



## Infrastruttura aeronautica

## Mobilità



### Grado di consolidamento

- Informazione preliminare  
 Risultato intermedio  
 Dato acquisito

### Versione del 28.06.2023

*La data si riferisce all'entrata in vigore delle ultime modifiche della scheda ai sensi della Legge sullo sviluppo territoriale. Complementi d'informazione sulla cronologia completa delle procedure relative alla scheda possono essere richiesti all'Ufficio del Piano direttore.*

### Istanze responsabili

Servizi generali del DT

### Istanze con compiti da svolgere (vedi capitolo 4)

- Sezione dello sviluppo territoriale
- Sezione della mobilità
- I Comuni interessati

### Obiettivi del Piano direttore

22, 8

### Schede correlate

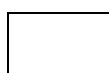
RI, RM/3, MI, V4


### Cartografia

Carta di base, carta tematica Mobilità

### Tempi e mezzi

*Il Programma d'attuazione - consultabile sul sito Internet, [www.ti.ch/pd](http://www.ti.ch/pd), oppure presso l'Ufficio del Piano direttore - informa sui tempi e sui mezzi.*

 Sfondo bianco:  
testo informativo

 Sfondo grigio:  
testo vincolante



# I. Situazione, problemi, sfide

## Situazione

### Politica federale in materia d'infrastruttura aeronautica

La mobilità aerea completa il sistema di mobilità terrestre, garantendo a persone e merci collegamenti con i principali centri nazionali e internazionali. Il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) è lo strumento di pianificazione e coordinamento della Confederazione nel settore dell'aviazione civile e assicura che i conflitti territoriali, generati dall'esercizio degli aerodromi, vengano individuati ed affrontati quanto prima.

Sulla base del rapporto sullo sviluppo sostenibile del traffico aereo (*Bericht über die Nachhaltigkeit im Luftverkehr*, 2008), del Progetto territoriale Svizzera (2012), e del Rapporto sulla politica aeronautica Svizzera (LUPO, 2016), nel 2020 il Consiglio federale ha approvato l'aggiornamento completo della parte concettuale del PSIA nella quale fissa gli obiettivi e i principi di pianificazione per l'infrastruttura aeronautica civile svizzera. Questa parte definisce il sistema nel suo insieme, mettendo a fuoco l'ubicazione e la funzione dei singoli impianti e stabilisce le strategie per il loro sviluppo. Per ogni singolo aerodromo è poi prevista l'adozione di una scheda di coordinamento che specifica l'ubicazione sul territorio, il perimetro, i principi di collegamento via terra, lo scopo, la funzione, le condizioni quadro per l'esercizio e per la gestione degli impatti territoriali e ambientali. L'allestimento delle schede segue un processo coordinato fra l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), i cantoni e i gestori degli impianti.

Il sistema svizzero dell'infrastruttura aeronautica, visualizzato nella figura 1 sottostante, è contraddistinto da 3 categorie principali: aeroporti, campi di aviazione e impianti della navigazione aerea. Gli impianti civili sono i seguenti: 3 aeroporti nazionali, 11 aeroporti regionali con voli di linea e 45 campi di aviazione, di cui 6 aerodromi militari operativi che possono essere utilizzati, nel rispetto di determinate condizioni, anche a scopi civili. Si aggiungono 24 eliporti, 42 impianti della navigazione aerea e 40 aree di atterraggio di montagna.

Figura 1  
 Sistema dell'infrastruttura aeronautica svizzera

Fonte: PSIA, febbraio 2020



### Politica cantonale in materia d'infrastruttura aeronautica

La Politica cantonale in materia d'infrastruttura aeronautica del 2006 (PCIA) prevede principalmente lo sviluppo dell'aerodromo di Lugano-Agno per i voli di linea e la complementare rinuncia di voli charter per quello di Locarno. Questi indirizzi sono stati confermati dal Consiglio federale nell'approvazione delle schede di coordinamento dei quattro aerodromi, di cui riportiamo di seguito le caratteristiche.

### La situazione delle infrastrutture aeronautiche in Ticino

Il Ticino attualmente dispone di un aeroporto regionale (Lugano-Agno), di tre campi di aviazione (Locarno, Ambri e Lodrino) e di un'area di atterraggio di montagna (Alpe Foppa).

Lugano-Agno: la scheda di coordinamento PSIA, approvata dal Consiglio federale il 18.8.2004, attribuisce l'aerodromo di Lugano-Agno alla categoria degli aeroporti regionali.

