

Del 10 maggio 1972

Messaggio del Consiglio federale concernente l'assegnazione di un sussidio per l'ampliamento dell'aeroporto di Ginevra (5. tappa)

Il messaggio si articola in quattro capitoli principali concernenti segnatamente: l'introduzione, le generalità, la quinta tappa d'ampliamento dell'aeroporto di Ginevra-Cointrin e le osservazioni finali. I singoli capitoli sono corredati di numerose tavole statistiche. Il messaggio si chiude con il disegno di decreto federale e con il piano di situazione.

Nell'introduzione si specifica che il Consiglio di Stato del Cantone di Ginevra ha chiesto, entro i limiti delle disposizioni pertinenti, un sussidio per la quinta tappa d'ampliamento dell'aeroporto, le cui spese di costruzione sono valutate a 101,698 milioni di franchi. Da tale cifra va dedotta la somma di 1,812 milioni di franchi necessaria per la costruzione di un padiglione provvisorio per le merci. La deduzione è imposta in quanto gli impianti provvisori non danno diritto a sussidio. Vanno però aggiunti 1,367 milioni di franchi di spese a carico della Confederazione per gli impianti destinati alla sicurezza aerea generale. Conseguentemente, l'ammontare totale della spesa per la quinta tappa d'ampliamento è di 101,253 milioni di franchi. Il Cantone di Ginevra provvede al finanziamento come segue: 44,100 milioni stanziati in votazione popolare del 7 febbraio 1971; 14,820 milioni stanziati nel preventivo 1971 e 18,541 milioni nel preventivo del 1972; 22,425 milioni, necessari alla costruzione di taluni edifici e all'ampliamento degli impianti di distribuzione del carburante, saranno messi a carico dei locatari e degli utenti.

Il Consiglio federale propone un sussidio massimo di 32,374 milioni di franchi, per la parte di spese di costruzione di 99,886 milioni di franchi, e l'approvazione di un credito di 1,367 milioni di franchi, per gli impianti destinati alla sicurezza aerea. I prezzi determinanti per l'allestimento del preventivo sono quelli del 1° aprile 1970. Un superamento è ammesso soltanto in quanto determinato dal rincaro.

Il capitolo «Generalità» riassume anzitutto l'istoriato dell'aeroporto a contare dal 19 giugno 1920, data in cui il Gran Consiglio ginevrino concesse un credito di 675 000 franchi per l'acquisto dei terreni. All'uopo rechiamo integralmente la tavola numero 1 che riassume le spese di costruzione e d'impianto fino al 31 ottobre 1970.

Tavola I

Aeroporto di Ginevra Cointrin

Spese di costruzione e d'impianto fino al 31 ottobre 1970

	Spese lorde	Aliquote	
		della Confede- razione	del Cantone di Ginevra
	Mio. fr.	Mio. fr.	Mio. fr.
Decr. del Gran Consiglio del 19.6.1920	0,675		0,675
Acquisto terreni, agosto 1932	0,120		0,120
Decr. del Gran Consiglio del 13.3.1935	3,112		3,112
1 ^a e 2 ^a tappa d'ampliamento: DF del 21 giu. 1945	16,136	4,928	11,208
3 ^a tappa d'ampliamento: DF dell'8 dic. 1948	20,990	6,296	14,694
1 ^a - 3 ^a tappa d'ampliamento: impianti di sicurezza aerea della Con- federazione	0,461	0,461	—
4 ^a tappa d'ampliamento: DF del 30.9.1957 e 6.3.1963	222,948	52,456	170,492
4 ^a tappa d'ampliamento: impianti di sicurezza aerea della Con- federazione	4,034	4,034	—
Totale	268,476	68,175	200,301

