

Impianto: **Locarno**

TI-2

Rete parziale: Campi d'aviazione

S I T U A Z I O N E

Informazioni generali e dati tecnici:

- Cantone d'ubicazione: Ticino
- Comune del perimetro dell'impianto: Locarno
- Comuni toccati da limitazioni degli ostacoli: Cugnasco-Gerra, Gambarogno, Gordola, Lavertezzo, Locarno, Monteceneri, Tenero-Contra
- Comuni toccati da esposizione al rumore: Gambarogno, Gordola, Locarno, Tenero-Contra
- Prestazioni di traffico:
 - Ø 4 anni (2008–11): 38 900 (civili)
 - max. 10 anni (2000): 48 890 (civili)
 - base di dati CR: 63 233 (civili)
14 589 (militari)
 - Potenziale: 50 000 (civili)

Scopo dell'impianto, funzione nella rete:

L'aerodromo è utilizzato per voli civili dal 1939 e dal 1940 dal Cantone Ticino e dal DDPS come impianto con utilizzazione mista civile e militare.

La parte militare serve 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 in primo luogo 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 professionale del personale specializzato, segnatamente nel settore della manutenzione dei velivoli.

Rinvii:

Rete parziale campi d'aviazione III – B4

Documenti di base:

Esercizio civile:

- Autorizzazione d'esercizio dell'08.08.1972
- Regolamento d'esercizio dell'01.11.1972
- Catasto dei rumori giugno 1994
- Catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (in fase di approvazione, stato agosto 2012)
- Contratto per l'uso comune tra la Confederazione e il Cantone dell'01.11.1972
- Verbale di coordinazione maggio 2007, complemento novembre 2012

Esercente militare:

- Piano settoriale militare (PSM; stato 24.11.2000): aerodromo militare per aerei ad elica ed elicotteri

Stato della coordinazione:

La funzione e lo sviluppo dell'aerodromo sono coordinati con gli obiettivi e le esigenze del Piano settoriale militare (PSMI) e con la politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA), adottata dal Consiglio di Stato nell'ottobre del 2006 e ripresa nel piano direttore cantonale. Per il Cantone Ticino l'aerodromo di Locarno rappresenta un'importante ubicazione per l'aviazione generale, i voli non di linea dell'aeronautica commerciale, i voli di soccorso, i voli a motore, i voli con alianti e attività di paracadutismo, nonché la formazione e il perfezionamento professionali del personale aeronautico.

L'esercizio, il perimetro e l'infrastruttura dell'aerodromo sono essenzialmente coordinati con le esigenze di utilizzazione e con gli obiettivi di protezione del luogo (cfr. verbale di coordinazione). Nel quadro della pianificazione direttrice cantonale sono state armonizzate tutte le utilizzazioni del Piano di Magadino incluso il Piano di utilizzazione cantonale (PUC) del Parco del Piano di Magadino compreso l'aerodromo. Per assicurare all'interno del perimetro dell'aerodromo uno sviluppo territoriale ordinato dell'infrastruttura civile, l'esercente ha elaborato un Piano dell'area aeroportuale (giugno 2002). Inoltre, in collaborazione con il DDPS, l'esercente ha elaborato un Piano di compensazione ecologica (novembre 2006).

L'esercente intende allungare verso est la *pista con rivestimento duro* e ottimizzare le aree di parcheggio esistenti per aeromobili ed elicotteri. Inoltre è prevista la costruzione di diversi hangar per il riparo e la manutenzione dei velivoli.

Il calcolo dell'*inquinamento fonico provocato dai voli civili* si basa su 50 000 movimenti all'anno, di cui 12 500 partenze in direzione delle Bolle (lago) (cfr. cartina dell'impianto). Considerata la possibilità concreta di un allungamento della pista, il Cantone rinuncia a sfruttare completamente il potenziale di 63 000 voli previsto inizialmente per lo sviluppo dell'aerodromo.