Esso assicura, mediante il traffico di linea e i voli charter, il collegamento del Cantone con i centri più importanti svizzeri ed europei, e con il traffico di linea intercontinentale. L'aerodromo è utilizzato inoltre per voli d'affari, turistici e di lavoro e per la formazione e il perfezionamento aeronautici.

È in corso il processo di aggiornamento della scheda di coordinamento di Lugano-Agno, anche per rispondere alla volontà di rilancio dell'aeroporto. Le questioni principali del processo di coordinamento sono le nuove procedure di avvicinamento, la costruzione di un nuovo terminal e di nuovi hangar, il prolungamento della pista e la promozione di un collegamento attrattivo coi trasporti pubblici. Il nuovo progetto di strada di circonvallazione Agno-Bioggio tiene conto ed è coordinato con le esigenze di sviluppo dell'infrastruttura dell'aeroporto.

Locarno: la revisione della scheda di coordinamento PSIA è stata approvata dal Consiglio federale il 17.12.2014. Si tratta di un impianto ad utilizzazione mista civile e militare.

La parte militare serve in primo luogo alle Forze aeree per l'istruzione di base dei piloti militari, per la formazione degli esploratori paracadutisti e per l'impiego di droni. La parte civile serve all'aviazione generale, alla formazione e al perfezionamento aeronautici, all'aviazione sportiva (volo a vela e paracadutismo), ai voli d'affari con velivoli ed elicotteri, a operazioni di salvataggio, nonché alla formazione e al perfezionamento professionali del personale specializzato, segnatamente nel settore della manutenzione dei velivoli.

Il Consiglio di Stato ha attivato la procedura federale di approvazione del progetto di allungamento della pista principale limitatamente al mantenimento delle attuali tipologie di aviazione civile e prevedendo misure d'esercizio volte a proteggere l'avifauna che trova rifugio in diverse riserve di uccelli migratori e acquatici d'importanza nazionale e internazionale (Bolle di Magadino).

Ambri: la scheda di coordinamento PSIA è stata approvata dal Consiglio federale il 2.9.2020.

Si tratta di un ex-aerodromo militare utilizzato dal 1994 anche a scopi civili con priorità accordata ai voli d'affari e turistici, alla formazione e al perfezionamento aeronautici, all'aviazione sportiva (a motore e a vela) e alla funzione di base di

elicottero. Per trasformare l'impianto militare in un aerodromo civile è necessaria una procedura di cambiamento d'uso secondo la legge sulla navigazione aerea.

Lodrino: la scheda di coordinamento PSIA è stata approvata dal Consiglio federale il 20.11.2013.

Si tratta di un ex aerodromo militare in cui la RUAG esercita la sua attività ed in cui è presente pure una base per i voli civili in elicottero (trasporto passeggeri e interventi di lavoro). Nella misura delle restanti capacità può inoltre servire anche per la formazione e il perfezionamento professionale di piloti dell'aviazione civile e militare, per l'impiego e la formazione nel campo dei droni e per altri voli a scopo commerciale e non. L'ex aerodromo militare e l'attuale eliporto civile saranno riuniti in un unico impianto mediante una procedura di cambiamento d'uso.

Il Cantone intende sostenere la trasformazione e lo sviluppo dell'aerodromo di Lodrino quale "Polo tecnologico dell'aviazione della Riviera". Nel maggio 2020 il Gran Consiglio ha stanziato 3 mio di franchi per la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie, in vista della creazione di un centro di competenza per attività nel campo dei droni. Ad inizio 2021, il Comune ha trasmesso alle autorità federali la documentazione necessaria per convertire l'aerodromo da militare a civile e per ottenere l'autorizzazione per la gestione delle infrastrutture logistiche ed operative.

#### Eliporti e aree di atterraggio esterne

Il principio generale, dettato dall'impatto ambientale di questa forma di aviazione, è di mantenere gli eliporti all'interno dei perimetri degli aerodromi, siano essi civili o militari. In Ticino gli eliporti sono, infatti, inclusi nei campi di aviazione di Ambri, Lodrino e Locarno. Per una corretta integrazione ambientale ciò non è però sufficiente, in quanto la maggior parte delle immissioni foniche sono prodotte dai voli al di fuori degli aerodromi (eliporti).

La nuova Ordinanza federale sugli atterraggi esterni (OAEs), entrata in vigore il 1° settembre 2014, e le nuove direttive dell'UFAC definiscono le modalità di utilizzazione degli elicotteri a livello nazionale.