Secondo le valutazioni risulta che nel 1980 i movimenti d'aviogetti di trasporto si aggirerà tra i 87 500 e i 107 000 atterramenti. Gli impianti di registratura e di spedizione dovrebbero avere una capacità di 5 a 7 milioni di passeggeri e di 303 000 tonnellate di merci. Inoltre atterreranno circa 43 000 aeromobili privati che decolleranno con circa 54 000 passeggeri. Orbene, se questo traffico fosse regolarmente ripartito sull'arco di un anno, gli impianti aeroportuali attuali sarebbero ancora più che sufficienti. Tuttavia, il traffico aeronautico europeo è soggetto a forti fluttuazioni stagionali con le punte maggiori durante l'estate. Gli organi federali e cantonali di pianificazione ritengono che nel 1976, durante le ore di punta, atterreranno dai 27 ai 35 aeromobili da trasporto. Con tale ritmo, la capacità della pista principale è sfruttata al massimo. Ciò significa che l'aeroporto di Ginevra, a contare dal 1976, potrebbe trovarsi in difficoltà nell'assorbire il traffico

durante i momenti di punta. Già nel 1957 si è parlato dell'allestimento di una seconda pista completamente su territorio svizzero e parallela alla pista attuale. Il problema ritorna alla ribalta e sarebbe indicato di iniziare già oggi la pianificazione di questa seconda pista. Nondimeno, decisioni di siffatta portata sono contrastate da gran parte della popolazione ginevrina, la quale, in considerazione dello sviluppo impreveduto del traffico aereo a Ginevra e la degradazione delle condizioni ambientali che esso comporta, è indotta a essere scettica verso qualsiasi tentativo inteso a potenziare il rendimento dell'aeroporto. Pertanto il quinto programma d'ampliamento è rigorosamente ristretto alle dimensioni attuali dell'aeroporto. In ogni caso, la possibilità di un'ulteriore estensione delle piste permane aperta in quanto, né il quinto programma, né il sesto pregiudicheranno la sistemazione finale tecnicamente possibile. Nel messaggio sono poi passati in rassegna i singoli lavori costituenti la quinta tappa d'ampliamento e sono indicati i decreti federali sui cui fondano le proposte. Per quanto concerne le piste e le vie di circolazione risulta particolarmente urgente il loro adeguamento agli aerei del tipo Boeing 747 il quale pesa 350 tonnellate e presenta delle dimensioni di 70 metri di lunghezza e circa 60 metri di larghezza. Inoltre, si sono rivelati necessari taluni lavori intesi a completare i settori rimasti finora improtetti. Tale sistemazione agevolerà il lavoro della polizia aeroportuale motorizzata. Parimente, occorre spostare l'illuminazione della pista in quanto, i reattori posti sotto le ali del Boeing 747, rischiano di urtare i fari di illuminazione posti ai lati della pista. Urge anche il perfezionamento del dispositivo luminoso d'avvicinamento, dell'alimentazione in corrente elettrica e degli impianti telefonici.

Sono quindi descritti i miglioramenti da apportare all'aerostazione II, per una somma di 7,138 milioni. Parimente dovrà essere ammodernata la centrale di riscaldamento. La spesa sarà di 8 650 000 franchi. Deve essere costruito un edificio tecnico della Swissair per la manutenzione dei numerosi apparecchi necessari al carico e allo scarico degli aeromobili come anche alla preparazione al volo di quest'ultimi. L'edificio sarà costruito dal Cantone sul proprio territorio. La spesa totale, comprese le installazioni speciali e le sistemazioni esterne, sarà di 7,655 milioni di cui, 600 000 franchi sono stati approvati dal Gran Consiglio ginevrino e gli altri 7,055 milioni sono anticipati al Cantone dalla Swissair. D'altronde, la Swissair dovrà pagare una pigione che sarà defalcata dalla somma anticipata. Anche l'edificio per il servizio alberghiero della Swissair deve essere potenziato. Si procederà in due tappe, una prima per una somma di 1,300 milioni di franchi e una successiva di 6,050 milioni. Un credito di 11,420 milioni si è reso necessario per la sistemazione del centro dell'aviazione leggera. Altri 11,715 milioni sono previsti per il miglioramento degli impianti radioelettrici. Grazie a quest'ultimi sarà possibile aumentare la sicurezza d'esercizio e rendere l'aeroporto meno dipendente dalle condizioni meteorologiche. L'ampliamento del servizio meteorologico inghiottirà una somma complessiva di

