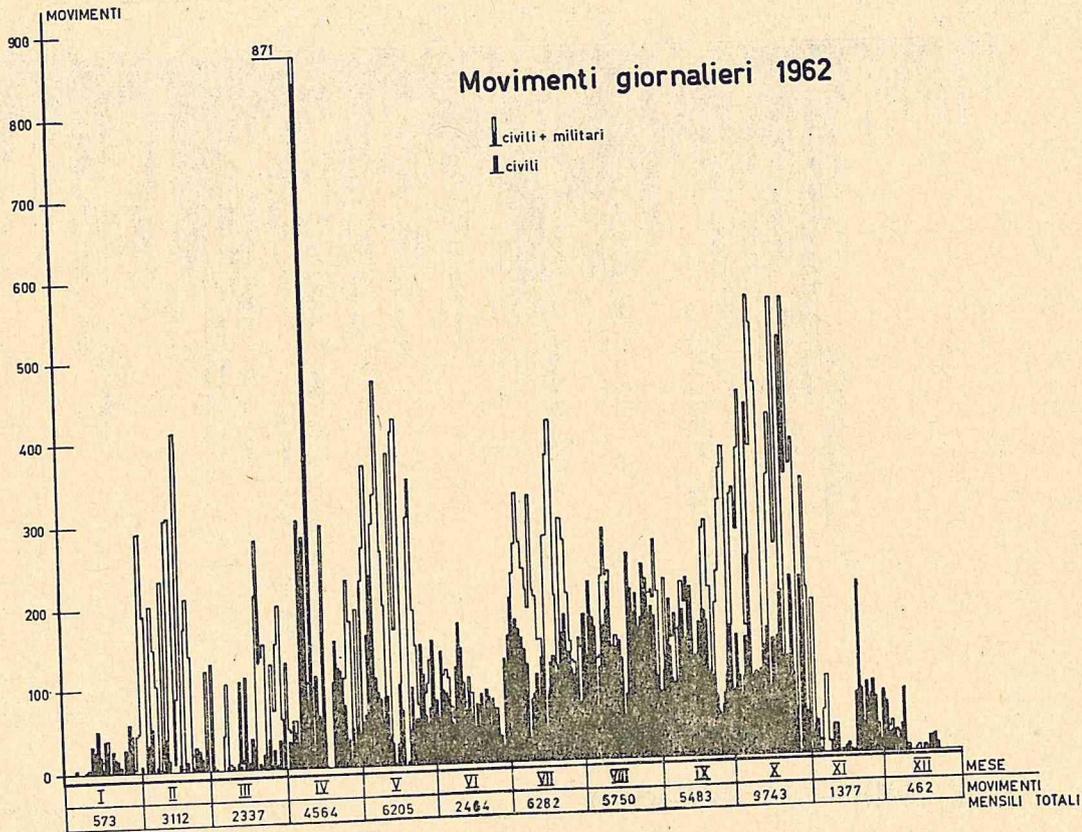
	1962	1965	1966	1967
civile	25.131	33.078	39.040	38.632
militare	23.221	26.989	19.096	22.510
Totale	48.352	60.067	58.136	61.142

Nei grafici allegati sono indicati i rapporti che intercorrono tra i movimenti mensili civili e militari.

Per quanto attiene al futuro del traffico civile si è già accennato ai possibili sviluppi trattando della necessità di un aeroporto cantonale, della sua ubicazione e del suo dimensionamento.