L'aerodromo è contemplato nell'*Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP) n. 1802 «Delta del Ticino e della Verzasca»* e si trova nelle immediate vicinanze di diverse riserve di uccelli acquatici e di uccelli migratori d'importanza nazionale e internazionale. Il coordinamento tra l'esercizio dell'aerodromo e la protezione dell'avifauna riveste perciò un'importanza particolare. La questione fondamentale concernente un ampliamento dell'infrastruttura e in particolare un allungamento della pista è stata trattata a livello dipartimentale (DATEC) il 22 dicembre 2009. Il DATEC ha deciso che in linea di principio è possibile allungare la pista. Tuttavia questo intervento non deve comportare un ulteriore peggioramento delle condizioni dell'avifauna nelle aree protette e a questo scopo il DATEC ha stabilito alcune limitazioni dell'esercizio (cfr. spiegazioni).

In caso di modifiche dell'infrastruttura aeronautica o dell'esercizio dell'aerodromo, il DDPS o le Forze aeree vengono coinvolti nella procedura di approvazione dei piani.

D E C I S I O N I	P/D	R	I
<p>Funzione dell'impianto: L'aerodromo di Locarno è un campo d'aviazione con utilizzazione mista civile e militare. Nell'ottica dell'aviazione civile serve in primo luogo allo svolgimento dei voli a motore e dei voli a vela dell'aviazione sportiva nonché alla formazione e al perfezionamento aeronautico di piloti e paracadutisti. Inoltre l'aerodromo è un'importante ubicazione per i voli di salvataggio, d'affari, turistici e di lavoro che hanno un interesse pubblico, nonché per la manutenzione di velivoli la formazione e il perfezionamento tecnico del personale aeronautico.</p> <p>Condizioni quadro d'esercizio: L'esercizio civile dell'aerodromo prosegue nell'ambito delle condizioni quadro esistenti in modo da non comportare un ulteriore peggioramento delle condizioni delle zone protette circostanti. Provvedimenti d'esercizio volte a proteggere l'avifauna devono essere integrati nel regolamento d'esercizio. Ciò deve avvenire con il successivo progetto edilizio di una certa importanza, tuttavia al più tardi entro cinque anni dall'approvazione della presente scheda. Al fine di ridurre l'impatto ambientale, l'esercente dell'aerodromo adotta i provvedimenti d'esercizio secondo il principio di prevenzione e vigila sul rispetto delle prescrizioni.</p> <p>Perimetro dell'aerodromo: Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti, compreso il settore per le opere edili e le superfici d'esercizio (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Un allungamento della pista in direzione est [1] può essere realizzato, se vengono attuati provvedimenti d'esercizio per la protezione dell'avifauna. Questi provvedimenti comprendono regolamentazioni speciali per l'avvicinamento, il decollo e il sorvolo delle Bolle di Magadino, nonché contingentamenti quotidiani durante i periodi di migrazione degli uccelli. Inoltre l'ampliamento della pista non deve comportare un aumento dei decolli di jet e velivoli plurimotore sulle Bolle e i voli degli altri tipi di aeroplani devono essere contingentati in direzione delle Bolle. Per poter assicurare all'interno del perimetro dell'aerodromo uno sviluppo edilizio ordinato, l'esercente definisce le zone di costruzione civili in un piano del comprensorio, concentrando le nuove opere edili nella zona esistente [2].</p> <p>Esposizione al rumore: La zona esposta al rumore limita il previsto margine di sviluppo dell'esercizio di volo (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Il Cantone e i Comuni ne tengono conto nei loro piani direttori e di utilizzazione. La determinazione dell'inquinamento fonico ammesso ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) e l'adeguamento del catasto dei rumori avviene nel quadro della procedura di approvazione relativa al regolamento d'esercizio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • • • • • 		

