

numero			Bellinzona
3037	sb	17	11 giugno 2013

Repubblica e Cantone  
Ticino

---

## Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dell'aviazione civile  
3003 Berna

### **Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA), consultazione federale della scheda di coordinamento dell'Aerodromo di Lodrino e adeguamento della parte concettuale della scheda PSIA parte III B5 eliporti**

Egregi signori,

con riferimento alla procedura di consultazione federale attivata lo scorso 15 marzo dal vostro Ufficio e dall'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), vi presentiamo le seguenti osservazioni.

#### **1. Premesse**

##### **1.1 Elaborazione della scheda di coordinamento PSIA**

Considerato che il processo pianificatorio ha visto direttamente coinvolti i nostri servizi ed i Comuni sin dal 2005 nei "protocolli di coordinazione" le presenti osservazioni si limiteranno agli aspetti generali e pianificatori. Innanzitutto vi ringraziamo per aver attivato la fase finale del processo che, in sostanza, conferma la bontà degli indirizzi cantonali in materia di infrastruttura aeronautica (Politica cantonale in materia di infrastrutture aeree – PCIA del 2006 e Piano direttore – PD del 2009). Infatti nella parte "vincolante" della scheda PSIA (cfr. "Decisioni") tutti gli aspetti sono stati considerati come P/D ("Principi" o "Dati acquisiti") ad eccezione dell'ipotesi di allungamento sud della pista di Lodrino.

Nelle prossime settimane ci esprimeremo nel merito del progetto di scheda PSIA Locarno.

Confidiamo che anche per l'ultimo aerodromo ticinese ancora sprovvisto di una pianificazione aeroportuale definitiva (Ambri) si possa entro breve concludere il processo PSIA. La tematica aperta relativa alla scheda PSIA Lugano/Agno sarà oggetto di una presa di posizione da parte del Dipartimento del territorio.

## **1.2 PSIA 2000 (parte generale) e Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2004 (LUPO)**

La politica federale in materia è definita dagli indirizzi adottati dal Consiglio federale nell'ottobre 2000 nello PSIA e nelle indicazioni del "Rapporto sulla politica aeronautica della Svizzera 2004 (LUPO)", elaborato dal Consiglio federale ed adottato dal Parlamento federale nel 2005.

Per l'infrastruttura aeronautica, nel LUPO si è definito che l'obiettivo prioritario è di *"assicurare i collegamenti della Svizzera con i principali centri urbani europei e mondiali, mantenendo concorrenziale il sistema aeronautico nazionale"* e ciò richiede un sistema aeroportuale laddove la tipologia di aerodromi come Locarno e Lodrino servono per scaricare quelli di gerarchia superiore (in Ticino l'aeroporto principale è Lugano/Agno).

## **1.3 Politica cantonale in materia di infrastrutture aeree – PCIA del 2006 e Piano direttore – PD del 2009**

Lo scrivente Consiglio di Stato adottando dapprima (2006) il PCIA ed in seguito (2009) la scheda M9 del nuovo Piano direttore cantonale ha definito le linee guida territoriali che assicureranno a medio termine lo sviluppo o il mantenimento delle infrastrutture aeree e delle attività di volo.

Rispetto ai precedenti indirizzi cantionali (PD 1990 e concezione del traffico aereo del 1987: complementarità di Lugano/Agno e Locarno), che avevano portato alla chiusura dell'Aerodromo di Ascona, i nuovi indirizzi cantionali in materia di infrastruttura aeronautica sono:

- **Aeroporto regionale di Lugano/Agno:** sviluppare e assicurare i collegamenti aerei con il resto della Confederazione e con le maggiori capitali europee;
- **Aeroporto cantonale di Locarno:** mantenere le attuali funzioni civili e militari e le rispettive tipologie d'aviazione;
- **Aerodromi di Lodrino e di Ambri:** consolidare il cambiamento di destinazione dal militare al civile con attività aviatorie di nicchia in sintonia con le specificità locali (manutenzione aeromobili, voli sportivi).

## **2. Considerazioni generali**

Lo PSIA è lo strumento di pianificazione e di coordinamento della Confederazione in materia di aviazione civile. Per ogni impianto aeroportuale, esso fissa lo scopo, il perimetro, le linee guida dell'utilizzazione, l'urbanizzazione e le condizioni quadro per l'esercizio. Lo PSIA costituisce la base per la pianificazione, le costruzioni e l'esercizio di un aerodromo.

Gli obiettivi principali dello PSIA sono:

- l'utilizzazione efficiente dell'infrastruttura aeronautica;
- l'integrazione nel sistema globale dei trasporti;
- la protezione globale dell'ambiente;
- il coordinamento territoriale.