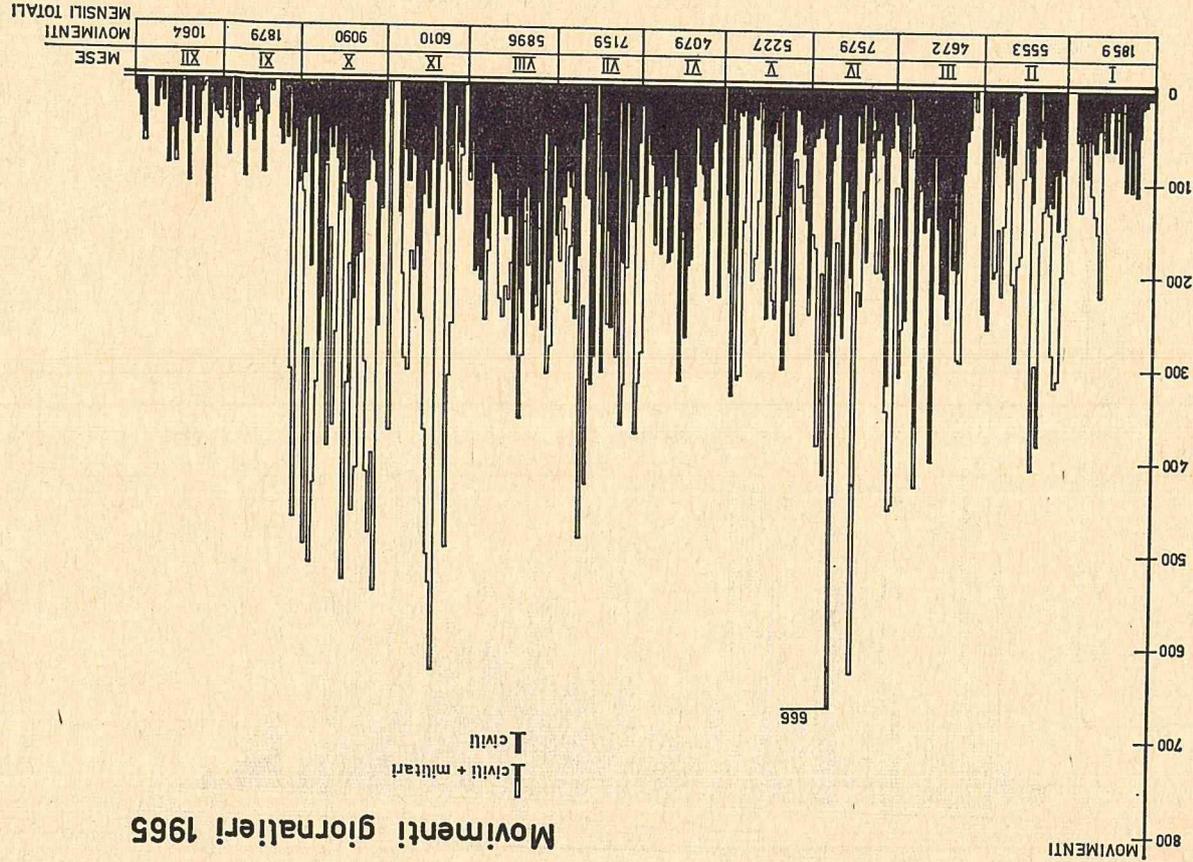
E' soprattutto da prevedere che con l'ampliamento dell'aeroporto si svilupperanno servizi di notevole interesse per la nostra economia. L'aeroporto favorirà l'organizzazione di voli preorganizzati (charter) a destinazione del Cantone. Già ora da diversi centri dell'Inghilterra, dell'Olanda, del Belgio e della Germania pervengono agli enti turistici locali richieste sulla possibilità di organizzare voli « charter » a destinazione del Ticino. Analoghe richieste pervengono pure a varie agenzie di viaggio.

Una valutazione è difficile. Tuttavia fondandosi sui dati interessanti centri turistici del bacino mediterraneo a destinazione dei quali già oggi vengono organizzati voli « charter » e tenendo conto del sempre maggiore interesse che tale sistema di trasporto va incontrando si può calcolare per l'aeroporto di Locarno un totale di circa 180 - 250 voli annui.



Movimenti giornalieri 1965

Civili + militari
 Civili



Non è affatto trascurabile l'interesse che il nostro aeroporto può avere quale impianto sussidiario per quelli milanesi. Infatti le particolari situazioni meteorologiche dalla bassa valle del Ticino sul Piano di Magadino e le favorevoli disposizioni dei venti fanno sì che la zona risulti pressochè esente da nebbia, in contrapposizione alla situazione che si constata nella valle Padana. Specie per l'aeroporto di Linate, che per settimane rimane chiuso al traffico a causa della nebbia, vi è un interesse a rendere possibile l'atterraggio a Magadino di apparecchi che altrimenti devono dirottare alle volte sino a Roma con tutti gli inconvenienti che ne derivano. Da Magadino si può raggiungere rapidamente Milano con autoveicoli. Anche per l'aeroporto della Malpensa v'è un certo interesse, specialmente proiettato nel futuro in considerazione delle ulteriori possibilità di ampliamento di Magadino.

Già nel 1960 il presidente della S.E.A. (Società Esercizi Aeroportuali) di Milano prof. Confalonieri, si è messo in relazione con la direzione dell'aeroporto cantonale per studiare le eventuali possibilità di utilizzazione delle infrastrutture di Magadino nel quadro dell'esercizio degli aeroporti milanesi. Nel 1963 — per esempio — gli aeroporti milanesi hanno registrato 1088 dirottamenti e 701 cancellazioni di corse su un totale di 19.485 movimenti di aerei commerciali. Nel solo mese di dicembre di quell'anno vi sono stati 380 dirottamenti e 194 cancellazioni di corse.

Il collegamento stradale tra Magadino e Milano sarà migliorato in modo rilevante dall'autostrada in costruzione, rispettivamente dalla starda sulla sponda sinistra del Lago Maggiore ove sono previsti i lavori di ampliamento del tratto italiano in continuazione di quanto già eseguito nel Gambarogno.

L'interesse verso l'aeroporto cantonale non è quindi esclusivamente locale, ma entra in una sfera più vasta, si apre al di là delle frontiere naturali e politiche.