#### Aree di atterraggio di montagna

Il Consiglio federale ha ridotto da 48 a 40 queste particolari infrastrutture aeronautiche, destinate non solo agli elicotteri ma anche a piccoli aerei monomotore ad ala fissa. In Ticino è stata autorizzata solo l'area dell'Alpe Foppa (Comune di Monteceneri, area del Monte Tamaro).

Per il Ticino la mobilità delle persone, delle merci e delle informazioni costituisce un fattore indispensabile per garantire lo sviluppo economico e l'integrazione del territorio nel contesto nazionale ed internazionale. La politica cantonale in materia di trasporti è rivolta a sostenere gli obiettivi del Modello territoriale cantonale del Piano direttore (scheda RI); in quest'ottica vanno collocate le necessità di mobilità aerea, con le relative infrastrutture. La priorità è data al mantenimento e al consolidamento di collegamenti aerei performanti e competitivi con i principali centri svizzeri (Ginevra, Berna, Basilea, Zurigo) ed esteri.

La sfida principale riguarda il futuro dell'aeroporto di Lugano-Agno, ovvero la definizione del suo ruolo e della sua funzione in base alle dinamiche generali della mobilità di merci e persone, all'evoluzione dell'aviazione civile e agli obiettivi economici e sociali del Cantone. Per gli altri aerodromi ticinesi si tratta di continuare a consolidare i processi di sviluppo di funzioni e settori specifici.

## 2. Indirizzi

### 2.1 Sviluppo delle attività aeree e suddivisione delle funzioni

Lo sviluppo delle attività aeree in Ticino va perseguito nell'ottica di:

- a. concentrare le funzioni principali negli aerodromi di Lugano-Agno e di Locarno;
- b. allineare lo sviluppo delle singole tipologie di aviazione con l'evoluzione nazionale/continentale e con le necessità regionali;
- c. considerare adeguatamente le necessità della protezione ambientale e dell'inserimento paesaggistico-territoriale (vedere schede VI e PI).

La suddivisione delle funzioni e delle attività aviatorie, a medio e lungo termine, per gli aerodromi ticinesi prevede:

- d. aeroporto regionale Lugano-Agno: assicurare i collegamenti aerei di linea e d'affari con il resto della Confederazione e con le maggiori capitali europee;
- e. campo di aviazione di Locarno: mantenere le attuali funzioni civili e militari e le rispettive tipologie di aviazione;
- f. campi di aviazione di Lodrino e Ambrì: consolidare il cambiamento da destinazione militare-civile verso attività aviatorie di nicchia in sintonia con le specificità locali.

### 2.2 Elicotteri

La gestione del settore elicotteri deve considerare le necessità territoriali e ambientali.

### 3. Misure

#### 3.1 Elenco degli aerodromi

<b>Impianto</b>	<b>Tipologia</b>	<b>Comune/i *</b>	<b>Consolidamento</b>
<b>Lugano-Agno</b>	Aeroporto regionale	Agno, Bioggio e Muzzano	Dato acquisito
<b>Locarno</b>	Campo di aviazione	Locarno	Dato acquisito
<b>Lodrino</b>	Campo di aviazione	Riviera	Dato acquisito
<b>Ambri</b>	Campo di aviazione	Quinto	Dato acquisito

#### 3.2 Elicotteri

a. Eliporti

possono essere realizzati unicamente presso gli aerodromi esistenti.

b. Aree di atterraggio esterne

occorre consolidare il nuovo approccio federale, ottimizzando l'infrastruttura necessaria per gli elicotteri impiegati nel settore del trasporto di materiale che consideri gli aspetti territoriali e ambientali.

c. Aree d'atterraggio di montagna

l'unica area di atterraggio di montagna in territorio ticinese è ubicata all'Alpe Foppa (monte Tamaro). Un suo spostamento nel Sopraceneri può essere valutato al fine di rispondere meglio alle esigenze dell'aviazione (scuole di volo) e a quelle della protezione ambientale.

\* Comuni toccati dai perimetri degli impianti.