Questa premessa ci sembra indispensabile in quanto, come si vedrà più sotto nelle osservazioni alla scheda di coordinamento di Lodrino (e in lettera separata per quanto riguarda l'Aerodromo di Locarno), a mente del CdS non vi è sufficiente rigore da parte della Confederazione nell'assolvere i compiti e nel perseguire gli obiettivi che lo PSIA stesso si dà. Attraverso la LPT, ai Cantoni e ai Comuni vengono richiesti notevoli sforzi di pianificazione del territorio e di coordinamento. È pertanto legittimo, almeno per quanto riguarda le pianificazioni settoriali e il loro coordinamento, che da parte della Confederazione vi sia lo stesso tipo di sforzo.

In questo senso, è discutibile che le schede PSIA non accennino al Piano settoriale delle SAC oppure a quello dei trasporti e non dicano esplicitamente come si intendono coordinare queste politiche territoriali di competenza della Confederazione.

## **3. Considerazioni di merito sulla proposta di scheda PSIA Lodrino**

### **3.1 Quadro pianificatorio**

La presenza di attività aviatorie è stata ripresa nel Piano direttore cantonale e più precisamente nella scheda M9 Infrastruttura aeronautica. Il perimetro dell'aeroporto è segnalato nel Piano regolatore del Comune di Lodrino e andrà adeguato dopo il suo consolidamento nella scheda PSIA.

### **3.2 Parte concettuale**

La parte concettuale dello PSIA prevede alcuni adeguamenti derivanti dalla riunione dell'eliporto e dell'ex aerodromo di Lodrino, e più precisamente:

- la cancellazione dell'eliporto dalla rete parziale degli eliporti;
- l'inserimento del campo d'aviazione nella rete dei campi d'aviazione;
- l'adeguamento delle relative rappresentazioni grafiche.

Questi adeguamenti non sollevano aspetti critici dal punto di vista della pianificazione direttrice e sono condivisi.

### 3.3 Perimetro

Per quanto riguarda il perimetro, si rileva innanzi tutto che rispetto alla versione contenuta nel verbale di coordinamento del marzo 2012, esso ha subito le seguenti modifiche (peraltro già anticipate dall'UFAC con lettera del 19 ottobre del 2012):

- declassamento a Informazione preliminare del settore sud, posto in territorio del Comune di Moleno e legato all'ipotesi di prolungamento della pista;
- ampliamento a nord-ovest in funzione della formazione di piloti d'elicottero;
- inserimento di due corridoi che collegano la pista con i due hangar seminterrati posti a ovest.

La prima modifica è coerente con lo stato d'avanzamento dell'ipotesi di prolungamento della pista ed è pertanto condivisa. A questo proposito si segnala che un eventuale allungamento dovrà essere compatibile con gli articoli della LPac e dell'OPac relativi allo spazio da riservare ai corsi d'acqua entro il 31 dicembre 2018.

Le altre, per contro, a mente del Consiglio di Stato sono ancora problematiche in quanto generano un'importante frammentazione del pregiato territorio agricolo. Nella citata lettera del 19 ottobre 2012, l'UFAC motiva le sue scelte, ma senza fornire gli elementi che permetterebbero di capire come, nella ponderazione degli interessi, si sia deciso di dare maggior peso alle attività legate all'aerodromo, rivedendo di fatto la proposta del 2012.

Il Consiglio di Stato chiede pertanto di verificare ulteriormente il limite ovest del perimetro, nell'ottica di trovare una soluzione che tenga maggiormente conto degli obiettivi di tutela delle SAC o, in subordine, di illustrare in modo più circostanziato la ponderazione degli interessi che ha portato alla definizione del nuovo perimetro.

### 3.4 Componenti naturali

Il perimetro dell'Aerodromo di Lodrino confina a nord con una zona golenale di importanza cantonale (Lodrino – Iragna, oggetto 9010 dell'inventario omonimo). A sud, la zona golenale 9009 Scubiago – Cresciano si situa al limite dell'attuale area di limitazione degli ostacoli. Si chiede che questi aspetti siano segnalati nelle *Decisioni*, subordinatamente nelle *Spiegazioni*, sotto il capitolo *Protezione della natura e del paesaggio* ed i perimetri dei biotopi indicati nella rappresentazione grafica dell'impianto. Qualora fosse portato avanti il progetto di potenziamento dell'aerodromo, precisiamo già fin d'ora che andranno valutati gli impatti sugli aspetti di protezione della natura presenti nel comparto.

### 3.5 Agricoltura

Riallacciandosi a quanto esposto sopra, si ribadisce che il perimetro posto in consultazione, oltre ad essere più ampio di quello del 2012, genera un'importante frammentazione del territorio agricolo (SAC) a ovest della pista, rendendone verosimilmente più onerosa e complessa la gestione. A mente del CdS questa impostazione deve essere come già detto verificata e chiarita, trattandosi oltretutto di coordinare due politiche territoriali che derivano direttamente da altrettanti Piani settoriali, di competenza della Confederazione.