Un'altra possibilità è quella dell'istituzione di collegamenti regolari con gli aeroporti di Kloten e di Cointrin ed eventualmente con altri centri dell'Europa, particolarmente durante la stagione turistica.

La migliore organizzazione aeroportuale faciliterà inoltre il turismo aereo internazionale individuale, attualmente poco sviluppato sia per la mancanza di attrezzature sia per gli inconvenienti derivanti dal lacunoso servizio doganale. In tale settore si registrano attualmente circa 3.000 movimenti annui che potrebbero sicuramente notevolmente aumentare.

Il futuro traffico militare dovrebbe mantenersi nei limiti attuali. E' infatti stata preoccupazione dell'Autorità cantonale trattando con quelle militari per la costruzione della pista pavimentata, di ottenere già sin d'ora un disciplinamento dell'attività aviatoria per quanto riguarda l'intensità, i rumori e la durata. Infatti la convenzione dell'8 febbraio 1964 concernente l'uso in comune dell'aerodromo di Locarno da parte dell'aviazione militare e di quella civile prevede all'art. 2 quanto segue :

« L'uso dell'aerodromo di Locarno si estende :

a) per le truppe di aviazione :

- ai corsi di istruzione con apparecchi di scuola e di allenamento conformemente a quanto è avvenuto sin'ora, sia per quanto concerne la durata e la frequenza, sia per quanto riguarda il rumore che ne deriva ;
- a singoli velivoli da guerra che si servono in via eccezionale dell'aerodromo per scopi vari, come ad esempio per l'istruzione tecnica degli allievi piloti e in caso di atterraggi di fortuna ;
- ai corsi di addestramento con velivoli militari, che si servono occasionalmente dell'aerodromo, fuori della stagione turistica, e previo accordo con il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ».

Il Consiglio di Stato ritiene di aver ottenuto, stipulando la summenzionata convenzione, le necessarie garanzie rispetto ai possibili pregiudizi che si temevano, sia per interferenze sullo sviluppo del traffico aereo civile sia per l'eccesso di rumori che avrebbe potuto turbare la tranquillità e la quiete del Locarnese, a dipendenza di un esagerato incremento dell'attività aviatoria militare. La convenzione è stata ritenuta soddisfacente dalla Commissione della Gestione come espressamente indicato nel già citato rapporto del 9 aprile 1964. Il problema sarà comunque tenuto presente dal Consiglio di Stato.

L'ESERCIZIO DELL'AEROPORTO

L'azienda dell'aeroporto cantonale dipende dal Dipartimento delle pubbliche costruzioni. Responsabile del campo d'aviazione civile è il direttore dell'aeroporto cantonale coadiuvato da un commesso. I suoi compiti sono definiti dal regolamento sull'organizzazione del Dipartimento delle pubbliche costruzioni del 21 febbraio 1964 (art. 22).

L'attività sul campo è svolta essenzialmente dalla S.A. Aerocentro Ticinese la quale ha stipulato con il Cantone una convenzione per l'uso delle piste, dell'aviorimessa e delle attrezzature dell'aeroporto cantonale.

Questa convenzione conferisce alla S.A. Aerocentro Ticinese il diritto di :

- a) tenere corsi d'istruzione e di esercitazione con alianti ;
- b) tenere corsi d'istruzione e di esercitazione per voli a motore per rilasciare le relative licenze di pilota ;
- c) eseguire voli di propaganda turistico-commerciali, regolari o occasionali ;
- d) organizzare concorsi aerei sportivi a vela e a motore, manifestazioni aviatorie ecc.

La società è esonerata dal pagamento di un affitto per l'uso delle piste, dell'aviorimessa e delle attrezzature. A sua volta si impegna ad acquistare carburanti all'aeroporto cantonale lasciando l'intero margine di guadagno allo Stato.

Inoltre l'Aerocentro Ticinese si occupa del servizio per i velivoli che atterrano sul campo e con i suoi meccanici provvede ai lavori di riparazione e di ordinaria manutenzione degli apparecchi. Per le prestazioni dei meccanici lo Stato corrisponde alla Società un contributo annuo di Fr. 3.600,-.

A decorrere dal 1. gennaio 1966, secondo la convenzione tra Stato e Confederazione sull'esercizio in comune dell'aeroporto dell'8 febbraio 1964, le spese di manutenzione vengono assunte per metà dai due contraenti.