## 4. Compiti

### 4.1 Livello cantonale

L'Ufficio del demanio e dell'Aeroporto cantonale:

- a. accompagna l'Ufficio federale dell'aviazione civile per l'allestimento delle schede di coordinamento PSIA e coordina i servizi cantonali nelle fasi di attuazione;

La Sezione dello sviluppo territoriale:

- b. accompagna pianificatoriamente l'aggiornamento delle schede di coordinamento PSIA e le fasi di attuazione;

per il tramite dell'Ufficio della pianificazione locale:

- c. verifica il corretto inserimento degli aerodromi nei Piani regolatori.

### 4.2 Livello comunale

I Comuni di\*:

Airolo, Prato Leventina, Quinto (campo d'aviazione di Ambri);

Bellinzona e Riviera (campo d'aviazione di Lodrino);

Cugnasco-Gerra, Gambarogno, Gordola, Lavertezzo, Locarno, Monteceneri, Tenero-Contra (campo d'aviazione di Locarno);

Arbedo-Castione, Lumino (campo d'aviazione di San Vittore, GR);

Agno, Bioggio, Cadempino, Collina d'Oro, Lugano, Magliaso, Manno, Muzzano (aeroporto di Lugano);

se necessario consolidano pianificatoriamente le indicazioni nelle schede PSIA approvate dal Consiglio federale.

### 4.3 Altri

Ufficio federale dell'aviazione civile

\* Comuni toccati dalle aree con limitazione degli ostacoli o con esposizione al rumore.

## 5. Documenti di riferimento e allegati

### Norme legislative principali

Legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT), 22.6.1979

Legge sullo sviluppo territoriale (Lst), 21.6.2011

Legge federale sulla navigazione aerea (LNA), 21.12.1948

Ordinanza federale sull'infrastruttura aeronautica (OSIA), 23.11.1994

Ordinanza federale sugli atterraggi esterni (OAEs), 14.05.2014

### Documenti di riferimento

CONSIGLIO FEDERALE: Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica – PSIA, Berna, 2020

CONSIGLIO FEDERALE: Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera, Berna, 2016

CONSIGLIO FEDERALE: Bericht über die Nachhaltigkeit im Luftverkehr, Berna, 2008

CONSIGLIO FEDERALE: Progetto territoriale Svizzera, Berna, 2012

CONSIGLIO DI STATO: Politica cantonale in materia d'infrastruttura aeronautica - PCIA, Bellinzona, 2006.

### Link utili

[bazl.admin.ch/psia](http://bazl.admin.ch/psia)



**Allegato I**

**Caratteristiche degli aerodromi ticinesi**

<b>Impianto</b>	<b>Sviluppo a medio termine in movimenti aerei annui (PSIA)</b>		<b>Infrastruttura necessaria*</b>
<b>Lugano-Agno</b> Aeroporto regionale	<b>38'000</b>	Secondo la Concessione federale del 1996 sono ripartiti in 28'000 di linea e 10'000 per l'aviazione generale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allungamento della pista da 1'420 a 1'520 metri</li> <li>- Nuovo sistema di avvicinamento satellitare da sud</li> <li>- Adeguamento delle infrastrutture di stazionamento e logistiche</li> </ul>
<b>Locarno</b> Campo d'aviazione	<b>Civile: 50'000</b>  <b>Militare: 11'000</b>	Il parametro (50'000) vale per la prima fase di attuazione della scheda PSIA decisa dal Consiglio federale nel dicembre 2014 (allungamento est della pista principale).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Allungamento della pista principale da 800 a 970 metri</li> <li>- Adeguamento delle infrastrutture di stazionamento e logistiche</li> </ul> <p>Sono in corso la programmazione e la progettazione di alcuni interventi.</p>
<b>Lodrino</b> Campo d'aviazione	<b>9'000</b>	La tipologia d'utenza è limitata a quella ora presente a Lodrino. 5'500 aerei di cui 1'500 aerei militari, 3'500 elicotteri di cui 700 elicotteri militari.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'allungamento della pista da 880 a 1'000 metri è un'ipotesi da affinare per il medio/lungo termine.</li> </ul> <p>Sono in corso i passi necessari per il consolidamento del polo tecnologico dell'aviazione della Riviera.</p>
<b>Ambri</b> Campo d'aviazione	<b>6'000</b>	5'000 movimenti per aeromobili ad ala fissa e 1'000 per elicotteri.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Accorciamento della pista a 1'285 metri.</li> <li>- Ricollocamento della base per elicotteri</li> </ul>

\* Le indicazioni relative a Lugano-Agno sono tratte dalla scheda PSIA in vigore, che attualmente è in fase di revisione.

Allegato II

Aerodromi in Ticino secondo PSIA