Una volta consolidato il perimetro a livello di scheda PSIA sarà necessario verificare se e come consolidare pianificatoriamente le eventuali superfici SAC al suo interno, ritenuto l'obiettivo posto dalla Confederazione di garantire a livello cantonale un contingente di 3'500 ha. La scheda PSIA deve menzionare esplicitamente questo compito.

### 3.6 Sviluppo edilizio

La scheda PSIA definisce la funzione principale dell'impianto, ovvero quella di "aerodromo aziendale per voli legati alla manutenzione e allo sviluppo di aeromobili". Questa vocazione pone in particolare rilievo la tematica dello sviluppo edilizio dei manufatti necessari a garantirla e svilupparla.

Il CdS riconosce questo indirizzo, ma ritiene altresì importante che già a livello di scheda PSIA venga delineato il quadro per lo sviluppo delle opere edili, che deve avvenire nell'area attualmente adibita a questo scopo e in ogni caso rimanere concentrata nella fascia a ovest della pista.

### 3.7 Pericoli naturali

In relazione ai pericoli di **alluvionamento** del fiume Ticino, si rammenta che ogni nuovo intervento dovrà essere compatibile con la situazione di pericolo accertata. Probabilmente si renderà necessaria la messa in sicurezza del comparto con interventi sugli argini del fiume. A questo proposito, dal profilo cantonale resta riservata la valutazione della proporzionalità economica degli interventi e delle effettive necessità di protezione dell'aerodromo. A mente del Consiglio di Stato questa tematica dovrebbe essere menzionata nella scheda.

Si segnala che un eventuale allungamento sud della pista dovrà essere compatibile con gli articoli della LPac e dell'OPac relativi allo spazio da riservare ai corsi d'acqua entro il 31 dicembre 2018.

### 3.8 Aeromodellismo

L'aerodromo di Lodrino viene utilizzato da decenni per la pratica dell'aeromodellismo. Considerato l'impatto che questa pratica provoca altrove sul territorio cantonale (ad esempio: disturbo in periodo di nidificazione, sul Piano di Magadino, di specie avifaunistiche prioritarie per la conservazione e minacciate di estinzione) l'ipotesi di permettere quest'attività anche in futuro presso l'Aerodromo di Lodrino, in modo che possano essere sgravati altri comparti, merita di essere approfondita. Si chiede pertanto che venga valutata la possibilità di inserire nella scheda PSIA un riferimento all'attività dell'aeromodellismo nei termini descritti.

### 3.9 Altri aspetti

Si segnala un errore a pag. 3, laddove l'ipotesi di allungamento della pista è indicata "verso nord" anziché "verso sud".

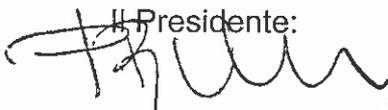
## 4. Conclusioni

Crediamo che queste indicazioni vi permettano di concludere il processo pianificatorio PSIA per Lodrino che conferma la bontà degli indirizzi cantonali in materia di infrastruttura aeronautica. Il Delegato cantonale per l'aviazione civile, ing. Davide Pedrioli (091 814 26 60) è a vostra disposizione per eventuali ulteriori informazioni.

Vogliate gradire l'espressione della nostra stima.

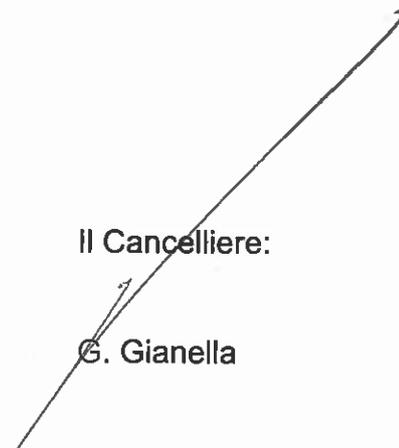
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere:



G. Gianella

#### Copia per conoscenza a:

Deputazione ticinese alle Camere federali; Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 3000 Berna; Municipio di Lodrino, 6527 Lodrino; Direzione RUAG Aviation, Via Aeroporto 14, 6527 Lodrino; Ente regionale per lo sviluppo del Bellinzonese e Valli, Via Parallela 3, 6710 Biasca; Direzione Base aerea Locarno, 6595 Riazzino; Divisione dell'economia; Divisione degli interni; Divisione dell'ambiente; Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità; Divisione delle costruzioni; Servizi generali; Sezione del militare e della protezione della popolazione; Delegato cantonale per l'aviazione civile; Dipartimento del territorio.