	P/D	R	I
<p>Limitazione degli ostacoli: La zona con limitazione degli ostacoli mostra dove devono essere coordinati l'esercizio di volo e l'utilizzazione del suolo in merito alla limitazione in altezza (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Sono determinanti le superfici di limitazione degli ostacoli contenute nel relativo catasto.</p> <p>In caso di un allungamento della pista, va adeguato il catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli. I Cantoni e i Comuni tengono conto della superficie di limitazione degli ostacoli della pista allungata nei loro piani di utilizzazione.</p> <p>Protezione della natura e del paesaggio: Le superfici non utilizzate per l'aviazione nelle aree dell'aerodromo sono da rivalutare quali superfici di compensazione ecologica nel rispetto delle esigenze aeronautiche (norme di sicurezza, esigenze di ampliamento). Vanno tenuti in considerazione gli interessi connessi all'utilizzazione agricola. Al riguardo, l'esercente elabora un piano con i servizi militari. Quest'ultimo deve essere attuato entro cinque anni.</p> <p>L'esercente prende in esame provvedimenti al fine di offrire maggiore spazio al canale e alla sua riva nella zona di stazionamento degli alianti [3] e le sottopone ai servizi federali competenti per valutazione.</p> <p>S P I E G A Z I O N I</p> <p>Funzione, esercizio: Il 17 ottobre 2006 il Consiglio di Stato ha adottato la nuova politica cantonale in materia di infrastruttura aeronautica (PCIA), definendo una ripartizione complementare dei compiti tra gli aerodromi di Lugano-Agno e Locarno: lo scalo di Lugano-Agno deve assicurare i collegamenti aerei con il resto della Svizzera e le città europee più importanti, quello di Locarno deve mantenere le sue funzioni civili e militari con le rispettive tipologie di traffico. Questa ripartizione funzionale per l'esercizio civile è ripresa nel PSIA.</p> <p>Condizioni quadro d'esercizio: L'aerodromo di Locarno è contemplato nell'Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali d'importanza nazionale (IFP, n. 1802) e si trova nelle immediate vicinanze delle Bolle di Magadino, una riserva di uccelli acquatici e migratori d'importanza nazionale iscritta come riserva naturale protetta nella Convenzione di Ramsar. Le Bolle di Magadino sono uno dei luoghi di sosta più importanti per uccelli migratori prima e dopo il loro sorvolo delle Alpi e rivestono un ruolo fondamentale quasi tutto l'anno per l'avifauna.</p> <p>Secondo l'articolo 6 della legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio (LPN), per i progetti che non rivestono un'importanza nazionale e che possono causare danni rilevanti non sono ammesse deroghe al principio secondo il quale un oggetto deve essere conservato intatto nelle condizioni stabilite nell'inventario.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • • • • 		
	<p>ENTI COMPETENTI <i>Ufficio federale competente per l'esercizio civile:</i> Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), 3003 Berna <i>Esercente civile:</i> Aeroporto cantonale di Locarno 6596 Gordola</p>		

Nel rielaborare il regolamento d'esercizio devono essere previsti provvedimenti d'esercizio volti a ridurre l'impatto ambientale secondo il principio di prevenzione. Particolare attenzione va prestata agli orari al di fuori dell'esercizio militare, in particolare ai voli ripetuti nello spazio dell'aerodromo che presentano uno specifico potenziale di disturbo. La rielaborazione del regolamento d'esercizio può avvenire sia mediante una procedura separata che nell'ambito di un progetto edilizio. Nel caso non venga richiesto un progetto edilizio, la domanda concernente il regolamento d'esercizio deve essere presentata al più tardi entro cinque anni dall'approvazione della presente scheda.

In relazione a un allungamento della pista si devono evitare ulteriori peggioramenti delle condizioni dell'avifauna nella riserva delle Bolle di Magadino tramite contingentamenti dei voli e condizioni d'esercizio. Concretamente il DATEC, nella sua decisione del 22 dicembre 2009, mette in relazione il previsto allungamento della pista con le seguenti condizioni relative all'esercizio civile dell'aerodromo:

a) avvicinamenti, decolli e sorvoli delle Bolle di Magadino

- divieto di utilizzazione dello spazio aereo sulla zona A e se possibile sulla zona B al di sotto dei 300 m dal suolo per tutti i velivoli che non devono utilizzare traiettorie di avvicinamento e di decollo al di sopra di queste zone (elicotteri);
- regolamentazione delle traiettorie di avvicinamento e di decollo per aeroplani in modo che l'utilizzazione dello spazio aereo sopra la riserva, a un'altezza inferiore ai 300 m, sia limitato a una rotta il più possibile breve;
- nessuna virata sull'area protetta;
- decolli e atterraggi possibilmente in direzione di Bellinzona;
- rinunciare il più possibile ai voli all'alba, all'imbrunire e ai voli notturni;
- le dichiarazioni d'intenti previste per l'esercizio militare nell'accordo del 2005 vanno riprese per l'esercizio civile.

