

Messaggio

numero	data	Dipartimento
4493	27 febbraio 1996	TERRITORIO

Concerne

Richiesta di un credito di Fr. 500'000.- per l'elaborazione del progetto di massima del potenziamento dell'aeroporto cantonale di Locarno e l'aggiornamento della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali

Onorevole signor Presidente,
onorevoli signore e signori Consiglieri,

con il presente Messaggio ci preghiamo sottoporvi la proposta di stanziamento di un credito di progettazione per l'allungamento dell'attuale pista militare dell'aerodromo cantonale di Locarno-Magadino a 1'200 metri e per l'aggiornamento della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali.

1. BREVE ISTORIATO

1.1 Primi campi di aviazione nel Canton Ticino

Nei primi decenni del secolo in Ticino, sull'onda dell'entusiasmo suscitato dai primi voli, sono nate diverse iniziative volte a realizzare dei campi d'aviazione, soprattutto nel Sopraceneri. Non tutte le idee furono realizzate. Tra quelle che vennero attuate vanno ricordati i campi di Claro (1914 - 1918, militare), Bellinzona (1915 - 1954, civile e militare), Agno (1938, civile), Locarno (1939, civile e militare), Ambri (1940, militare), Lodrino (1940, militare) e Ascona (1946, civile).

Conscia, già allora, del fatto che un simile sviluppo necessitava di un intervento di coordinamento l'Autorità cantonale, d'intesa con l'Ufficio aeronautico federale, si fece promotrice della creazione di un aeroporto cantonale. La scelta dell'ubicazione cadde sull'area di Locarno-Piano; nel 1939 si poté iniziare l'attività di volo.

1.2 Il progetto del 1968 e il voto popolare del 1969 sull'aeroporto cantonale

Successivamente la Confederazione acquisì 600'000 metri quadrati di terreno per realizzare le sue infrastrutture mentre il Cantone rilevò dapprima i terreni e i fabbricati della "Aeroporto SA" (1955) poi acquistò dalla "Corporazione dei Borghesi" 260'000 metri quadrati di terreno per realizzare una nuova e moderna pista che soddisfacesse sia le esigenze civili che quelle militari (1964).

Con il Messaggio del 21 marzo 1968, il Consiglio di Stato chiedeva al Gran Consiglio lo stanziamento di un credito di franchi 18'800'000.-- per la realizzazione di una nuova pista di 1'800 metri di lunghezza. La decisione favorevole del legislativo cantonale veniva

impugnata attraverso un referendum popolare. La votazione del 18 maggio 1969 ribaltò la decisione parlamentare bloccando così l'investimento previsto.

1.3 Consolidamento della situazione negli anni settanta

Nel 1971 la Confederazione, per far fronte alle necessità legate alla presenza dell'aerodromo militare e alla relativa scuola di volo, realizzò dapprima una pista pavimentata di 800 metri di lunghezza e 23 metri di larghezza sui terreni di sua proprietà, a nord delle infrastrutture aeroportuali e, successivamente, una moderna torre di controllo con un nuovo stabile per il servizio informazione (AIS).

Più tardi l' "Ordinanza cantonale per la protezione delle Bolle di Magadino" del 28 maggio 1974, aggiornata il 30 marzo 1979, codificò le regole di gestione del comprensorio naturalistico, nel quale si trovava pure l'aeroporto cantonale, istituendo tre gradi di protezione in funzione delle esigenze di tutela naturalistica da un parte e di un coerente uso dei fondi e delle infrastrutture presenti dall'altra.

Il consolidamento e lo sviluppo delle infrastrutture aeroportuali di appoggio venivano garantite dalle singole aziende private operanti sul campo.

1.4 Pianificazione cantonale negli anni ottanta

All'inizio degli anni ottanta l'aviazione nel Canton Ticino si caratterizzava per due importanti sviluppi : l'inizio dei primi voli commerciali di linea sullo scalo di Lugano-Agno e l'aumento sostanziale dell'uso degli elicotteri per trasporti di materiali e persone. Per gestire quest'ultimo l'Autorità cantonale, il 17 giugno 1987, promulgava il "Decreto esecutivo concernente i voli a bassa quota e gli atterraggi esterni effettuati con elicotteri" nel quale si codificava, con l'accordo delle aziende operanti nel settore del trasporto aereo, le principali regole di comportamento (limitazione degli orari di volo, competenze decisionali date ai Municipi e al Cantone, ecc.).

Nell'ambito degli studi per il Piano Direttore cantonale pure il settore dell'aviazione civile fu analizzato con particolare attenzione per le sue conseguenze di carattere territoriale e ambientale. Questo esame sfociò nell'elaborazione della "Concezione del traffico aereo nel Cantone Ticino", approvata dal Consiglio di Stato nel 1987, con la quale si definì la strategia di gestione e sviluppo delle attività aviatorie sul territorio cantonale. In particolare venne fissato l'indirizzo volto a concentrare lo sviluppo delle infrastrutture aeronautiche a Lugano-Agno (traffico di linea) e a Locarno-Magadino (traffico commerciale non di linea e aviazione generale) consolidando la tendenza già allora in atto di rendere complementari i due aeroporti. Nelle conclusioni, per questa soluzione denominata "Strategia Z", il rapporto si esprime come segue:

complementarietà dei due principali aerodromi del Cantone con potenziamenti la cui necessità di realizzazione potrà essere verificata al momento opportuno.

Sulla base delle valutazioni degli aspetti politici, tecnici ed ambientali, con particolare riferimento:

- *all'analisi di sensibilità dell'impatto fonico;*
- *agli studi relativi allo sfruttamento agricolo dei terreni dell'aerodromo di Locarno-Piano di Magadino:*

Il Gruppo di lavoro ritiene, che solo la strategia Z offra le garanzie necessarie, al soddisfacimento massimo possibile dei citati obiettivi superiori cantonali e raccomanda la messa in opera a corto e medio termine dei seguenti interventi infrastrutturali:

...

A LOCARNO-PIANO DI MAGADINO:

- *la realizzazione di una pista asfaltata della lunghezza di 1200 m ed una larghezza di 23 m (cat. IFR/B2), con asse parallelo a quella dell'attuale pista militare a circa 540 m a sud della stessa.*
- *l'adeguamento delle attrezzature sia per quanto concerne i movimenti aerei che per i passeggeri, in modo da permettere l'esercizio di voli del tipo collettivo.*

...

Quali misure affiancatrici della strategia infrastrutturale citata, il Gruppo di lavoro raccomanda:

- *di migliorare a corto termine gli accessi agli aeroporti dalle strade principali e la loro presa in considerazione nelle pianificazioni regionali dei trasporti;*
- *d'inserire nel Piano direttore cantonale e nei Piano regolatori comunali i vincoli risultanti dai piani d'ostacoli e delle curve di rumore degli aerodromi;*
- *di prospettare il concessionamento federale dei due aerodromi;*
- *di decidere le deroghe alle disposizioni inerenti la protezione delle Bolle di Magadino necessarie alla messa in opera degli interventi infrastrutturali;*
- *di prevedere, in fase d'allestimento dei progetti per l'aerodromo di Locarno-Piano di Magadino, l'elaborazione dei piani di modifica dei circuiti di volo e di sfruttamento agricolo dell'area aeroportuale.*

Per dare forza legale a questo importante strumento pianificatorio, in attesa della definitiva entrata in vigore del Piano Direttore cantonale, l'esecutivo cantonale in data 19 aprile 1989 promulgava il "Decreto esecutivo concernente le infrastrutture dell'aviazione civile nel Canton Ticino - DEIAC".

Veniva così fissato, tra l'altro il principio della complementarità tra Lugano-Agno e Locarno-Magadino. L'unica sostanziale modifica apportata nel frattempo è stato lo spostamento di una delle basi di elicotteri da Agno a Lodrino.

Successivamente gli indirizzi della Concezione venivano ripresi e confermati nel progetto definitivo del Piano Direttore cantonale approvato dallo scrivente Consiglio il 5 luglio 1990.

Così, nel Rapporto esplicativo, nel capitolo dedicato ai trasporti e alle vie di comunicazione, (pag. II.107, Strategia degli interventi) si legge:

In materia di trasporti aerei, in conformità con la pianificazione settoriale cantonale, si vuole salvaguardare e consolidare i collegamenti di linea tra il Ticino e i principali centri aeroportuali svizzeri ed esteri, tramite la complementarità funzionale degli aerodromi esistenti, in particolare costruendo una pista pavimentata a Locarno-Piano di Magadino e migliorando le infrastrutture per l'esercizio ad Agno.

Grazie alle nuove infrastrutture attraverso la definizione di opportune norme d'esercizio i voli saranno disciplinati in modo da limitarne le conseguenze negative sull'ambiente.

Ne consegue il seguente obiettivo:

Consolidare i collegamenti aerei di linea tra il Ticino e i principali centri aeroportuali svizzeri ed esteri, nel rispetto delle esigenze della protezione dell'ambiente.

Questa politica è poi stata ulteriormente precisata mediante tre Schede di coordinamento di categoria "risultato intermedio" e più precisamente:

- Scheda 12.10, avente per oggetto l'aerodromo di Lugano-Agno;
- Scheda 12.11, avente per oggetto l'aerodromo di Locarno-Piano di Magadino;
- Scheda 12.12, avente per oggetto l'aerodromo di Ascona.

Sulla Scheda 12.11 si legge:

Situazione: problematiche, conflitti.

Gli studi per la Concezione del traffico aereo nel Cantone Ticino hanno permesso di mettere a punto la strategia che meglio permette di garantire gli interessi del Cantone in materia di mobilità aerea e nel contempo di rispettare le importanti esigenze della protezione dell'ambiente, della natura e delle principali superfici agricole.

Per l'aerodromo di Locarno-Piano di Magadino si prevede un potenziamento dell'infrastruttura, ritenuto che non dev'essere superato il valore massimo di circa 100'000 movimenti annui.

Nella parte denominata Modalità di coordinamento, la Scheda descrive dettagliatamente i principali campi in cui devono essere compiuti approfondimenti tecnici e designa le Autorità che devono essere coinvolte dal Cantone nel processo che deve condurre al successivo consolidamento pianificatorio, prima della realizzazione del potenziamento.