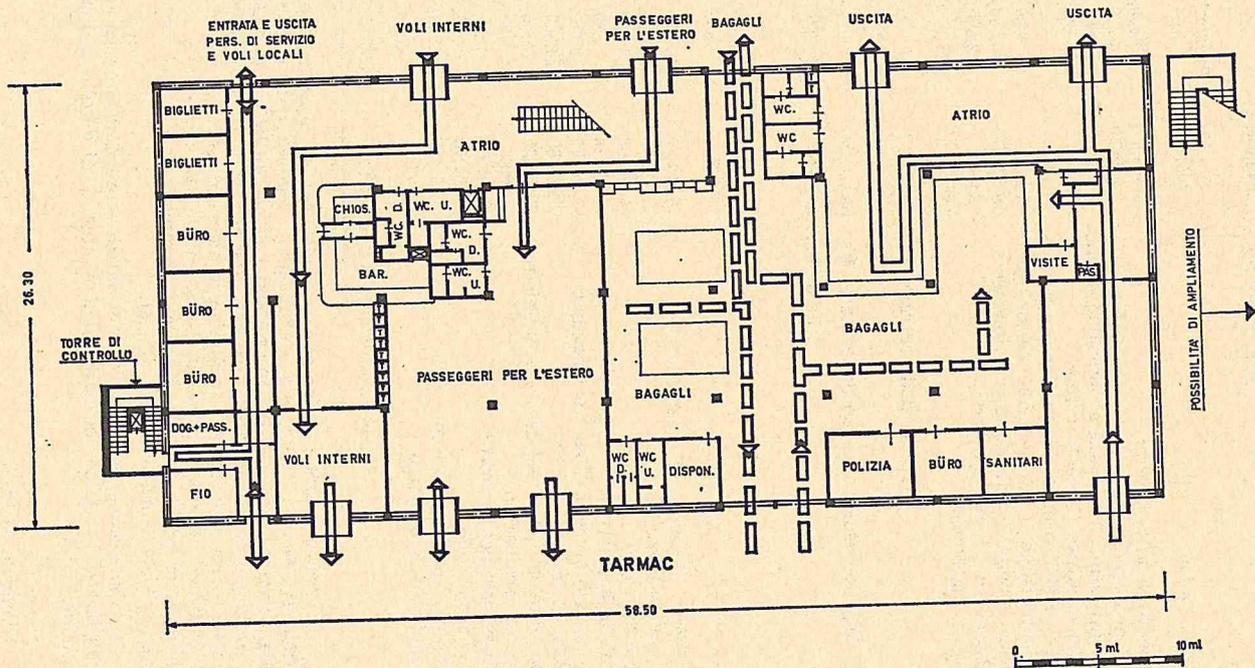
Il Cantone provvede alle opere di manutenzione degli stabili, vale a dire dell'aviorimessa e del ristorante. Le principali fonti di entrata (vedi allegato bilancio 1967) sono il margine di guadagno sulla vendita dei carburanti, le tasse di atterraggio e l'affitto del ristorante.

AEROSTAZIONE SCHEMA: PIANO TERRENO

TRAFFICO:

▲ ARRIVI

▼ PARTENZE



AEROPORTO CANTONALE

<i>Entrate</i>	<i>Consuntivo</i> 1967	<i>Preventivo</i> 1967	<i>Consuntivo</i> 1966
Ricavo vendita benzina	143.446,02	95.000,—	119.239,96
Ricavo vendita olio	3.840,50	4.200,—	4.011,35
Ricavo affitto ristorante e abitazione gerente	6.000,—	6.000,—	6.000,—
Ricavo affitto parcelle terreno	150,—	150,—	450,—
Ricavo affitto pista all'aviazione militare	5.360,—	—,—	—,—
Ricavo rinnovo licenze personale navigante	1.275,—	600,—	990,—
Ricavo tasse di atterraggio e aviorimessa	15.579,50	10.000,—	11.436,35
Rimborso telefoni e diversi	2.604,90	2.800,—	2.802,—
Scorta carburante	22.519,25	—,—	18.152,—
Totale delle entrate	Fr. 200.775,17	118.750,—	163.081,66
Maggior uscita a carico dello Stato	Fr. 35.092,98	46.590,—	38.021,54
Totale	Fr. 235.868,15	165.340,—	201.103,20

<i>Uscite</i>	<i>Consuntivo</i> 1967	<i>Preventivo</i> 1967	<i>Consuntivo</i> 1966
Stipendi indennità al personale	45.012,40	45.600,—	44.048,60
Acquisto benzina	152.622,45	86.000,—	133.985,40
Acquisto olio	4.439,60	3.500,—	1.343,90
Pulizia locali	669,20	800,—	692,—
Consorzio bonifica Piano di Magadino	2.384,75	1.740,—	—,—
Manutenzione stabili	15.385,60	20.000,—	15.484,50
Spese telefoniche, telescriv. e amministrat.	3.475,35	3.500,—	3.203,55
Spese riscaldamento	589,—	750,—	556,90
Spese per luce e forza	1.246,60	800,—	1.354,80
Acqua potabile	291,70	150,—	118,55
Imposta comunale e imprevisti	6.091,50	2.500,—	315,—
Acquisto stazione radio	3.660,—	—,—	—,—
Totale delle uscite	Fr. 235.868,15	165.340,—	201.103,20

L'esercizio futuro dell'aeroporto in relazione alla utilizzazione civile e militare della pista di volo e della pista di rullaggio è regolato dalla convenzione 8 febbraio 1964, secondo cui le parti si impegnano a lasciar utilizzare la pista di volo e pista di rullaggio senza ulteriori indennità reciproche. Il traffico civile delle persone e delle merci si svolgerà, per ragioni di sicurezza aerea e in relazione ai controlli di polizia e dogana, attraverso l'aerostazione civile ove sono raggruppati tutti i servizi necessari e i locali d'attesa. L'organizzazione dell'aerostazione è indicata sommariamente nello schema allegato.