b) contingentamento dei movimenti

Secondo la proposta contenuta nel rapporto sull'impatto ambientale del novembre 2005 (punto 5.5 fauna pag. 102 s., raccomandazioni del prof. Fornasari), i movimenti civili sulla Bolla rossa, durante i periodi di migrazione degli uccelli dal 15 marzo al 30 aprile (1° periodo di migrazione) e dal 15 agosto al 30 ottobre (2° periodo di migrazione), vanno limitati come segue:

- prima delle 08.00 ora locale (LT) max. 8 sorvoli/anno (per tutti i tipi di velivoli);
- tra le 08.00 e le 09.00 LT max. 5 sorvoli/periodo di migrazione con jet e velivoli bimotore (al massimo però 1 sorvolo/giorno), inoltre max. 5 sorvoli con altri velivoli/giorno;
- tra le 09.00 e le 10.00 LT max. un sorvolo/giorno con un jet; sono ammessi al max. 6 sorvoli durante il 1° periodo di migrazione e al max. 9 sorvoli durante il 2° periodo di migrazione;
- max. 100 sorvoli/giorno (per tutti i tipi di velivoli);
- rispetto di un intervallo di tempo di almeno 3 minuti per tutti i decolli sulle Bolle, anche al di fuori dei periodi di migrazione,

c) limitare i decolli di jet civili e velivoli plurimotore sulle Bolle di Magadino allo stato attuale;

d) definire un contingente di decolli sulle Bolle per le altre categorie di velivoli.

Il numero di decolli in direzione delle Bolle di Magadino con aeroplani a motore e la quota di jet e velivoli plurimotore possono essere evinti dai dati statistici sottostanti.

	anno					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Totale decolli in direzione delle Bolle	9852	9008	8444	10.109	8888	9934
di cui jet e velivoli plurimotore	357	360	467	375	319	376

Le misure concrete saranno riprese nel regolamento d'esercizio e dovranno essere approvate nell'ambito di una procedura di diritto aeronautico. Al riguardo, va consultata tra l'altro anche la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP).

Nel quadro dei suoi investimenti, l'esercente dell'aerodromo deve tenere conto di possibili limitazioni d'esercizio dovute alla vicinanza con la riserva di uccelli acquatici e uccelli migratori e non può giustificare un'estensione dell'esercizio con un indotto economico insufficiente in relazione agli investimenti intrapresi.

Per l'esercizio militare nella zona della riserva di uccelli acquatici e migratori, le Forze aeree e l'UFAM, d'intesa con i Cantoni, hanno definito regole particolari.

Perimetro dell'aerodromo, infrastruttura:

Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio aeroportuale con gli impianti civili, all'interno del quale sono situati due piste in erba, una pista con rivestimento duro, un sistema di rullaggio, superfici per l'atterraggio di elicotteri e superfici d'esercizio e per opere edili. All'interno del perimetro vi sono pure le superfici destinate all'utilizzazione militare dell'aerodromo. Determinate aree sono poi utilizzate sia per l'esercizio civile che per quello militare.

Si rinuncia al prolungamento di ca. 1400 m della pista con rivestimento duro verso ovest previsto originariamente e in diversi strumenti di pianificazione, poiché il relativo impatto ambientale e la sostenibilità economica non hanno potuto essere confermati. Il perimetro dell'aerodromo è stato ridotto di conseguenza.