Nel 1992, da parte sua il Comune di Lugano, in ossequio alle raccomandazioni della Concezione ed ai disposti del PD, dava inizio alla procedura di concessionamento federale, in modo da poter garantire le possibilità di un adeguato sviluppo del traffico di linea sull'aeroporto in sintonia con le esigenze ambientali e territoriali locali.

1.5 Il progetto di potenziamento dell'aeroporto di Locarno del 1990 e la proposta di Inventario federale dei paesaggi palustri del 1991

Con il Messaggio del 18 maggio 1988 il Consiglio di Stato intese concretizzare gli indirizzi della pianificazione cantonale proponendo lo stanziamento di un credito di fr. 300'000.-- per la progettazione di una nuova pista pavimentata di 1'200 metri di lunghezza a sud delle infrastrutture aeroportuali.

L'accettazione della proposta da parte del Gran Consiglio (17 novembre 1988) ed il consolidamento pianificatorio della concezione del traffico aereo nel Piano Direttore del 1990, hanno permesso di elaborare un progetto di massima (denominato "Progetto 1990"), di definire il quadro pianificatorio delle future infrastrutture aeroportuali, di allestire l'esame preliminare di impatto ambientale nonché di individuare la possibilità per riutilizzare i terreni agricoli liberati dallo smantellamento della pista esistente militare.

Purtroppo nel mese di ottobre del 1991 il Dipartimento federale dell'interno, sulla base dell'art. 24 Sexies, cpv. 5 della Costituzione federale approvato in votazione popolare il 6 dicembre 1987 (Iniziativa di Rothenturm), pubblicò un primo progetto di "Inventario federale dei paesaggi palustri" che comprendeva una buona porzione del Piano di Magadino (ca. 14 Km²). L'area dell'aeroporto cantonale vi era inclusa. In considerazione delle nuove norme di comportamento legate a questo inventario (divieto di qualsiasi costruzione in conflitto con la protezione della natura) il progetto di nuova pista pavimentata veniva immediatamente sospeso in attesa dell'esito delle trattative subito intraprese dal Dipartimento del territorio con l'Ufficio federale dell'ambiente, foreste e paesaggio (UFAFP) al fine di ottenere una sostanziale modifica sia dell'estensione dell'area protetta che delle rigide norme di comportamento formulate nella relativa ordinanza.

Lo scorso 27 giugno 1995 il Consiglio federale ha approvato la proposta di Piano direttore cantonale.

Per quanto concerne il Piano di Magadino sono state tuttavia formulate alcune riserve che riguardano le incidenze di alcuni indirizzi pianificatori sui contenuti naturalistici presenti. Per quel che concerne la politica cantonale delle infrastrutture per l'aviazione civile, l'Esecutivo federale ha comunicato che i propri servizi competenti stanno allestendo il Piano settoriale delle infrastrutture aeronautiche; che avrà effetti vincolanti per i Cantoni toccati. Per questa ragione le Schede di coordinamento elencate nel capitolo 1.4 di questo Messaggio sono state approvate con riserva. Per quanto attiene però al consolidamento infrastrutturale dell'aerodromo di Locarno-Piano di Magadino si tratta essenzialmente di una riserva teorica essendo lo stesso sede anche di un'indispensabile infrastruttura militare qual è la scuola di piloti.

La recente modifica della Legge federale sulla navigazione aerea (LNA) accettata nella votazione popolare del 20 febbraio 1994 ed entrata in vigore il 1 gennaio 1995 e l'Ordinanza federale sull'infrastruttura aeronautica (OSIA), pure entrata in vigore il 1. gennaio 1995, hanno precisato il quadro di riferimento tecnico-giuridico nel quale sarà chiamata ad operare l'aviazione civile nel futuro. In particolare sono state definite le tematiche aeronautiche viste non solo dal punto di vista tecnico, ma soprattutto da quello degli aspetti territoriali e ambientali.

1.6 Il concetto di sviluppo del Piano di Magadino ed il Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (PTLVM)

Le indicazioni del PD, espresse in modo preciso nel tomo n. 1 al capitolo 2.B - "Comprensori regionali", avevano già messo in evidenza la necessità di affrontare a livello comprensoriale (sovracomunale) la tematica dell'organizzazione territoriale. In particolare spiccava l'unicità del "Piano di Magadino" in quanto area funzionalmente legata a due città (Bellinzona e Locarno) e a due altre comprensori pure importanti (Tre Valli a est e Locarnese e Valle Maggia a ovest).

L'incidenza dell'inventario federale dei paesaggi palustri sulla gestione dell'intero Piano di Magadino (aeroporto, inserimento del progetto Alp Transit, collegamento stradale del Locarnese con la N 2, ecc.) non ha fatto altro che rendere particolarmente urgente la necessità di affrontare a scala regionale la coordinazione di tutte le politiche settoriali codificate, fino a quel momento, solo a scala cantonale (PD). Per questo motivo nel 1993 il Dipartimento del territorio ha deciso di allestire una pianificazione su scala comprensoriale che consentisse, tra l'altro, di negoziare con la Confederazione una soluzione di gestione complessiva del Piano di Magadino commisurata alle esigenze del Cantone e dei Comuni e rispettosa del valore naturalistico del comprensorio.

La prima fase di questa pianificazione denominata "Concetto di sviluppo del Piano di Magadino - CSPM", è terminata nell'estate del 1995 con la consultazione degli enti locali. L'approvazione del PD da parte del Consiglio federale, il 27 giugno 1995, ha confermato la bontà di tale scelta sia in generale (pianificazione sovracomunale di un comprensorio importante e delicato) sia con particolare riferimento al potenziamento dell'infrastruttura aeroportuale.

A questo importante momento pianificatorio, tuttora in fase di consolidamento, si é affiancato il "Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia", concluso nel marzo del 1995.

Negli studi pianificatori summenzionati l'opportunità di potenziare l'aeroporto cantonale veniva analizzata e confermata anche alla luce delle mutate circostanze, segnatamente per quanto attiene all'AlpTransit, la cui progettazione era nel frattempo iniziata con determinazione. Venivano pure proposte alcune ipotesi di intervento in grado di superare gli ostacoli frapposti al "Progetto 1990". Su queste ipotesi avremo modo di ritornare nei prossimi paragrafi.

Nel frattempo, l'Istituto cantonale delle ricerche economiche (maggio 1992) e la Regione Locarnese e Vallemaggia (novembre 1994) pubblicavano due studi di carattere economico: "Aeroporti e aviazione civile di linea in Ticino: elementi di analisi economica"; rispettivamente: "Aeroporto cantonale di Locarno: calcoli d'investimento in relazione a un progetto di privatizzazione". Nel primo, in particolare, si poneva l'accento sull'importante ruolo svolto dall'aviazione in campo economico, mentre il secondo schizzava alcune ipotesi e condizioni di gestione su base privata delle attività aviatorie.

Pure il Dipartimento del territorio approfondiva il tema del rapporto tra gestione pubblica e privata delle varie attività sullo scalo locarnese. In quell'ambito venivano messi in evidenza due aspetti che caratterizzano l'attuale gestione dell'aeroporto cantonale : l'elevato grado di privatizzazione delle attività presenti sul campo e la collaborazione con la Confederazione per la parte tecnica dell'infrastruttura aeroportuale. Ciò consente allo Stato (Cantone) di gestire l'intera struttura con tre sole unità di cui una peraltro addetta anche a compiti d'ordine superiore (esperto cantonale in materia di aviazione).

Da ultimo, con il Messaggio no. 4446 del 16 ottobre 1995, il Consiglio di Stato ha chiesto al legislativo cantonale i crediti per attuare la prima fase (breve termine) degli interventi previsti dal "Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia". Questi interventi sono legati alla prossima apertura della galleria stradale "Mappo-Morettina". Nello stesso Messaggio si indica come la problematica aviatoria debba essere affrontata in una prospettiva di medio termine. Il Gran Consiglio ha approvato quanto richiesto dall'esecutivo lo scorso 18 dicembre 1995.

Il presente Messaggio costituisce una pronta e precisa risposta dell'Autorità cantonale agli obiettivi formulati in sede di PTLV, obiettivi che sono coerenti con il quadro pianificatorio generale.

2. IL "PROGETTO 1990" (vedi allegato n. 2)

In sostanza si trattava di affinare quanto previsto nella "Concezione del traffico aereo" del 1987. L'intervento principale era la nuova pista pavimentata di 1'200 metri di lunghezza, situata a sud delle infrastrutture principali (costruzioni), alla quale si aggiungevano l'ingrandimento dell'area di stazionamento per gli aeromobili (in seguito : area di stazionamento), la sistemazione dell'area di rifornimento, il rifacimento del collegamento pavimentato con il piazzale militare e la demolizione della pista militare.

Tecnicamente venivano riprese, con il dovuto aggiornamento, le indicazioni del "Progetto 1968" (pista di 1'800 metri di lunghezza) elaborato dal Cantone e gli studi specifici fatti

allestire dall'Ufficio federale degli aerodromi militari (UFAEM) negli anni settanta nell'ambito della progettazione e realizzazione dell'attuale pista militare. Lo sviluppo delle prestazioni dei velivoli di trasporto permetteva in particolare di limitare a ca. 1'200 metri la lunghezza della pista in quanto lo scenario mondiale si consolidava con una ben precisa gerarchia che vedeva, e vede tuttora, nei vettori di terzo livello un corretto equilibrio tra capacità di trasporto (meno di cento passeggeri per velivolo), autonomia (poco più di 1'000 Km) e necessità in termini di infrastrutture aeroportuali (piste di ca. 1'200 metri di lunghezza) per il collegamento aereo d'importanza nazionale.

Dal profilo ambientale il progetto si caratterizzava per l'abbandono totale di una vasta area (ca. 30 ettari occupati dalla pista pavimentata militare) in favore dell'agricoltura (superficie per l'avvicendamento colturale - SAC), per un contenimento del carico fonico e per una parziale invasione (ca. 3 ettari) della zona di protezione "B" delle Bolle di Magadino. Erano state inoltre approfondite le tematiche della quota della pista in relazione all'innalzamento del livello del lago Verbano del 1978 e del 1987, nonché quelle dello scaglionamento in fasi delle opere di potenziamento, con l'attuazione di una prima fase limitata agli elementi indispensabili allo scopo di ridurre l'investimento al minimo.