1,625 milioni di franchi. Ulteriori 3,600 milioni di franchi saranno devoluti al perfezionamento dell'impianto sotterraneo di distribuzione del carburante. Infine, sono stanziati 3 milioni di franchi per l'eliminazione degli ostacoli alla navigazione aerea. Seguono poi alcune spese minori per sistemazioni diverse come gli impianti per il controllo dei rumori, il servizio sgombero della neve e di impianti di salvataggio rapido (segnatamente applicabili all'impiego del Boeing 747).

L'ultimo capitolo, quello concernente le osservazioni finali, lo rechiamo integralmente:

«Terminata la quinta tappa d'ampliamento, l'aeroporto di Ginevra-Cointrin avrà assorbito circa 370 milioni di franchi sempreché il rincaro non abbia causato alcuna spesa suppletiva. Qualora il sussidio proposto per le spese di questa quinta tappa fosse accordato, la Confederazione avrà versato una somma complessiva di circa 102 milioni di franchi e il Cantone una di 268 milioni di franchi. Di quest'ultima parte, circa 15 milioni sarebbero prefinanziati da terzi. A titolo di paragone, segnaliamo che le spese complessive del Canton di Zurigo per il proprio aeroporto — pur trascurando un eventuale sorpasso dovuto al rincaro — ascenderanno a 306 milioni di franchi, nel momento in cui sarà portata a termine l'attuazione del quarto programma d'ampliamento. Questo semplice confronto basta di per sé a spiegare come molti ginevrini ritengano essere il loro aeroporto un onere troppo gravoso. Nondimeno, il fatto che il progetto di legge sia stato accettato di misura dall'elettorato ginevrino nel febbraio 1971 non costituisce unicamente una dimostrazione in favore della protezione dell'ambiente ma esprime indubbiamente anche il timore che il finanziamento attuale non tien conto dell'importanza dell'aeroporto per l'insieme della nazione e costituisce un onere eccessivo per il Cantone. Come evidenziato nella tavola statistica, l'aeroporto di Ginevra-Cointrin, per quanto concerne il traffico passeggeri, si colloca in sedicesima posizione sui trentanove aeroporti dell'Europa Occidentale precedendo quindi quello di Bruxelles, di Annover e di Lisbona. Evidentemente, le numerose organizzazioni internazionali residenti a Ginevra forniscono un gran numero di passeggeri. Ma, siffatto stato delle cose non basta di per sé a giustificare l'enorme volume di traffico che non ha niente in comune con il numero della popolazione del Cantone di Ginevra e tanto meno con la sua importanza economica e politica. La spiegazione va piuttosto ricercata nel fatto che la zona d'apporto dell'aeroporto si estende ben oltre i confini cantonali penetrando in Francia e nel resto della Svizzera. Occorre quindi chiedersi se non sia giustificata una maggiorata partecipazione da parte della Confederazione; si deciderà in merito prima di iniziare la sesta tappa.

Intanto, la Confederazione può sostenere il Cantone Ginevra nell'ampliamento del proprio aeroporto soltanto entro i limiti delle disposizioni dei decreti federali del 22 giugno 1945 e 14 dicembre 1956 relativi allo sviluppo degli aerodromi civili. Fondandoci sui decreti surriferiti vi pro-po-

niamo di assegnare un sussidio di 32,374 milioni di franchi per la quinta tappa di ampliamento dell'aeroporto di Ginevra. La somma è destinata a subsidiare costruzioni e installazioni specificate nella tavola VI secondo le aliquote indicate per ciascuna posta. Proponiamo inoltre l'approvazione di un credito di 1,367 milioni di franchi destinati a finanziare la parte della Confederazione alle installazioni destinate alla sicurezza aerea generale. Un aumento del sussidio federale di 32,374 milioni di franchi come anche dell'aliquota federale di 1,367 milioni di franchi è ammesso soltanto se il totale delle spese di 101,253 milioni di franchi è superato in seguito al rincaro e unicamente secondo il prorata di quest'ultimo. La Commissione federale della navigazione aerea ha espresso un preavviso favorevole al progetto».