La dimensione dei locali e delle attrezzature dell'aerostazione è stata scelta sulla base del traffico che deriva dell'eventualità di decollo nell'intervallo di circa 5 minuti di :

- 1° caso :
- 1 velivolo di linea
 - 1 velivolo per i voli preorganizzati (charter) ;

2° caso :

- 2 velivoli per voli preorganizzati (charter), con punte massime relative al traffico attuale di passeggeri per ore di punta commerciale.

Il numero dei passeggeri ammessi è indicato nella seguente tabella :

Per voli di linea e charter

	<i>passeggeri</i>
<i>I. caso</i>	
1 aeroplano di linea	
60 % carico max 45 passeggeri	
di cui traffico locale 50 % - transito 50 %	14
1 aeroplano « charter »	
100 % carico max 45 passeggeri	
traffico locale 100 %	45
	<hr/>
totale passeggeri in arrivo o in partenza contemporaneamente	59
	<hr/>
<i>II. caso</i>	
2 aeroplani « charter »	
100 % carico max 45 passeggeri	
traffico locale 100 %	90
	<hr/>
totale passeggeri in arrivo o in partenza contemporaneamente	90
	<hr/>

Per traffico analogo a quello odierno

	passeggeri normali	passeggeri punta
— commerciale	30	100
— taxi	3	3
— privato, scuola, noleggio	20	30
— interventi doganali passeggeri	4	10

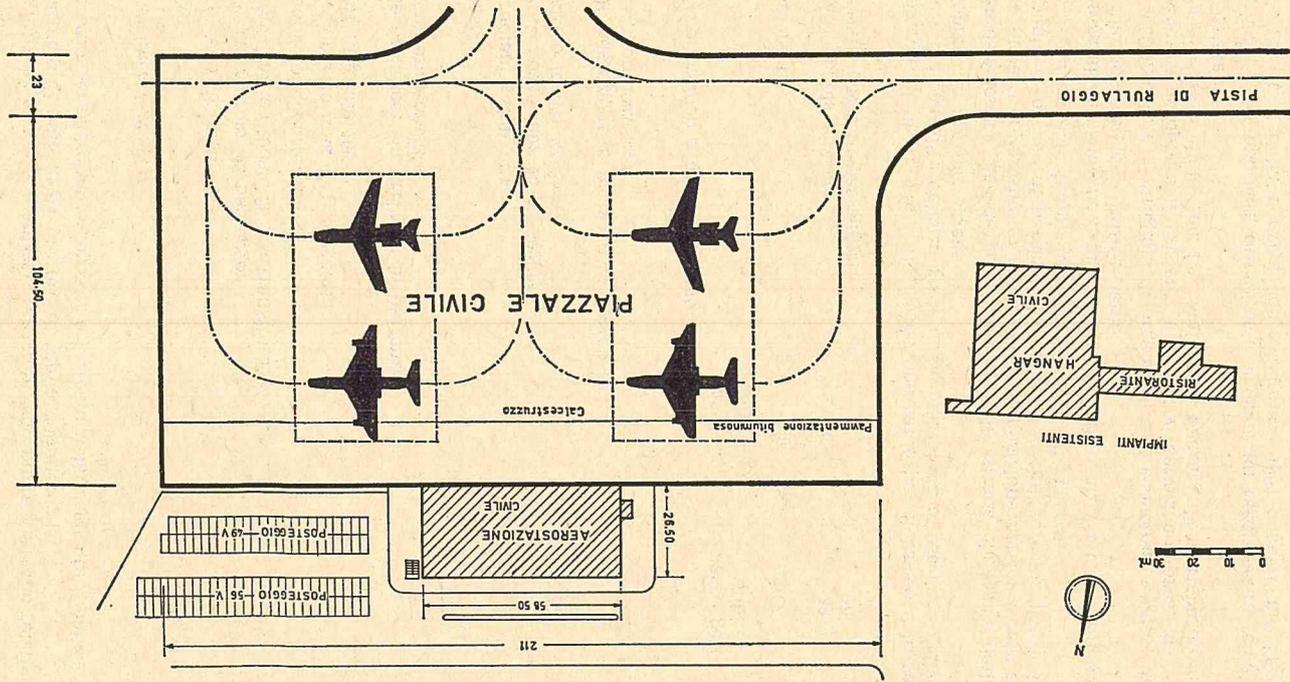
Il piazzale civile antistante l'aerostazione serve per il carico e lo scarico dei passeggeri, dei bagagli e della merce e quale piazzale di attesa per i velivoli. Viene dimensionato già ora per 4 velivoli.