Al momento dell'interruzione dei lavori progettuali (1991) tutte le tematiche tecniche erano sostanzialmente concluse mentre l'esame dell'impatto ambientale aveva raggiunto la fase preliminare. Il progetto era già stato sottoposto all'Autorità federale per un primo esame di dettaglio. Come avremo modo di vedere in seguito, una parte di questi studi potrà essere ora ripresa. Si tratta in particolare degli aspetti tecnici di fondo e di diversi aspetti legati alle problematiche ambientali. Oggi occorre tuttavia tener conto di importanti elementi aggiuntivi in quanto il nuovo concetto d'intervento e le nuove regole di protezione delle Bolle, legate al citato progetto di inventario federale, hanno modificato il quadro generale nel quale inserire il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.

3. SITUAZIONE ATTUALE

Se da una parte, come vedremo nei prossimi capitoli, si sono avute conferme sull'opportunità di potenziare l'impianto, d'altra parte occorre prendere atto che si rende necessario rivedere l'indirizzo iniziale, che postulava la realizzazione di una nuova pista a sud delle infrastrutture aeroportuali ("Progetto 1990"). Sono state a tal proposito formulate nuove ipotesi di lavoro (cfr. Concetto di sviluppo del Piano di Magadino) sulle quali ci esprimeremo qui di seguito.

Inoltre si dovranno aggiornare gli aspetti pianificatori a livello generale (affinamento di quanto previsto nel Concetto di sviluppo del Piano di Magadino) e particolare (infrastrutture aeroportuali) così come quelli tecnici, quelli gestionali e quelli relativi all'impatto ambientale.

3.1 Aspetti pianificatori (vedi allegato n.4)

Con la pubblicazione (1991) dell'Inventario federale dei paesaggi palustri venivano messe in discussione le scelte pianificatorie della "Concezione del traffico aereo" (1987) e del "Piano Direttore cantonale" (1990). Grazie al "Concetto di sviluppo del Piano di Magadino" (1995) il Cantone propone di rivedere la superficie protetta del Piano di

Magadino così come presentata dalla Confederazione con il suddetto inventario e postula la realizzazione di alcune infrastrutture d'interesse economico generale tra cui il potenziamento dell'aeroporto e la realizzazione di un collegamento stradale del Locarnese con la N.2. . Elemento centrale della nuova proposta pianificatoria è comunque la salvaguardia e la valorizzazione dell'ampia zona naturalistica che comprende il fiume Ticino, le sue rive, i biotopi adiacenti sopravvissuti all'opera di bonifica d'inizio secolo e la sua foce .Questa importante zona ha ormai preso il nome di Parco fluviale.

Lo sviluppo dell'aeroporto cantonale può così essere realizzato nella parte settentrionale rispetto alla zona degli edifici di servizio.

Nel "Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia" (1995) si postula pure il potenziamento a tappe dell'aeroporto. Una prima tappa (a breve scadenza) dovrebbe limitarsi all'allungamento ad almeno 1'200 metri della pista militare. A lungo termine potrebbe essere considerata l'eventualità di realizzare una nuova pista allineata con la trama ortogonale delle strade del Piano di Magadino. Questo indirizzo deve comunque attendere una verifica, in particolare allorché saranno chiari i tempi e le modalità di completazione del collegamento stradale del Locarnese alla N 2.

L'ipotetico investimento per il lungo termine è quindi legato alla modifica dell'assetto viario regionale ed assumerebbe dimensioni elevate (dell'ordine presumibile di 15 - 20 milioni di fr. per le infrastrutturazioni tecniche).

3.2 Aspetti ambientali

La problematica **dell'inquinamento fonico** assume grande rilevanza nella pianificazione e realizzazione di un'infrastruttura aeronautica. In questo senso sia la "Concezione cantonale del 1987" che il "Progetto 1990", con il relativo esame d'impatto ambientale, avevano messo in evidenza l'opportunità di realizzare la nuova pista principale dell'aeroporto cantonale a sud delle attuali infrastrutture, utilizzando così la parte centrale del Piano di Magadino e del lago per le manovre di decollo e di atterraggio (le più rumorose).

Dal profilo fonico la nuova ipotesi di lavoro - allungamento della pista attuale - dovrà essere esaminata in dettaglio non solo per l'aspetto costruttivo, ma soprattutto per quello gestionale. Sarà quindi necessario rivedere gli attuali circuiti di volo in modo da ridurre l'impatto sulle zone residenziali. Da un primo esame si può comunque già ora supporre che i limiti dell'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF) potranno essere rispettati per tutte le zone residenziali attualmente definite nei PR dei Comuni limitrofi per un volume di traffico aereo corrispondente alle indicazioni della concezione cantonale del 1987 e nella specifica scheda di PD del 1990 (no. 12.11). Non sono messi in discussione nemmeno i comprensori di futuro sviluppo definiti nel Concetto pianificatorio del Piano di Magadino.

Altre tematiche ambientali sono state identificate in sede di "Progetto 1990" e saranno riprese e valutate nell'ambito del nuovo progetto. Grazie alla prima progettazione è ora possibile procedere direttamente con l'esame di merito delle singole problematiche in quanto il quadro di riferimento generale è definito.

3.3 Aspetti naturalistici

Il valore naturalistico del comparto delle "Bolle di Magadino" è noto e codificato dall'Autorità cantonale nell'Ordinanza di protezione del 1974, nel Piano Direttore cantonale del 1990 e nel Concetto di sviluppo del Piano di Magadino del 1995 (1. proposta). L'Inventario federale dei paesaggi palustri del 1991 in sé non ha fatto altro che confermare e precisare l'importanza del sito. La sostanziale differenza tra l'approccio cantonale e quello federale sta nell'estensione della zona protetta e nelle modalità di protezione.

E' comunque evidente che la realizzazione di impianti o infrastrutture con un certo impatto territoriale, come lo è la pavimentazione di una pista in erba, alla luce del nuovo inventario federale è di difficile attuazione nella parte sud delle infrastrutture aeroportuali attuali (costruzioni) mentre ha buone prospettive l'allungamento dell'esistente pista pavimentata a nord.

La parziale invasione della "Zona di protezione B" della Bolle dovrà essere valutata con attenzione affinché la nuova situazione non peggiori ed acuisca i conflitti con le regole di comportamento definite nell'Ordinanza cantonale per la protezione delle Bolle. Il "Progetto 1990" già prevedeva una parziale invasione della "zona B" nella sua porzione centrale, cioè a ridosso del fiume Ticino, per una superficie di ca. 3 ettari. (pista, via di rullaggio e zona di sicurezza). Il progetto che proponiamo ora si limita per contro a poco più di un ettaro in quanto non viene realizzata nessuna nuova via di rullaggio.

Pure interessante è il fatto che lo spostamento verso est (Bellinzona) dell'inizio-pista migliorerebbe l'impatto del sorvolo, più alto con il nuovo concetto d'intervento, delle zone naturalistiche più sensibili (zona A e zona B). Il maggior allontanamento della pista pavimentata dalla zona fluviale rispetto al "Progetto 1990" ed il minor conflitto con il bosco golenale nella parte centrale delle "Bolle di Magadino" sono innegabili vantaggi che, seppur messi in relazione con la penetrazione nella zona di protezione "B", danno un bilancio globale tendenzialmente positivo.

3.4 Aspetti economici (vedi allegato n. 3.2.)

L'aviazione, oltre a costituire un complesso di strutture e di aeromobili che consentono il trasporto di persone e merci, concorre a sostenere i diversi settori economici. Esso può diventare un fattore di localizzazione non indifferente. Il suo ruolo va dunque valutato sia in rapporto alle incidenze economiche dirette (ad esempio attraverso gli effetti dei servizi di manutenzione dei velivoli, la scuola di volo, ecc.) ma anche attraverso il suo impatto macroeconomico (miglioramento dell'accessibilità turistica segnatamente del Sopraceneri, ecc.).

In base all'indagine dell'Istituto di ricerche economiche (IRE) del maggio 1992 le imprese operanti sull'aeroporto cantonale danno lavoro a più di cento persone, producono una cifra d'affari di ca. 19,4 mio fr., con un valore aggiunto di 12,4 mio fr. e acquisti da terzi di ca. 7 mio fr. Espresse in termini di "cifra d'affari media realizzata per addetto" ciò significa che, nell'insieme, a Locarno-Magadino ogni posto di lavoro "produce" 194'000.- fr. annui (Lugano-Agno : 172'900.- fr.). Se si considerano i due aeroporti nell'insieme la cifra d'affari totale ammonta a ca. 80 mio fr. con un valore aggiunto di ca. 65 mio fr. In queste cifre non sono computati gli effetti generati dall'aeroporto di Ascona e quelle

relative al trasporto con elicotteri, nella misura in cui queste attività non sono attestate a Locarno o Agno.

3.5 Opportunità di migliorare la funzionalità e l'attrattività dell'infrastruttura attuale

Da quanto esposto in precedenza ed alla luce di possibili favorevoli ricadute economiche, segnatamente per il turismo, questo Consiglio giudica opportuno procedere ad un miglioramento immediato dell'attuale infrastruttura di base dell'aeroporto cantonale. Obiettivo minimo è quello di realizzare a breve termine una pista pavimentata di una lunghezza di almeno 1'200 metri . Solo in questo modo sarà possibile ampliare le possibilità tecniche di ricezione dei moderni aerei, con particolare attenzione ai velivoli di terzo livello (charter) con capacità fino a 100 passeggeri, e garantire quindi ad Agno l'indispensabile supporto nell'ambito della complementarità tra i due scali cantonali.

Questa impostazione stava alla base del "Progetto 1990" e continua ad essere attuale. Anzi proprio il prossimo concessionamento dell'aeroporto di Agno rende urgente l'adeguamento delle infrastrutture tecniche ricettive di Locarno-Magadino. Infatti nello scalo sottocenerino la necessità di rispettare le esigenze ambientali da una parte e l'aumento del numero dei movimenti dell'aviazione commerciale di linea, dall'altra, indurranno sempre più parte degli altri attuali utilizzatori a far capo a Locarno.