È quindi raccomandata l'accettazione del progetto di decreto federale di sussidiamento, la cui costituzionalità è fondata sugli articoli 23 e 37^{ter} della Costituzione federale. Al messaggio è allegata una cartina planimetrica dell'aeroporto di Ginevra che rechiamo qui di seguito; alleghiamo pure al presente sunto il disegno di decreto federale.

(FF 1972 I, ted. pag. 1648, franc. pag. 1631 — 10. V. 1972, N. 11312).

(Disegno)

**Decreto federale
che assegna un sussidio per l'ampliamento dell'aeroporto
di Ginevra (quinta tappa)**

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto il decreto federale del 22 giugno 1945 ¹⁾ concernente l'ingrandimento degli aerodromi civili;

visto il messaggio del Consiglio federale del 10 maggio 1972 ²⁾,

decreta:

Art. 1

¹ Per la quinta tappa d'ampliamento dell'aeroporto di Ginevra la Confederazione assegna un sussidio massimo di 32,374 milioni di franchi.

² Qualora il rincaro nell'edilizia dovesse comportare un superamento dei prezzi esposti nel preventivo, il Consiglio federale potrà assegnare un sussidio suppletivo, applicando le aliquote previste nel messaggio.

Art. 2

¹ L'ampliamento deve avvenire conformemente ai progetti generali depositati presso il Dipartimento federale dei trasporti e delle comunicazioni e delle energie.

² Il preventivo è fondato sui prezzi validi il 1^o aprile 1907.

Art. 3

¹ Per il calcolo del sussidio sono considerate le spese di costruzione propriamente dette, aumentate degli onorari degli ingegneri e architetti che hanno lavorato al progetto e di quelli della direzione dei lavori fino al momento della consegna dei conti.

² Le altre spese, segnatamente quelle risultanti dall'attività di autorità e commissioni, come anche le spese inerenti al finanziamento non danno diritto al sussidio.

¹⁾ CS 7 682; RS 748.811

²⁾ FF 1972 I 1284 (sunto)

Art. 4

¹ I piani d'esecuzione definitivi e i rispettivi preventivi per ciascun oggetto devono essere sottoposti all'approvazione del Dipartimento federale dei trasporti delle comunicazioni e delle energie.

² Se al progetto sono apportate modificazioni importanti, dev'essere chiesta, prima dell'inizio dei lavori, l'approvazione del Consiglio federale.

Art. 5

I lavori devono essere condotti in maniera tale che l'esercizio dell'aeroporto possa essere assicurato senza interruzioni.

Art. 6

¹ L'esecuzione dei lavori soggiace alla vigilanza dell'Ufficio aeronautico federale.

² Il governo del Cantone di Ginevra fornisce ai funzionari di questo Ufficio tutte le informazioni e il sostegno necessari.

Art. 7

¹ I conti di costruzione vanno allestiti separatamente per ciascun oggetto.

² I sussidi federali sono versati per acconti, secondo i conteggi semestrali approvati dall'Ufficio aeronautico federale.

Art. 8

Per gli impianti di sicurezza aerea che sono a carico della Confederazione è stanziata una somma di 1,367 milioni di franchi.

Art. 9

¹ È assegnato al Cantone di Ginevra il termine di un mese per l'accettazione delle clausole del presente decreto.

² Ove la dichiarazione non avvenga tempestivamente, il decreto perde validità.

Art. 10

¹ Il presente decreto che non riveste obbligatorietà generale entra immediatamente in vigore.

² Il Consiglio federale è incaricato di eseguirlo.

Del 10 maggio 1972 Messaggio del Consiglio federale concernente l'assegnazione di un sussidio per l'ampliamento dell'aeroporto di Ginevra (5. tappa)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1972
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.06.1972
Date	
Data	
Seite	1284-1290
Page	
Pagina	
Ref. No	10 110 639

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.