Al fine di compensare le limitazioni d'esercizio dovute all'introduzione di norme internazionali per il traffico aereo commerciale (regolamenti JAR OPS), la pista con rivestimento duro deve essere allungata di ca. 170 m verso est. Questa modifica non comporta nessun cambiamento nella composizione attuale delle categorie di velivoli. L'allungamento della pista dev'essere coordinato con il previsto ampliamento della N13.

Il perimetro dell'aerodromo si sovrappone all'utilizzazione primaria secondo il piano delle zone e deve pertanto essere introdotto come indicazione in queste ultime. Gli impianti aeronautici hanno la priorità all'interno del perimetro dell'aerodromo.

Aiuti alla navigazione, impianti d'illuminazione e strutture legate alla sicurezza possono essere installati al di fuori del perimetro dell'aerodromo, se ragioni tecniche lo richiedono. L'armonizzazione con i requisiti della protezione ambientale avviene nel quadro della procedura di approvazione dei piani.

La maggior parte del perimetro dell'aerodromo è situata nella zona di pericolo e, in caso di piene, potrebbe essere inondata. Le nuove opere edili devono tenere conto di questo rischio. La verifica avviene nel quadro della procedura di approvazione dei piani.

La delimitazione degli spazi riservati ai corsi d'acqua spetta al Cantone. È possibile individuare dei conflitti solo nell'ambito dell'infrastruttura per i voli di aliante. Sarà necessario trovare soluzioni al momento dello spostamento di tale infrastruttura in un altro sito. Nel separare gli spazi riservati ai corsi d'acqua, occorre tenere conto delle esigenze dell'aviazione.

Esposizione al rumore:

La zona esposta al rumore definisce il possibile sviluppo dell'esercizio. Il calcolo delle curve del rumore si basa su 50 000 movimenti civili (di cui 12 500 decolli in direzione lago), sulla composizione della flotta e sulle traiettorie. Esso tiene conto del possibile prolungamento della pista verso est. Viene rappresentata la curva del rumore relativa al valore di pianificazione del grado di sensibilità II (VP GS II). Questa curva rappresenta anche le restanti curve del rumore (VP GS III e IV, valori limite d'immissione e valori d'allarme GS II-IV).

Nell'ambito della modifica del regolamento d'esercizio le immissioni foniche ammesse sono determinate secondo l'articolo 36 OIF, mentre il catasto dei rumori deve essere adeguato secondo l'articolo 37 OIF. La zona esposta al rumore prescrive il quadro esterno per le immissioni foniche ammesse.

Le curve del rumore relative all'esercizio militare con 11 000 movimenti all'anno non sono oggetto di questa scheda di coordinamento e non sono rilevanti ai fini dell'armonizzazione con la pianificazione del territorio.

Limitazione degli ostacoli:

La zona con limitazione degli ostacoli corrisponde alla delimitazione della superficie di limitazione degli ostacoli per l'esercizio civile secondo le norme vigenti. Nella rappresentazione grafica sono indicati i contorni delle superfici di avvicinamento e di decollo nonché i piani orizzontali. Il Cantone e i Comuni tengono conto del catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli nei loro piani di utilizzazione.

La superficie di limitazione degli ostacoli per l'allungamento della pista è indicata separatamente nella rappresentazione grafica e non è ancora contenuta nell'attuale catasto. Il catasto dovrà essere adeguato con l'approvazione del prolungamento della pista.

Protezione della natura e del paesaggio, ambiente:

Nel corso degli anni, nell'area dell'aerodromo e nelle sue immediate vicinanze sono stati definiti i seguenti inventari di importanza nazionale e internazionale:

IFP:	1802	Delta del Ticino e della Verzasca
Zona palustre:	260	Piano di Magadino
Zona golenale:	168	Ciossa Antognini
Zona golenale:	169	Bolle di Magadino
Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori:	119	Bolle di Magadino (TI)

Da parte della Confederazione e del Cantone la ragione d'essere dell'aerodromo e il suo sviluppo non sono mai stati messi in discussione (cf. PSIA 18 ottobre 2000 e scheda piano regolatore cantonale M9).