Concretamente si propone di abbandonare il "Progetto 1990" e di realizzare l'allungamento da 800 metri a 1'200 metri della pista militare, costruita dalla Confederazione negli anni settanta, adeguando pure le vie di rullaggio e l'area di stazionamento alle esigenze tecniche dei velivoli più capienti. Attenzione verrà pure data alla realizzazione degli impianti di sicurezza necessari per garantire una razionale utilizzazione della pista allungata e delle relative potenzialità di accoglimento (passeggeri). Per contro é possibile, per ora, rinunciare ad ampliare da 23 metri a 30 metri la larghezza della pista stessa.

Vanno pure considerate le infrastrutture di gestione dell'aeroporto. Pensiamo in particolare alle necessità legate alle procedure di imbarco e di sbarco dei passeggeri, così come alle altre infrastrutture tecniche che un moderno e razionale scalo aereo necessita. Si tratta quindi di rivedere completamente l'assetto urbanistico del "Progetto 1990" in quanto le premesse sono mutate con lo spostamento della pista principale da sud a nord. Vanno pure valutate la programmazione delle varie fasi di realizzazione in vista dello scenario di lungo termine (tappe) e la possibilità di spostare a ridosso della strada A 13 le infrastrutture ricettive per il traffico commerciale.

3.6 Le ipotesi infrastrutturali per il potenziamento della pista.

Le proposte del Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia (vedi allegati n. 5.1., 5.2. e 5.3.)

Negli studi promossi nell'ambito del "Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia" sono state elaborate tre nuove proposte che prevedono un investimento variante tra 3 e 14 milioni di franchi. In sostanza si tratta delle seguenti tre ipotesi, tutte basate sullo sfruttamento dell'attuale pista pavimentata militare :

Ipotesi 1: allungamento della pista a **1'080 metri** senza invadere la zona di protezione "B" delle Bolle di Magadino a ovest e senza toccare l'attuale strada cantonale a est (vedi allegato n. 5.1.) ;

Ipotesi 2: allungamento della pista a **1'200 metri a est** con radicali interventi di modifica al tracciato dell'attuale strada cantonale e ad ovest fino al limite della zona di protezione "B" delle Bolle di Magadino (vedi allegato n. 5.2.) ;

Ipotesi 3: allungamento della pista a **1'200 metri a ovest** con un'invasione parziale della zona di protezione "B" delle "Bolle di Magadino" e da est per ca. un centinaio di metri (vedi allegato n. 5.3.) .

Tutte le tre ipotesi sono attuabili con o senza nuove vie di rullaggio (in termini finanziari la differenza é di ca. 1,1 - 1,3 mio fr).

A nostro giudizio **la prima ipotesi** (1'080 metri) va scartata in quanto non permette di migliorare sostanzialmente le possibilità di accoglimento di velivoli con capacità di trasporto interessanti, cioè quelli di "terzo livello" (voli charter, ecc.), e quindi non sarebbe coerente con la pianificazione cantonale (complementarità Agno - Locarno). Il rapporto costi-benefici sarebbe sfavorevole. Infatti l'investimento globale sarebbe simile alle altre due ipotesi perché si dovrebbero comunque risolvere alcune tematiche tecniche puntuali non irrilevanti dal profilo costo come l'accesso all'azienda agricola e il conflitto con la strada cantonale (terrapieno) mentre si risparmierebbe solo il costo di poco più di cento metri di pista.

In considerazione del fatto che si sta consolidando un indirizzo per il tracciato del collegamento A13 - N2 (parte centrale del Piano di Magadino) anche **la seconda ipotesi** va, a nostro avviso, scartata in quanto non è razionale procedere a breve termine con un investimento per modificare la strada cantonale per un breve tratto per poi "declassarla", quando il nuovo tracciato A13 - N2 sarà in funzione.

La terza ipotesi, pur presentando il problema dell'invasione parziale di una zona naturalistica, permette di ottenere vantaggi concreti. Allo scopo di contenere i costi e di ridurre al minimo l'impatto ambientale si rinuncia alla completa estensione delle vie di rullaggio . Il nuovo traffico sarà costituito in prevalenza da velivoli che potranno utilizzare per le manovre, almeno parzialmente, l'allungamento della pista. La limitazione d'esercizio legata alla mancanza di una vera e propria via di rullaggio sull'intera lunghezza della pista non sarà quindi sostanziale. La situazione é quindi diversa da quella che ancor oggi, purtroppo, sussiste ad Agno, dove non esiste nessuna via di rullaggio pavimentata e dove il tipo di traffico é diverso da quello che si ipotizza per lo scalo di Locarno dopo il potenziamento. La rinuncia alla parte di via di rullaggio ad ovest in conflitto con la zona di protezione B delle Bolle di Magadino permette di limitare fortemente l'impatto sulla zona naturalistica e di garantire una superficie agricola razionalmente sfruttabile.

Si dovrà inoltre approfondire la tematica dei vincoli d'uso del territorio sia un funzione delle zone che devono restare libere da ostacoli sia degli aspetti legati alle infrastrutture di sicurezza aerea.

3.7 Realizzazioni a tappe

La nuova situazione pianificatoria descritta nel paragrafo 3.2. consiglia, in definitiva, di stabilire due tappe principali nel potenziamento dell'aeroporto cantonale e cioè:

1. **A breve scadenza**, e comunque prima della realizzazione del collegamento stradale del Locarnese con la N2, l'allungamento della pista militare con i necessari adeguamenti alle vie di rullaggio e al piazzale civile e il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.
2. **A lunga scadenza**, in ogni caso dopo la futura realizzazione del collegamento stradale A13 - N2, si potrà se del caso procedere con il consolidamento dell'infrastruttura alla luce dello sviluppo generale del traffico aereo e dell'effettivo fabbisogno di questo tipo di collegamento a livello cantonale.

Il presente Messaggio si riferisce alla progettazione di massima delle infrastrutture tecniche della **prima tappa** e alla pianificazione definitiva delle infrastrutture dell'aeroporto cantonale.

Questo modo di procedere presenta diversi **aspetti positivi**, tra cui vanno rilevati i seguenti:

1. la possibilità di **modulare i vari interventi** in funzione della situazione economica e di dare una risposta immediata ai bisogni accertati;
2. il **miglioramento immediato della sicurezza di esercizio** e della situazione ambientale generale grazie alla determinazione di nuove direttrici di volo ;
3. la **coerenza** con gli **indirizzi della politica aviatoria cantonale** (Concezione del traffico aereo e Piano Direttore) ;
4. la **coerenza** con gli **indirizzi cantonali in materia di organizzazione territoriale e dei trasporti** (PD e PTLV).

Un concreto miglioramento a breve termine secondo le suddette modalità può essere verosimilmente attuato con un investimento relativamente modesto (ca. 4- 5 mio fr.) e lascia ampio spazio di manovra per l'ulteriore sviluppo. Ciò creerà pure le premesse di sviluppo per le varie attività private già oggi legate all'aeroporto cantonale.

3.8 Accessibilità con i trasporti pubblici

E' una delle tematiche che solitamente, nel caso delle infrastrutture aeroportuali, pongono diversi problemi. Infatti di solito gli aeroporti che necessitano di interventi di modernizzazione o potenziamento si trovano ad una certa distanza dai centri urbani. Il tema era già stato affrontato in sede di "Concezione cantonale del traffico aereo". D'altra parte i trasporti pubblici di buona qualità, cioè con elevate frequenze, servono prevalentemente l'area urbana, in quanto al di fuori della stessa vengono a mancare i volumi di traffico necessari ed i costi aumentano rapidamente.

Il PTLV ha messo in evidenza come l'allacciamento dell'aeroporto cantonale alla rete dei trasporti pubblici sia di difficile attuazione proprio perché ci si trova nel mezzo di un comprensorio libero da zone edificabili di una certa importanza. A nostro avviso il problema va visto nei suoi aspetti gestionali specifici. L'allungamento della pista esistente non creerà un notevole e sostanziale sviluppo delle necessità di incrementare i servizi di trasporto pubblico regolare. L'unica sostanziale differenza rispetto alla situazione attuale saranno i voli charter che potranno far capo allo scalo locarnese. L'organizzazione stessa di questi voli risolve però il problema alla radice in quanto questo tipo di utenza di solito è organizzata in ambito generale, cioè con dei pacchetti di offerta che già inglobano il trasporto combinato "aereo-bus". Il trasporto pubblico dall'aeroporto al luogo di destinazione dell'utenza potrà pertanto essere organizzato su richiesta e in funzione delle specifiche necessità.

A corto termine l'allacciamento dell'aeroporto cantonale alla rete dei trasporti pubblici dovrà tuttavia essere perseguita modificando e sfruttando appieno l'offerta esistente.

Successivamente si potrà valutare la possibilità di prolungare la linea urbana che collega oggi Locarno con Minusio, e nel futuro Locarno con Gordola, fino all'aeroporto. Più articolato è l'allacciamento diretto con la rete dei trasporti pubblici verso Bellinzona in quanto si tratterà di affinare l'eventualità di sfruttare la nuova (prevista) linea di bus che collegherà la capitale con Locarno. Il tema dovrà essere ripreso in fase di elaborazione del "Piano regionale dei trasporti del Bellinzonese". Si tratterà in ogni caso di coordinare le necessità specifiche del trasporto pubblico con quelle dell'utente dell'aeroporto stesso e di allargare al relativo bacino d'utenza l'offerta di trasporto pubblico. Importante, in questo senso, saranno sicuramente i tempi e i volumi di traffico dell'effettivo sviluppo dell'aeroporto.

Non va nemmeno dimenticato che tra i potenziali utenti sono pure da annoverare i titolari dei posti di lavoro legati all'infrastruttura civile e militare, gli utenti diretti della scuola di volo e di paracadutismo e gli utenti dello scalo visto quale area di svago.

3.9 Presenza militare attuale e futura

L'Ufficio federale degli aerodromi militari (UFAEM), coinvolto in fase di elaborazione del presente Messaggio, ha definito quali siano le condizioni che vanno tenute in considerazione affinché l'allungamento della pista militare trovi l'approvazione del Dipartimento militare federale (DMF).