All'aerostazione si accede per il tramite della strada che parte dallo Stradonino. Un numero importante di posteggi è a disposizione per far fronte alle necessità di punta e in caso di particolari affollamenti. Sull'aerostazione al 1. piano è prevista in un secondo tempo la costruzione di un ristorante.

Annessa all'aerostazione è prevista la torre di controllo che permette di provvedere alla sicurezza del traffico aereo.

Per il momento e per ragioni di organicità e di economia, vengono mantenute le attrezzature aeroportuali esistenti e i relativi servizi compresi anche il ristorante, l'aviorimessa civile, ecc. La planimetria allegata dà al riguardo le informazioni di dettaglio.

L'attività sul campo sarà disciplinata secondo un regolamento redatto conformemente all'art. 3 della convenzione 8 febbraio 1964 concernente l'esercizio in



comune dell'aerodromo di Locarno da parte dell'aviazione militare e civile. Un collegamento diretto è installato tra la direzione del servizio di volo civile e la torre di controllo dell'aviazione militare. Le installazioni fisse di sicurezza e i segnali servono tanto al servizio di volo militare quanto al servizio di volo civile. Nel caso di uso contemporaneo dell'aerodromo da parte di velivoli militari e civili, la direzione dell'aerodromo militare mette a disposizione il personale e il materiale necessario al servizio di segnalazione delle piste usate in comune. La segnalazione delle piste usate solo dall'aviazione civile compete alla direzione del servizio di volo civile.

E' difficile formulare previsioni sull'andamento finanziario futuro del nuovo aeroporto. In base alle considerazioni che precedono, in particolare a quanto esposto sotto il capitolo traffico futuro, si può prevedere un esercizio equilibrato o comunque una maggiore uscita che non ecceda i limiti attuali.

Alle entrate le variazioni più forti si verificheranno alle seguenti voci :

- *tasse di atterraggio e parcheggio* : sono notevolmente più elevate per grossi apparecchi. Quelle di atterraggio sono dell'ordine di 150 / 200,— franchi per apparecchi della classe DC-4 (40/70 passeggeri) ;
- *vendita carburanti e lubrificanti* : basti considerare, per dare un'idea del possibile incremento delle vendite, che un DC-4 consuma 800 litri di carburante l'ora e un DC-6 1500 litri. Attualmente vi è un margine di guadagno di Fr. 6,75 per 100 litri di carburante venduto a velivoli privati e di Fr. 3,75 per quello venduto a imprese di navigazione ;
- *tasse d'imbarco - voli charter* : si calcola una tassa di Fr. 3,— per persona. Alle uscite le variazioni più forti si verificheranno alle seguenti voci :
- *acquisto carburanti e lubrificanti* : è la naturale conseguenza del forte maggior consumo prevedibile ;
- *stipendi al personale* : l'entrata in funzione del nuovo aeroporto richiederà necessariamente un aumento dell'effettivo del personale che, come si è detto, attualmente si compone di un direttore e di un commesso. L'esercizio in comune con i militari permetterà comunque di mantenere entro limiti modesti l'aumento. Infatti il personale per la manutenzione della pista sarà messo a disposizione dall'amministrazione degli aerodromi militari e così pure, come si è stabilito con un accordo preliminare, anche il personale per la torre di controllo, almeno durante i periodi in cui i militari svolgeranno la loro attività sul campo. Si deve considerare inoltre che l'aeroporto, essendo attrezzato essenzialmente per il volo a vista, sarà aperto al traffico unicamente durante le ore diurne. Tuttavia appare ragionevole prevedere il seguente effettivo futuro : un direttore, due controllori del traffico, un commesso, un meccanico e un aiuto meccanico. Le decisioni definitive a questo riguardo dipenderanno evidentemente dalle esperienze acquisite ;
- *spese di manutenzione* : saranno presumibilmente dell'ordine di alcune decine di migliaia di franchi.

IL PROGRAMMA DI COSTRUZIONE

Con il messaggio del 31 gennaio 1964, con il quale si è chiesto al Gran Consiglio il credito per l'acquisto del terreno necessario all'ingrandimento dell'aeroporto, si è anche presentato un preventivo di massima che calcolava una spesa di 18,6 milioni di franchi per l'attuazione dell'opera di cui 11.680.000,— a carico del Cantone.

Nelle linee generali l'impostazione data allora al progetto non è mutata. Tuttavia le successive fasi di studio hanno fatto apparire opportune alcune modificazioni.

Il preventivo aggiornato calcola il costo totale dell'aeroporto di Locarno (I. tappa) in Fr. 23.938.085,—. A quest'importo è da aggiungere una riserva di franchi 1.500.000,— per indennità di espropriazione e servitù che potranno scaturire dalla pubblicazione dei piani di zona. I costi per la realizzazione del programma civile e militare sono quelli indicati nelle tabelle allegate.