Le ripercussioni dell'aerodromo sulle zone protette circostanti non sono di norma dovute agli impianti in sé, ma al loro esercizio. Per queste ragioni, laddove è giustificato, la realizzazione di progetti edilizi va associata a provvedimenti d'esercizio (ad es. allungamento della pista, cfr. condizioni quadro d'esercizio). Tali provvedimenti devono essere definiti caso per caso nell'ambito della corrispondente procedura d'approvazione di diritto aeronautico. Di norma, la CFNP deve essere consultata per tutti i progetti previsti.

Nella Zona Isolone [3] la distanza tra la riva del canale e la superficie di stazionamento degli aerei è ritenuta insufficiente a livello ambientale. L'esercente deve esaminare provvedimenti volti a migliorare la situazione. Gli edifici esistenti possono continuare ad essere utilizzati e sottoposti a manutenzione in misura limitata. Al più tardi quanto si rende necessario un loro risanamento, devono essere demoliti e il luogo deve essere ripristinato nel rispetto della natura. Gli edifici possono essere sostituiti in un altro luogo favorevole all'esercizio – se necessario anche all'esterno della parte costruita – tenendo conto della protezione della zona palustre.




La realizzazione di misure di valorizzazione ecologica deve tener conto delle possibilità naturali, paesaggistiche e gestionali. Il valore di riferimento su cui basarsi è il 12 per cento della superficie dell'aerodromo. Le misure di compensazione devono essere realizzate innanzitutto all'interno del perimetro. Laddove risulta opportuno, possono essere prese in considerazione misure al di fuori del perimetro.

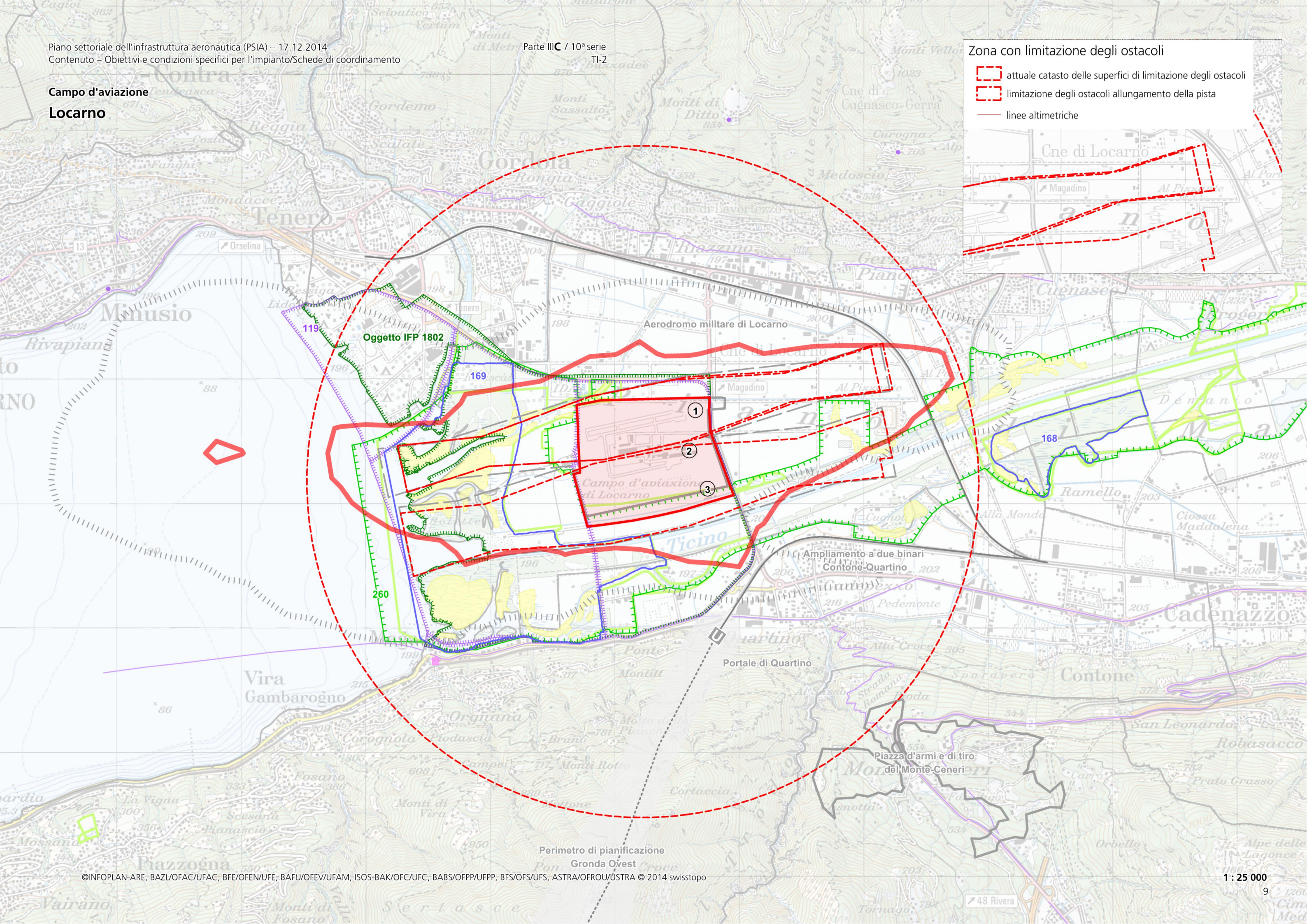
Il Dipartimento del territorio, in collaborazione con la Fondazione Bolle di Magadino e il DDPS, ha elaborato un piano di compensazione ecologica (PCE) che tiene conto di queste esigenze. Il PCE si rifà alle raccomandazioni della Confederazione del 2004 concernenti la «Compensazione ecologica negli aerodromi». L'attuazione delle misure deve essere regolata nell'ambito della prossima procedura di approvazione dei piani al più tardi entro cinque anni. Gli elementi legati al prolungamento della pista devono essere realizzati in questo contesto.