Anche da parte dell'UFAEM è stato approvato l'indirizzo progettuale della terza ipotesi di intervento (allungamento ad ovest). E' stata inoltre formulata la necessità di poter operare nelle attuali condizioni sia nella fase di realizzazione dell'allungamento (cantiere) sia successivamente. E' pure stata formulata una serie di richieste tecniche che in gran parte sono coerenti con il concetto di potenziamento scelto dal Dipartimento cantonale del territorio. In sostanza si chiede che venga valutato con attenzione il tema della sicurezza sulla testata est della pista, tema legato alla presenza della strada cantonale, e che l'allungamento della pista corrisponda con la realizzazione di nuove vie di rullaggio per limitare l'occupazione della pista principale nelle procedure di decollo o atterraggio.

In ogni caso la fase progettuale vedrà il coinvolgimento diretto del DMF, per cui tutte le condizioni poste saranno analizzate e precisate tenendo in considerazione i vari aspetti e

le specifiche necessità legate sia alle condizioni di proprietà sia a quelle ambientali, senza dimenticare l'aspetto economico.

3.10 Proprietà fondiaria (vedi allegato n. 3.1.)

I proprietari toccati dalla proposta in esame sono la Confederazione e la "Corporazione dei Borghesi di Locarno". Da parte della Confederazione (Ufficio fed. aerodromi militari) è stata confermata la disponibilità a procedere con l'allungamento della pista da loro realizzata negli anni settanta alla condizione che la pista pavimentata rimanga di loro proprietà.

Più complessa è invece la situazione con la Corporazione dei Borghesi di Locarno. L'allungamento della pista, limitatamente alla parte ovest che invade la citata zona naturalistica, tocca infatti i loro terreni. Vi sono due soluzioni che andranno affinate non appena saranno chiarite le possibilità di attuazione del presente progetto. Pensiamo all'acquisto dei fondi oppure alla permuta, tra Cantone e Corporazione, dei terreni acquistati dal Cantone stesso per il "Progetto 1968". In quest'ambito andrà pure affinata la problematica del mantenimento dell'accesso veicolare all'azienda agricola di proprietà della Corporazione stessa.

In considerazione della particolare situazione si valuterà pure la possibilità di procedere con un aggiornamento dei limiti di proprietà tra Confederazione e Cantone affinché siano facilitate sia la gestione delle infrastrutture tecniche che la realizzazione delle costruzioni previste dalla pianificazione che si propone di aggiornare e definire ora nel dettaglio.

Si tratta in sostanza di procedere con un riordino fondiario per tutta l'area aeroportuale che vedrà coinvolti i tre proprietari del comprensorio (Confederazione, Cantone e Corporazione dei Borghesi) e sarà coerente con la pianificazione definitiva dello sviluppo delle infrastrutture.

4. PROGRAMMA DI LAVORO PER IL POTENZIAMENTO DELL'AEROPORTO CANTONALE (vedi allegato n. 6)

Con questo Messaggio si propone di procedere ai lavori necessari per l'ulteriore approfondimento e consolidamento del quadro pianificatorio delle infrastrutture (costruzioni), e per la progettazione dell'intervento di breve termine.

Tenuto conto della delicatezza del comprensorio del Piano di Magadino, tanto dal profilo ambientale, quanto da quelli naturalistici e paesaggistici, nella primissima fase di lavoro si intende rivisitare criticamente tutti i documenti che, nel corso degli anni, hanno condotto ad affermare la necessità di un potenziamento delle infrastrutture aeroportuali di Locarno-Piano di Magadino.

Vista la stretta interdipendenza tra gli studi eminentemente pianificatori e quelli più specificatamente attinenti all'esame dell'impatto sull'ambiente e alle misure per attenuarle, questi due campi di approfondimento dovranno essere condotti in parallelo con reiterati confronti reciproci.

In funzione delle conclusioni dell'EIA si procederà pure con le necessarie misure di compenso ecologico nella forma di uno specifico programma.

Nelle fasi successive intendiamo procedere secondo le modalità descritte qui di seguito.

4.1 Aggiornamento della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali

Si tratta di operare a due livelli. Si dovrà innanzitutto definire, sulla scorta delle indicazioni generali scaturite dal "Concetto di sviluppo del Piano di Magadino", il quadro pianificatorio definitivo di tutta la zona (Masterplan dell'aeroporto). In quest'ambito saranno definite le indicazioni pianificatorie a lunga scadenza, in particolare l'accesso stradale, l'ubicazione delle principali infrastrutture civili e militari e l'integrazione dell'aeroporto nella zona naturalistica.

Andranno pure riviste le scelte operate nell'ambito del "Progetto 1990" in funzione dello spostamento verso nord della pista principale. In particolare si dovrà elaborare una pianificazione di dettaglio che definisca le varie destinazioni d'uso delle infrastrutture aeroportuali vere e proprie. Pensiamo in particolare alle infrastrutture di controllo (polizia aerea, dogana, ecc.), agli spazi amministrativi per le aziende che operano sul campo, alle infrastrutture per la gestione dei passeggeri ed ai posteggi.

Tutto ciò andrà inoltre visto nell'ottica di una realizzazione a tappe come descritta nel paragrafo n. 3.5. del presente Messaggio.

Il documento pianificatorio definitivo sarà lo strumento principale per la gestione di tutti gli interventi sulle infrastrutture aeroportuali sia civili che militari. Sarà quindi possibile programmare le varie fasi di realizzazione sia per gli aspetti generali (sviluppo in funzione delle esigenze), sia per gli aspetti tecnici di dettaglio (gestione dei velivoli, sicurezza aerea e a terra, protezione delle acque e dell'aria, gestione e coordinazione degli interventi degli operatori privati, ecc.).

4.2 Progettazione di massima

La situazione topografica destinata ad accogliere la nuova infrastruttura è diversa da quella del "Progetto 1990"; inoltre vanno ridefinite le sinergie della pista pavimentata con le piste esistenti, piste che resteranno nella loro configurazione attuale.

Nuova è pure la parte progettuale per il prolungamento, che permette di portare la nuova pista ad una lunghezza a ca. 1'200 metri, così come i raccordi (adeguamenti locali), le vie di rullaggio (allargamento parziale ed eventuali nuovi allungamenti) e l'adeguamento dell'esistente area di stazionamento (tarmac). Le tematiche di dettaglio (illuminazione, sicurezza, protezione acque, ecc.) vanno adattate al nuovo quadro. Da questo punto di vista gli elementi elaborati per il "Progetto 1990" costituiscono una premessa utile ma non sufficiente per definire tutti gli elementi che diano le necessarie garanzie per la richiesta del credito di costruzione, che sarà oggetto di un successivo Messaggio.

In concreto si tratterà di progettare le seguenti opere :

- l'allungamento verso est (Bellinzona) e verso ovest (Locarno) dell'esistente pista militare, senza che quest'ultima sia oggetto di particolari interventi costruttivi, e l'allargamento (con eventuale allungamento) delle vie di rullaggio dalla pista fino al piazzale di sosta civile ;

- l'ampliamento dell'esistente area di stazionamento nella sua impostazione definitiva, da coordinare con la pianificazione delle infrastrutture ;
- l'affinamento delle tematiche costruttive legate alla sicurezza a terra ;
- le misure di protezione delle acque per tutta l'area aeroportuale ;

A ciò va aggiunta la direzione tecnica del progetto e la collaborazione con il pianificatore (posteggi, impianti tecnologici, ecc.), l'operatore EIA e i servizi tecnici dell'amministrazione cantonale e federale. Sarà pure allestita la documentazione per le procedure di autorizzazione .

4.3 Esame d'impatto ambientale (EIA)

L'inventario federale dei paesaggi palustri rende necessarie una serie di verifiche puntuali che dovranno essere svolte in due fasi distinte (1. fase: progettazione - 2. fase: attuazione). Non abbiamo ritenuto corretto inglobare già nell'attuale fase di pianificazione e progettazione l'affinamento di dettaglio di tematiche non ancora definite nell'ambito generale. Queste verifiche faranno pure capo alle conclusioni scaturite dall'esame preliminare svolto nell'ambito del "Progetto 1990".

Grazie all'elaborazione di un preciso capitolato d'onere, già discusso con le competenti istanze cantonali, è stato possibile definire sia la suddivisione temporale degli esami di cui sopra sia il costo della prima fase che terminerà con l'allestimento della documentazione completa per le autorizzazioni.

In concreto si dovranno affrontare le seguenti tematiche :

- protezione dell'aria (gas, odori e rumori) ;
- protezione delle acque (falda e acque superficiali) ;
- biosfera (agricoltura, fauna, flora, elementi naturali importanti) ;
- impatto degli interventi antropici ;
- coordinazione nelle varie fasi progettuali ;
- coordinazione del progetto con il piano di gestione della "Fondazione delle Bolle di Magadino" ;

4.4 Costi

L' ammontare dei costi in funzione dei temi definiti nei precedenti paragrafi è il seguente:

Descrizione	Onorari
Aggiornamento della pianificazione (par. 4.1.)	fr. 45'000.--
Progettazione delle opere e direzione degli studi (4.2.)	fr. 200'000.--
Consulenze specifiche per la progettazione (par. 4.2.)	fr. 25'000.--
Esame di impatto ambientale (par. 4.3.)	fr. 115'000.--
Spese per copie, trasferte, informazione, ecc.	fr. 15'674.--
Imprevisti	fr. 15'000.--
IVA	fr. 30'000.-
TOTALE	fr. 445'674.--

4.5 Costi del "Progetto 1990"

La progettazione di massima, con i relativi approfondimenti specifici, elaborata nel periodo 1989 - 1991 sulla base del Decreto legislativo del 17 novembre 1988, ha purtroppo causato un maggior costo. Infatti in sede di dettaglio si sono resi necessari alcuni affinamenti non previsti inizialmente, e quindi non preventivati, ma resisi indispensabili con l'avanzare della progettazione per poter definire in modo corretto il preventivo di costruzione. In particolare ci si riferisce alla progettazione di massima del risanamento dell'area di rifornimento carburante (opera poi realizzata), del nuovo accesso al piazzale militare, alla definizione delle modalità di gestione delle piste in erba, alla larghezza della pista e dell'esecuzione in rilevato della stessa, all'estensione delle vie di rullaggio ed all'area di stazionamento. Inoltre non si conoscevano ancora completamente le modalità di svolgimento dell'esame di impatto ambientale, che si stavano appena delineando in quel periodo (Ordinanza federale sull'EIA del 19 ottobre 1988).