A carico della Confederazione (Dipartimento militare federale) sono franchi 6.638.000,—, a carico del Cantone Fr. 18.800.085,—. La Confederazione infatti partecipa nella misura di 2/3 al finanziamento delle opere che rivestono anche interesse militare, in particolare la pista di volo e di rullaggio, limitatamente però a una lunghezza di 1500 m. e a una larghezza di 30 m. per la pista di volo e 10 m. per la pista di rullaggio.

In deduzione dell'importo indicato a carico del Cantone andrà un'indennità di 2 milioni di franchi già riconosciuta dalla Confederazione (Dipartimento militare) quale equivalente del diritto di superficie costituito sulla pista, a' sensi dell'art. 7 della convenzione di costruzione.

Inoltre sullo stesso importo sarà ancora versato il sussidio federale a' sensi dell'art. 1 lett. c) del decreto federale del 22 giugno 1945 concernente l'ingrandimento degli aerodromi civili, che prevede il sussidiamento della costruzione o miglioramento di aerodromi regionali svizzeri, allorchè questi interessano tutta la Confederazione o una parte considerevole della stessa.

E' da ritenere che sarà proposto e stanziato un sussidio nella misura massima prevista dal citato decreto federale, ossia il 30 % (art. 2 lett. c). In tal caso il sussidio federale per la I. tappa ammonterà a Fr. 5.640.000,— e la relativa spesa del Cantone si ridurrà a Fr. 11.160.000,—.

La richiesta di credito al Gran Consiglio è presentata limitatamente ai lavori della I. tappa e nella cifra di Fr. 18.800.085,— già dedotto dunque il contributo militare alle spese di costruzione, e non invece ancora l'indennità per il diritto di superficie e il sussidio federale civile.

Come si è già rilevato nel messaggio del 31 gennaio 1964 al fine di ottenere una netta separazione degli impianti militari da quelli civili si rende necessaria la cessione di terreni da parte della Confederazione al Cantone. Infatti i piazzali, l'aerostazione, i posteggi e le vie di accesso al campo sorgono su terreno di proprietà della Confederazione. L'accordo relativo sarà perfezionato in relazione alla elaborazione del messaggio federale. Si prevede la cessione dalla Confederazione al Cantone Ticino, per la costruzione dell'aerostazione, dei piazzali di sosta, dei piazzali di posteggio e delle vie di accesso all'aeroporto, di circa mq. 54.000 e la cessione dal Cantone alla Confederazione di circa mq. 4.000.

Il programma di esecuzione comprende la costruzione di :

1. *pista di volo e pista di rullaggio e piazzali*

- esecuzione dell'impianto di estrazione del materiale ghiaioso occorrente alla sottostruttura,
- completazione delle strade esistenti alla foce del Ticino per l'accesso al luogo di estrazione,
- esecuzione delle strade di cantiere,
- esecuzione delle canalizzazioni,
- strade di accesso lungo la pista di volo e di rullaggio,
- allontanamento della terra vegetale e scavi,

- minamento combinato con gli altri lavori,
- posa e costipazione del ghiaione di fondazione,
- esecuzione delle pavimentazioni e lavori annessi,
- spianamento, lavori nelle adiacenze, seminagione, ecc. ;

2. *aerostazione + torre di controllo e diversi*

- costruzione dell'edificio,
- costruzione della torre di controllo escluso il ristorante,
- illuminazione della pista,
- strade di accesso all'aerostazione civile,
- posteggi per veicoli autobus,
- lavori nelle adiacenze.

Le superfici da pavimentare sono :

— piste di volo e rullaggio complessivamente	mq. 121.816
— piazzale civile	mq. 25.253
— piazzale militare	mq. 13.067
— posteggi + strade di accesso escluso strada principale	mq. 9.821
T o t a l e	mq. 169.958

L'inizio dei lavori deve avvenire ancora nel corso del 1968 per esplicita disposizione del contratto d'acquisto dei terreni della Corporazione Borghese. L'impegno finanziario che lo Stato si assume con l'attuazione di quest'opera è notevole. Ma tale investimento è necessario se si pon mente al costante sviluppo delle comunicazioni aeree e alla importanza che esse rivestono per il Ticino e in particolare per il turismo. Anche l'investimento per la prima tappa di lavori potrà tuttavia essere diluito nel tempo. Nel periodo 1968 - 1970 si costruirà la pista. La costruzione dell'aerostazione potrà seguire negli anni 1971 - 1972.

Vi invitiamo pertanto ad approvare l'annesso disegno di decreto legislativo.