All'interno del perimetro dell'aerodromo si trovano superfici per l'avvicendamento delle colture, secondo il piano direttore cantonale. Eventuali compensazioni rese necessarie dall'edificazione di queste superfici si basano sulle condizioni del piano direttore cantonale. La disposizione concreta è stabilita nel quadro della procedura di approvazione dei piani.

**Campo d'aviazione
Locarno**

Zona con limitazione degli ostacoli

-  attuale catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli
-  limitazione degli ostacoli allungamento della pista
-  linee altimetriche



Perimetro di pianificazione
Gronda Ovest

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL Contenus du PSIA Contenuti PSIA

Flugplatzperimeter
périètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

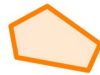
Gebiet mit Hindernisbegrenzung
territoire avec limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)*
territoire exposé au bruit (VP DS II)*
aera con esposizione al rumore (VP GS II)*

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax. Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports.

In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

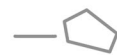
Verknüpfungen zum Text

Renvoi au texte

Rinvio al testo



Inhalte anderer Sachpläne Contenus d'autres plans sectoriels Contenuti degli altri piani settoriali



Waffen- und Schiessplätze
places d'armes et de tir
piazze d'armi e di tiro



Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari



Infrastruktur Schiene (Projekte)
infrastructure rail (projets)
infrastruttura ferroviaria (progetti)



Übertragungsleitungen (Projekte)
lignes de transport d'électricité (projets)
elettrorodotti (progetti)



Geologische Tiefenlager (Projekte)
dépôts en couches géologiques
profondes (projets)
depositi in strati geologici profondi
(progetti)

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung Objets de protection d'importance nationale Oggetti protetti di importanza nazionale



BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP



Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre



Flachmoor
bas-marais
palude



Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione



Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi



Gletschervorfeld/Aue
zone alluviale
zona golenale



Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori



Jagdbanngebiet
district franc
bandita



Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica



Kulturgut
bien culturel
bene culturale



ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS



Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
voie de communication historique d'importance nationale
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale

Weitere Inhalte

Autres contenus

Altri contenuti



Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale



Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale



Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Terminologia relativa alla scheda di coordinamento