Il consuntivo dei lavori di progettazione presenta un totale di fr. 354'326.- (DL 1988 : 300'000 fr.); lo scrivente Consiglio si era impegnato a chiederne la ratifica (cfr. ris. C.d.S. n. 7'518 del 7 settembre 1993) con il presente Messaggio.

Si può comunque affermare che parte di questo grosso sforzo progettuale ci permette ora di disporre di ampie informazioni di base e di allestire i mandati per il presente progetto comprensivi di tutte le posizioni.

4.6 Relazione con il Piano finanziario

Questa proposta corrisponde con quanto previsto nelle "Linee direttive e Piano finanziario 1996-1999" alla cifra n. 630.30.010 . In particolare va fatto riferimento alle "Linee direttive" nei capitoli n. 2 (Obiettivi programmatici), n. 2.a. (Crescita economica) e n.3 (Scelte di politica finanziaria).

E' evidente che si tratta, nei limiti d'investimento citato, di un intervento volto a migliorare le condizioni-quadro dell'economia e a stimolare il settore economico dei servizi (turismo, commercio, ecc.). Il compito dell'Autorità cantonale é ancor più importante perché il potenziamento dell'aeroporto cantonale corrisponde pure alle precise indicazioni della pianificazione territoriale. Si tratta di garantire uno sviluppo ordinato dell'aviazione civile come vettore di trasporto e come fonte di occupazione (formazione del personale navigante, manutenzione del parco velivoli dell'aviazione generale, aviazione sportiva, ecc.) .

Va pure rilevato che sia per la fase progettuale che per la fase realizzativa l'investimento diretto sarà quasi esclusivamente a beneficio di studi e aziende private ticinesi.

Non si avranno ripercussioni sul personale.

Per quanto concerne i Comuni è in corso una richiesta volta ad ottenere una partecipazione finanziaria degli stessi.

5. CONCLUSIONI

Considerato che la scheda del Piano Direttore cantonale n. 12.11 prevede il potenziamento delle infrastrutture aeroportuali di Locarno, preso atto che il "Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia", elaborato dal Consiglio di Stato in collaborazione con la Commissione regionale dei trasporti, postula pure l'ampliamento a breve termine delle capacità tecniche di ricezione della pista dell'aeroporto cantonale e rilevato che gli studi pianificatori regionali, in elaborazione da parte del Dipartimento del territorio, prevedono il potenziamento dell'aeroporto a nord delle attuali infrastrutture Vi invitiamo ad accettare il credito volto ad elaborare il progetto di massima del prolungamento a 1'200 metri dell'esistente pista pavimentata dell'Aerodromo di Locarno-Magadino così come i necessari complementi riguardanti l'esame di impatto ambientale e la pianificazione delle infrastrutture. Questa é una doverosa premessa per poter dare una concreta risposta agli indirizzi cantonali e regionali in materia di aviazione civile e di promozione economica.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, A. Pedrazzini
p.o. Il Cancelliere, G. Gianella

- Allegati:**
1. Disegno di "Decreto legislativo"
 2. Progetto 1990
 - 3.1. Proprietà fondiaria attuale
 - 3.2. Infrastrutture principali
 4. Aspetti pianificatori (Concetto di sviluppo del Piano di Magadino)
 - 5.1. Proposta PTLV n. 1.: allungamento pista a 1'080 metri
 - 5.2. Proposta PTLV n. 2.: allungamento pista a 1'200 metri (est)
 - 5.3. Proposta PTLV n. 3.: allungamento pista a 1'200 metri (ovest)
 6. Progetto 1996

Disegno di

DECRETO LEGISLATIVO

concernente la richiesta di un credito di Fr. 500'000.- per l'elaborazione del progetto di massima del potenziamento dell'aeroporto cantonale di Locarno e l'aggiornamento della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali

Il Gran Consiglio
della Repubblica e Cantone del Ticino

visto il messaggio 27 febbraio 1996 n. 4493 del Consiglio di Stato,

d e c r e t a :

Articolo 1

E' stanziato un credito di fr. 445'674.- per la seconda fase della progettazione di massima e il relativo esame di impatto ambientale dell'allungamento a 1'200 metri dell'esistente pista pavimentata dell'aeroporto cantonale di Locarno, per l'adeguamento delle vie di rullaggio e dell'area di stazionamento e per l'aggiornamento della pianificazione delle infrastrutture aeroportuali.

Articolo 2

E' ratificata la maggior spesa di fr. 54'326.- per la prima fase della progettazione di massima, lo studio di impatto ambientale e le consulenze del "progetto 1990", relativo ad una nuova pista pavimentata all'Aeroporto cantonale di Locarno.

Articolo 3

Il credito viene iscritto al conto investimenti del Dipartimento del territorio, Sezione dei trasporti.

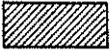
Articolo 4

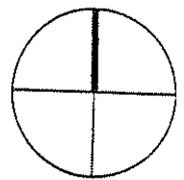
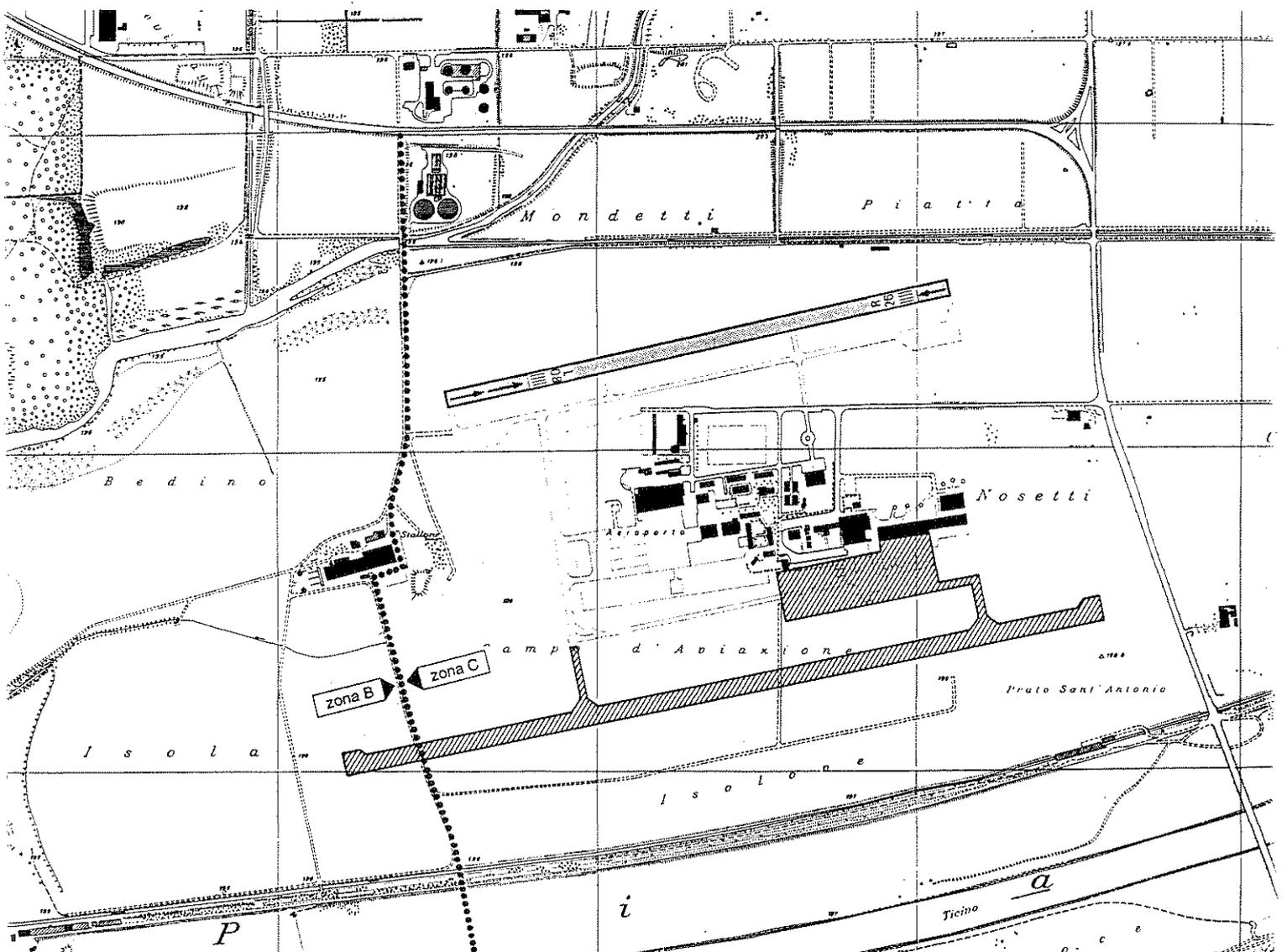
Gli eventuali contributi dei Comuni verranno iscritti al corrispondente conto delle entrate.