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

Per il Consiglio di Stato,

Il Presidente :

B. Celio

p. o. Il Cancelliere :

A. Crivelli

AEROPORTO LOCARNO

Programma I e II tappa + programma di costruzione militare
Ricapitolazione costi e riparti

<i>Oggetto</i>	<i>Costi e carico</i>		<i>Totale costi</i>
	<i>Confederazione</i> <i>(militare)</i>	<i>a carico</i> <i>Cantone Ticino</i>	
	Fr.	Fr.	Fr.
<i>I. tappa (civile + militare)</i>			
1. Pista rullaggio e volo			
— parte in comune civile con militare (ottobre 1963)	3.728.000,—	1.864.000,—	5.592.000,—
— programma del Cantone	—,—	5.258.000,—	5.258.000,—
2. Piazzali diversi militari (ottobre 1963)	1.135.700,—	—,—	1.135.700,—
3. Zone di testa militari (ottobre 1963)	168.000,—	—,—	168.000,—
4. Piazza civile			
— per il posteggio di 2 velivoli	—,—	1.171.000,—	1.171.000,—
— piazzale per ulteriori 2 velivoli	—,—	943.785,—	943.785,—
5. Accessi, recinzioni, spiazzati, posteggi autoveicoli	—,—	1.700.000,—	1.700.000,—
6. Aerostazione civile + torre controllo + arredamento	—,—	2.780.000,—	2.780.000,—
7. Illuminazione pista	—,—	700.000,—	700.000,—
8. Minamento	500.000,—	—,—	500.000,—
	<u>5.531.700,—</u>	<u>14.416.785,—</u>	<u>19.948.485,—</u>
9. Rincaro : ottobre 1963 - aprile 1968 ca. 20 %	1.106.300,—	2.883.300,—	3.989.600,—
	<u>6.638.000,—</u>	<u>17.300.085,—</u>	<u>23.938.085,—</u>
10. Diritti ed espropriazioni	—,—	1.500.000,—	1.500.000,—
	<u>6.638.000,—</u>	<u>18.800.085,—</u>	<u>25.438.085,—</u>
In aumento della spesa federale e in diminuzione della spesa cantonale va l'indennità di 2 milioni di franchi riconosciuta dalla Confederazione al Cantone per il diritto di superficie costituito sulla pista. Pertanto :			
Totale I. tappa	8.638.000,—	16.800.085,—	25.438.085,—
<i>II. tappa (civile)</i>			
Fari illuminazione sulle falde dei monti	—,—	2.000.000,—	2.000.000,—
Imprevisti	—,—	356.215,—	356.215,—
Ristorante nell'aerostazione	—,—	337.210,—	337.210,—
	—,—	<u>2.693.425,—</u>	<u>2.693.425,—</u>
Rincaro 20 %	—,—	538.685,—	538.685,—
Totale II. tappa	—,—	<u>3.232.110,—</u>	<u>3.232.110,—</u>
<i>Totale I. e II. tappa</i>			
totale I. tappa	8.638.000,—	16.800.085,—	25.438.085,—
totale II. tappa	—,—	<u>3.232.110,—</u>	<u>3.232.110,—</u>
Totale	Fr. 8.638.000,—	<u>20.032.195,—</u>	<u>28.670.195,—</u>

AEROPORTO LOCARNO

Preventivo delle opere eseguite in comune : pista volo m. 1800 x m. 45
 pista rullaggio m. 1800 x m. 18 + piazzali
 (posizioni 1, 2, 3, 4 della tabella precedente) prezzi aggiornati all'aprile 1968

Oggetto

Costi totali
Fr.

1. Pista rullaggio e volo, parte in comune civile e militare programma del Cantone	6.710.400,— 6.309.600,—
2. Piazzali diversi militari	1.362.840,—
3. Zona di testa militari	201.600,—
4. Piazzale per posteggio di 2 velivoli	1.405.200,—
Piazzale per il posteggio di altri 2 velivoli	1.132.542,—

Totale costi Fr. 17.122.182,—

Totale piste e piazzali a carico

Amministrazione militare

Fr. 17.122.182,— x 36 % = 6.163.982,—

Totale piste e piazzali a carico
del Cantone Ticino

Fr. 17.122.182,— x 64 % = 10.958.200,—

Totale Fr. 17.122.182,—

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente l'approvazione del progetto e lo stanziamento del credito necessario per l'ampliamento dell'aeroporto cantonale di Locarno

(del)

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 21 marzo 1968 n. 1509 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Art. 1. — E' approvato il progetto di ampliamento dell'aeroporto cantonale di Locarno. E' stanziato per l'esecuzione delle opere necessarie un credito di franchi 18.800.085,—.

Art. 2. — Il credito sarà iscritto alla parte straordinaria del bilancio del Dipartimento delle pubbliche costruzioni.

Art. 3. — Andranno in deduzione della somma di cui sopra l'indennità di franchi 2 milioni per diritto di superficie e il sussidio federale civile.

Art. 4. — Trascorsi i termini per l'esercizio del diritto di referendum, il presente decreto entra in vigore con la pubblicazione nel Bollettino ufficiale delle leggi e degli atti esecutivi.