Comuni di ubicazione	Comuni sui cui territori si estende il perimetro dell'aerodromo definito nel PSIA. Il perimetro dell'aerodromo delimita la superficie occupata dagli impianti dell'aerodromo.
Comuni con limitazione degli ostacoli	Comuni i cui territori sono interessati dalla zona con limitazione degli ostacoli definita nel PSIA. Nel caso di aerodromi concessionati, la zona con limitazione degli ostacoli corrisponde al limite esterno delle superfici di limitazione degli ostacoli conformemente al piano delle zone di sicurezza secondo l'articolo 42 della legge sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0); nel caso dei campi d'aviazione, al limite esterno delle superfici di limitazione degli ostacoli conformemente al relativo catasto secondo l'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1).
Comuni con esposizione al rumore	Comuni i cui territori sono interessati dalla zona con esposizione al rumore definita nel PSIA. È decisivo il valore di pianificazione del grado di sensibilità II conformemente all'Allegato 5 dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41).
Prestazioni di traffico	
- Media in 4 anni	Media dei movimenti annui di volo a motore negli ultimi quattro anni.
- Max 10 anni	Numero massimo di movimenti annui di volo a motore negli ultimi dieci anni (compreso l'anno di riferimento).
- Base di riferimento CR	Numero di movimenti di volo annui con indicazione dell'anno di riferimento, sul quale si basa il catasto dei rumori (CR) in vigore.
- Potenziale PSIA	Numero di movimenti di volo annui fissato nel processo di coordinamento, avente valore di riferimento per lo sviluppo futuro e che serve da base per il calcolo della curva dell'esposizione al rumore.
Decisioni	<ul style="list-style-type: none">• Dati acquisiti D• Risultati intermedi R• Informazioni preliminari I

Dati acquisiti

D

I dati acquisiti indicano come sono state coordinate tra loro le attività d'incidenza territoriale. Una disposizione di coordinamento è classificata come dato acquisito se:

- ha avuto luogo una sufficiente collaborazione e
- i requisiti materiali relativi alla coordinazione sono adempiuti (coordinazione di massima).

Ai sensi dell'art. 15 OPT un progetto concreto può essere definito dato acquisito solamente qualora un fabbisogno per il progetto sussiste, ubicazioni alternative sono state esaminate, il progetto esige l'ubicazione prevista, le ripercussioni rilevanti su territorio e ambiente possono essere in linea di massima valutate e la compatibilità legale del progetto è presumibilmente data.

I dati acquisiti vincolano le autorità dal punto di vista materiale e della procedura; essi determinano il quadro territoriale, temporale e organizzativo al quale si devono attenere le autorità nello svolgimento delle loro attività d'incidenza territoriale.

Risultati intermedi

R

I risultati intermedi indicano le attività d'incidenza territoriale per le quali la coordinazione non è ancora ultimata in tutte le sue parti. Una disposizione di coordinamento è considerata un risultato intermedio se:

- la collaborazione è stata avviata e
- non può ancora essere valutato in maniera definitiva se i requisiti materiali relativi alla coordinazione sono adempiuti.

I risultati intermedi vincolano le autorità dal punto di vista della procedura e, qualora esista un accordo, materiale; essi obbligano inoltre le autorità ad informarsi reciprocamente nel caso in cui le circostanze cambiassero notevolmente.

I mandati di verifica sono classificati per definizione come risultati intermedi.

Informazioni preliminari

I

Le informazioni preliminari indicano le attività d'incidenza territoriale che possono avere rilevanti ripercussioni sull'utilizzazione del suolo, ma che non possono essere ancora circoscritte nella misura necessaria per essere coordinate. Una disposizione di coordinamento è considerata un'informazione preliminare se:

- la prevista attività d'incidenza territoriale è ancora troppo indefinita per stabilire la necessità di coordinazione sovralocale e
- la collaborazione non è ancora stata avviata.

Le informazioni preliminari vincolano le attività dal punto di vista della procedura; esse obbligano le autorità ad informarsi reciprocamente qualora le circostanze cambiassero notevolmente.