Articolo 5

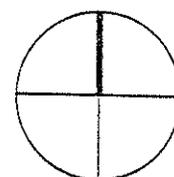
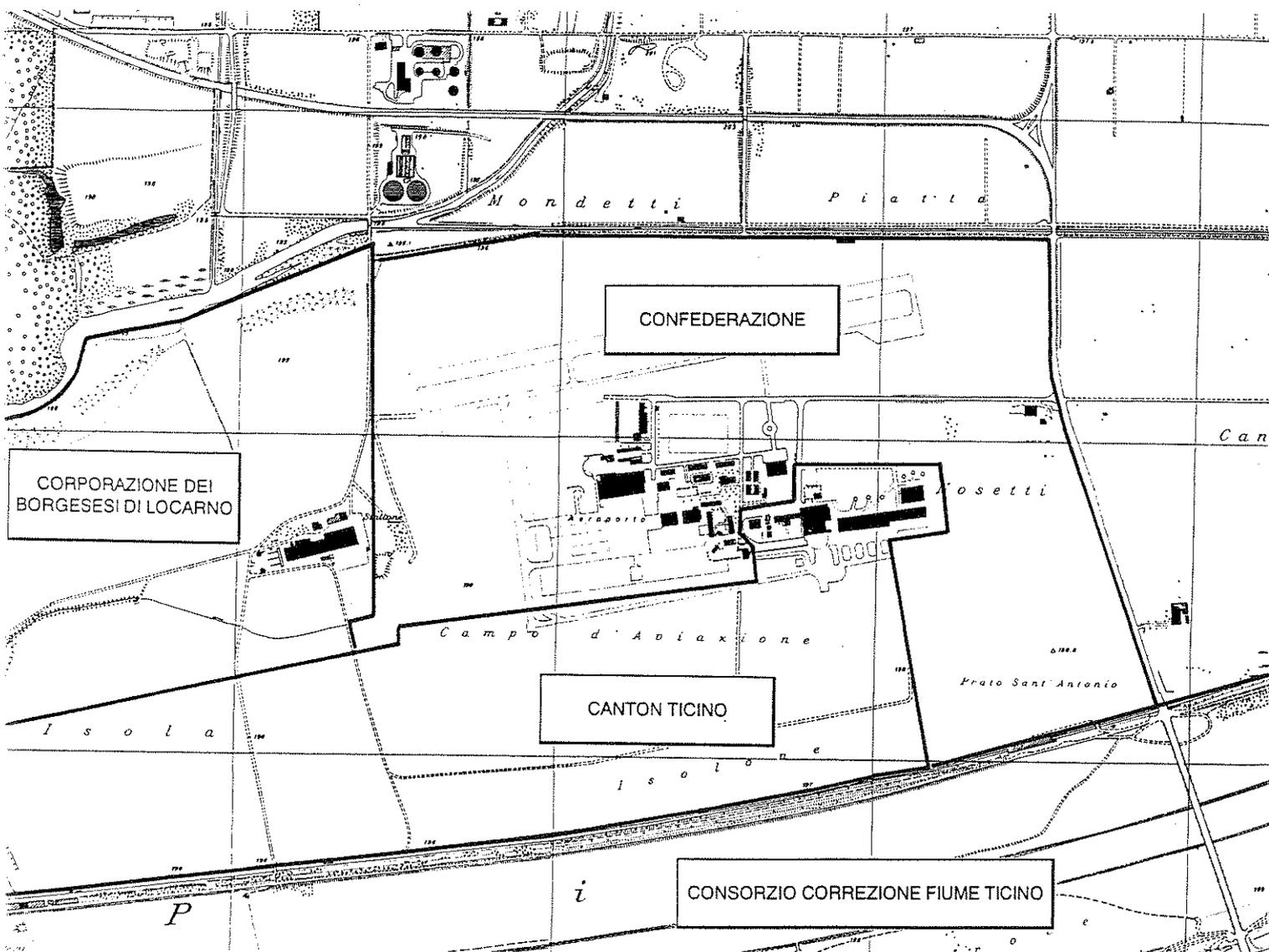
Trascorsi termini per l'esercizio del diritto di referendum questo decreto è pubblicato nel Bollettino ufficiale e degli atti esecutivi del Cantone Ticino ed entra immediatamente in vigore.

"PROGETTO 90"

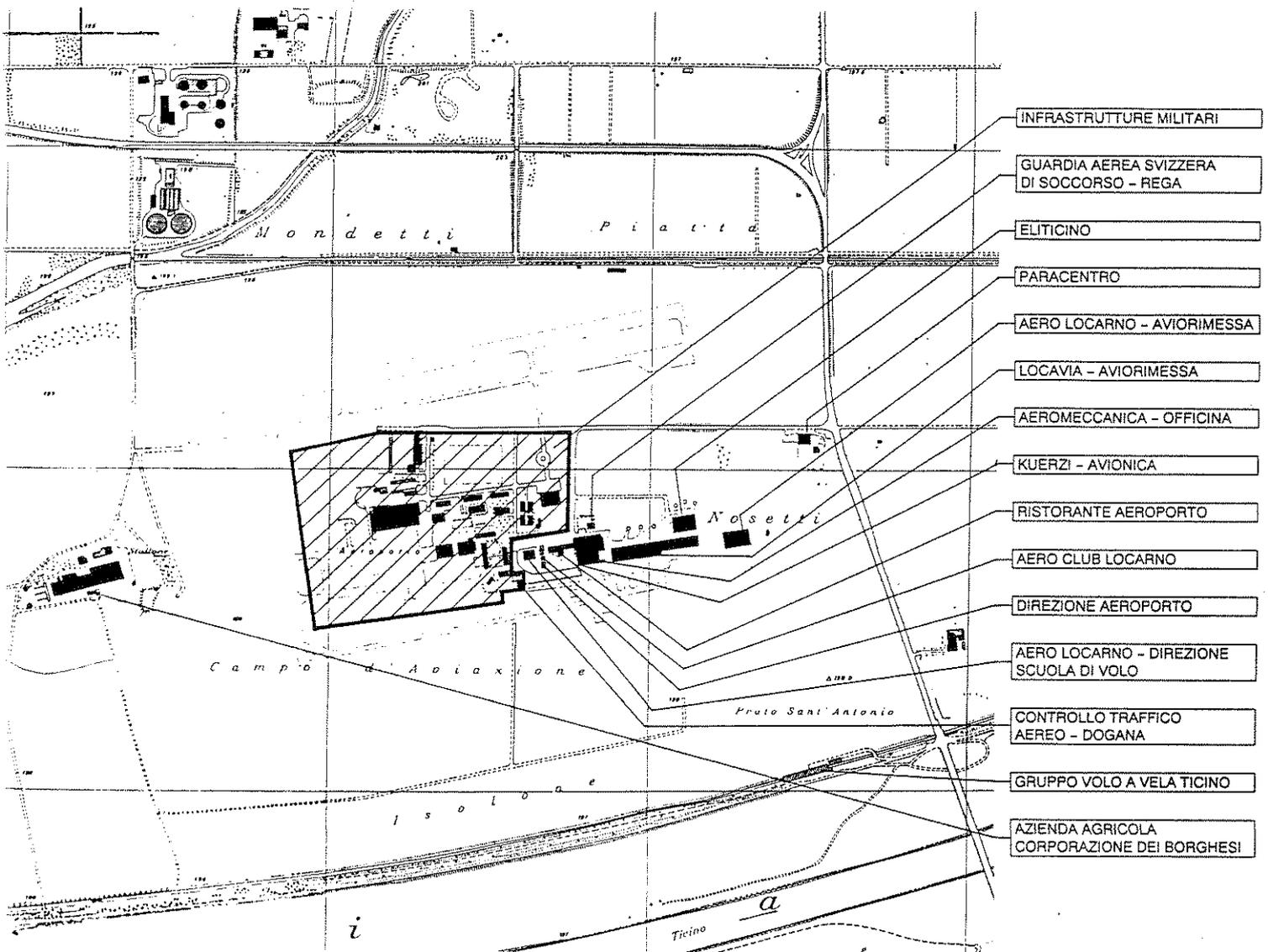
-  nuova pista e nuove infrastrutture
-  limite delle zone di protezione delle Bolle
-  grado di protezione



PROPRIETÀ FONDIARIA ATTUALE

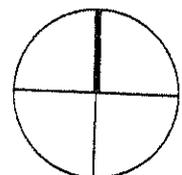


INFRASTRUTTURE PRINCIPALI



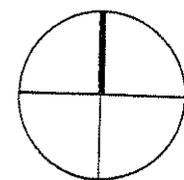
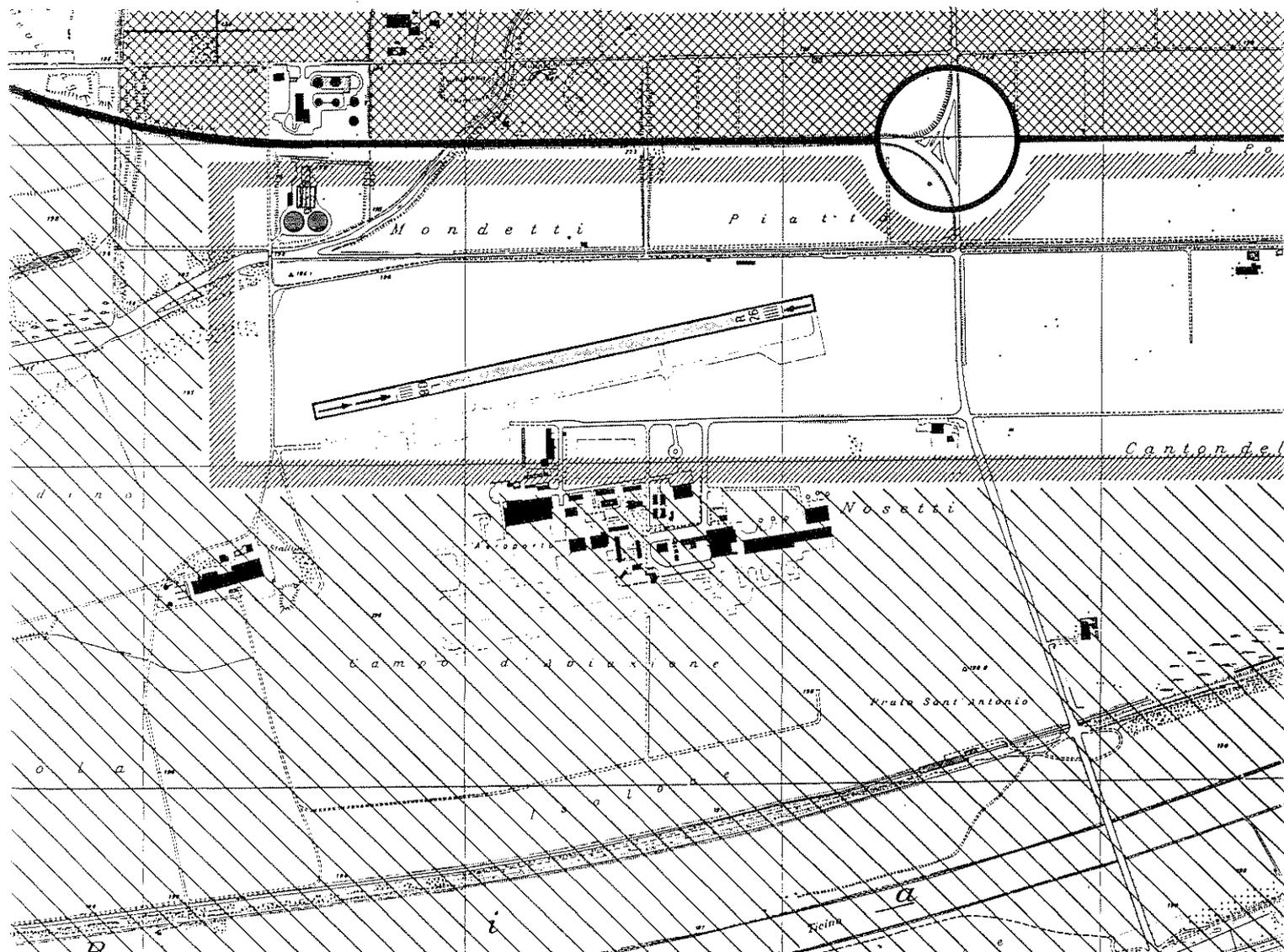
- INFRASTRUTTURE MILITARI
- GUARDIA AEREA SVIZZERA
DI SOCCORSO - REGA
- ELITICINO
- PARACENTRO
- AERO LOCARNO - AVIORMESSA
- LOGAVIA - AVIORMESSA
- AEROMECCANICA - OFFICINA
- KUERZI - AVIONICA
- RISTORANTE AEROPORTO
- AERO CLUB LOCARNO
- DIREZIONE AEROPORTO
- AERO LOCARNO - DIREZIONE
SCUOLA DI VOLO
- CONTROLLO TRAFFICO
AEREO - DOGANA
- GRUPPO VOLO A VELA TICINO
- AZIENDA AGRICOLA
CORPORAZIONE DEI BORGHESI

0 500 m



ASPETTI PIANIFICATORI (CONCETTO DI SVILUPPO DEL PIANO DI MAGADINO)

-  agricoltura
-  parco fluviale
-  area per lo sviluppo dell'aeroporto cantonale
-  asse stradale A 13

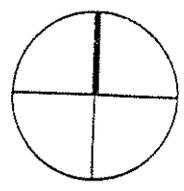
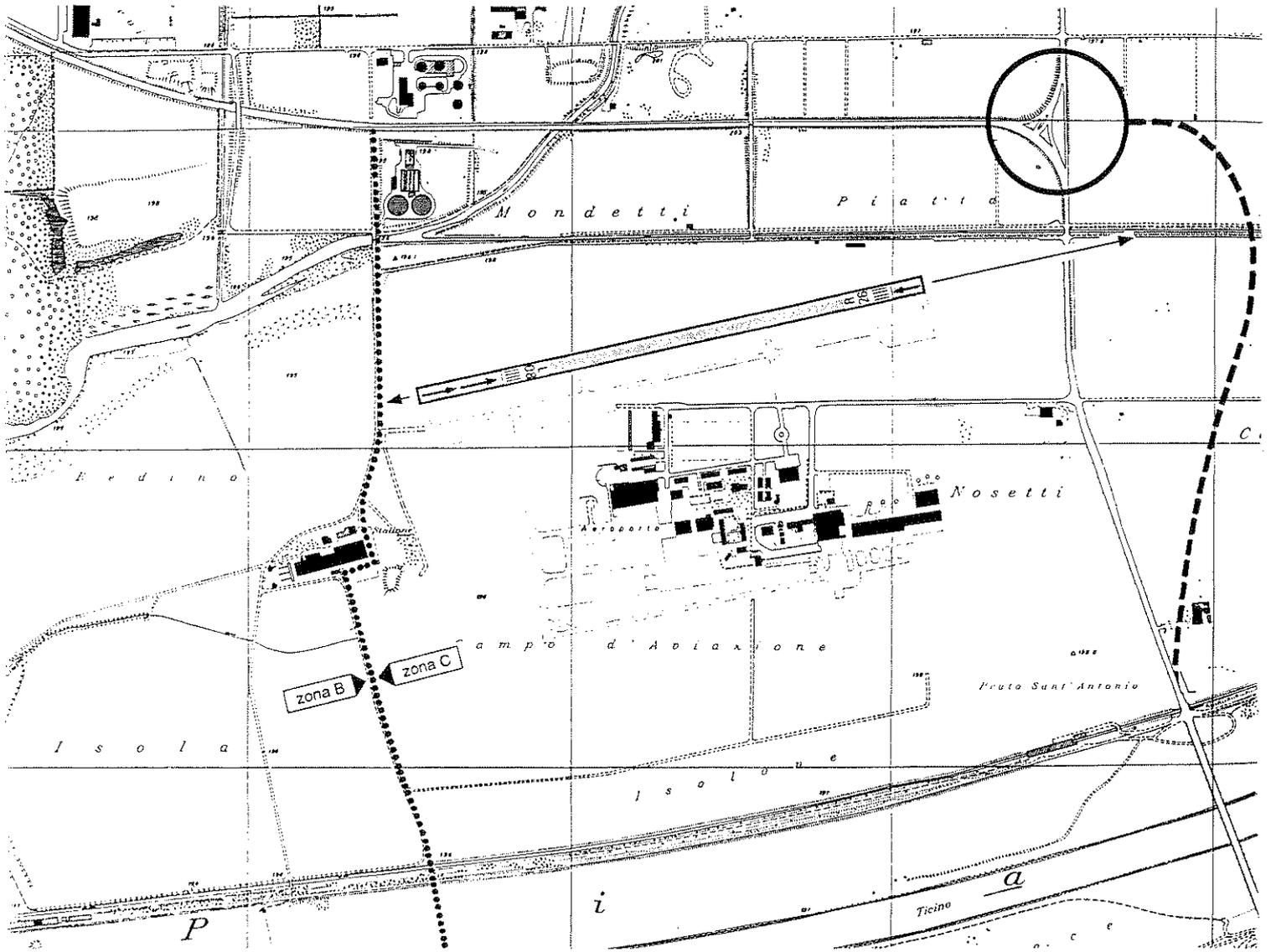


PROPOSTE PIANO DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLEMAGGIA (IPOTESI)

IPOTESI 2 (1'200 metri a est)

..... limite e grado delle zone di protezione delle Bolle

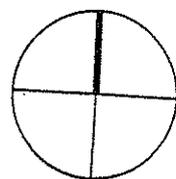
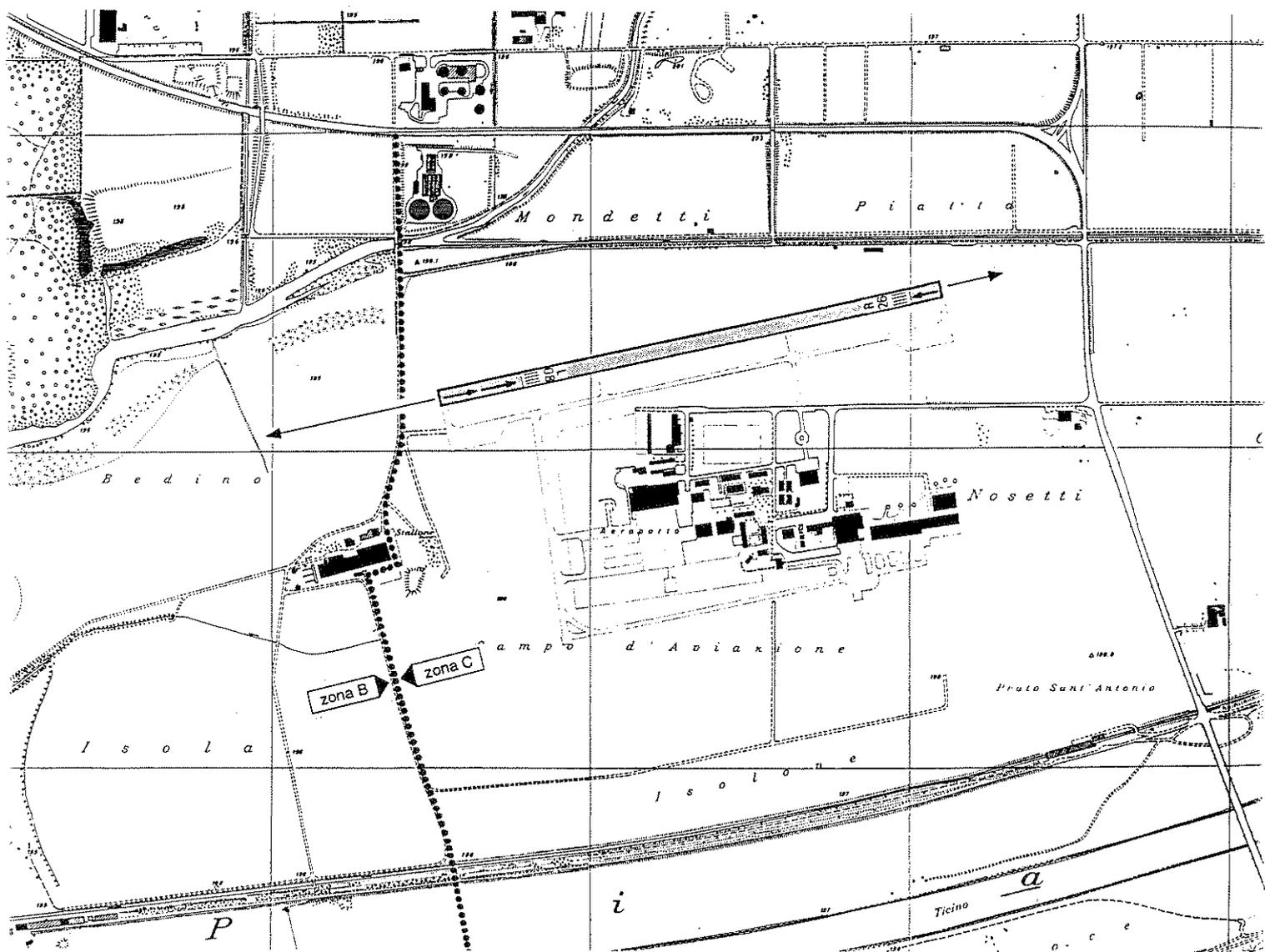
--- spostamento strada cantonale



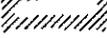
PROPOSTE PIANO DEI TRASPORTI DEL LOCARNESE E VALLEMAGGIA (IPOTESI)

IPOTESI 3 (1'200 metri a ovest)

..... limite e grado delle zone di protezione delle Bolle



"PROGETTO 96"

-  nuova pista (allungamento)
-  allargamento vie di rullaggio esistenti
-  allargamento piazzale civile
-  aggiornamento della pianificazione esistente

