

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Elicotteri: come tollerare un'illegalità

L'attuale utilizzazione dell'ex aerodromo militare di Ambri da parte di un'azienda di elicotteri è stata oggetto di svariati articoli sulla stampa e di interventi sia alla radio, sia alla televisione: le polemiche sui mass media hanno però lasciato un sentore di contraddizione e un'indicazione di ambiguità, anche in virtù degli interventi del Direttore della Divisione della pianificazione territoriale, Benedetto Antonini.

Ho pertanto ritenuto di dover approfondire la vicenda e ho rilevato quanto segue.

1. Basi giuridiche cantonali

Il Consiglio di Stato ha emanato delle disposizioni per regolare sia le infrastrutture dell'aviazione, sia il traffico aereo sul territorio cantonale e più precisamente:

- il decreto esecutivo concernente i voli a bassa quota e gli atterraggi estremi effettuati con elicotteri, del 17 giugno 1987, modificato il 17 luglio 1995;
- il decreto esecutivo concernente le infrastrutture dell'aviazione civile nel Canton Ticino, del 19 aprile 1989, il cui articolo 9 testualmente recita, in merito agli eliporti: "Al fine di stabilizzare la situazione attuale, la pianificazione deve prevedere sul territorio cantonale al massimo due basi d'elicotteri."

Rilevo che ambedue i decreti citati sono tuttora in vigore.

2. Relazione con il diritto federale

Ovviamente i decreti esecutivi citati sono stati emanati sotto il regime della legge federale sulla navigazione aerea, del 21 dicembre 1948.

Vero è che questa legge è stata più volte modificata, con particolare riferimento alla modifica in vigore dal 1° gennaio 1995: tuttavia questa modifica nulla toglie alla validità dei decreti esecutivi cantonali, come si rileva dalla più recente giurisprudenza del Tribunale federale (STF del 22 febbraio 1996 in re Schweizerischer Haengegleiter-Verband contro il Canton AI) e come d'altronde presupposto dallo stesso Consiglio di Stato, perché altrimenti la modifica del 17 luglio 1995 del primo decreto esecutivo citato non avrebbe senso alcuno.

3. Aerodromo di Ambri

Nell'ambito della propria ristrutturazione, il Dipartimento militare federale ha deciso di rinunciare all'utilizzazione di diversi aerodromi, fra cui quello di Ambri: concettualmente queste infrastrutture restano in proprietà della Confederazione, ma vengono date in gestione a persone fisiche o giuridiche civili per essere utilizzate sia a scopi aviatori, sia per usi che nulla hanno a che vedere con l'aviazione medesima.

La destinazione finale di questi aerodromi, compreso quello di Ambri, verrà decisa dal Consiglio federale sulla base di un piano settoriale sulle infrastrutture dell'aviazione SIL, ancora in fase di elaborazione, che non sarà pronto per decisione prima dell'anno venturo.

Per questo motivo, in via del tutto transitoria, il Dipartimento militare federale ha dato in gestione l'infrastruttura di Ambri all'Associazione Aerodromo Ambri-Piotta di Quinto, contratto questo che spira definitivamente il 31 dicembre 1997, per ovvi motivi di compatibilità con la futura adozione del già citato SIL.

Sotto il profilo giuridico si rileva che, qualora sull'aerodromo di Ambri dovessero svolgersi unicamente attività aviatorie civili, questo costituirebbe un cambiamento di destinazione, il che richiederebbe l'ossequio delle procedure imperative previste dall'articolo 37 della Legge sulla navigazione aerea e delle norme inserite nelle relative ordinanze.

4. Heli Rezia

Da tempo l'Heli Rezia cerca d'insediarsi a sud delle alpi. Falliti i tentativi di ottenere una base in Mesolcina e un uso accresciuto sull'Aeroporto di Agno, dall'autunno del 1994 questa azienda si è insediata ad Ambri.

In altri termini, da circa due anni la Heli Rezia esegue voli commerciali con elicottero dalla base situata di fatto sull'aerodromo di Ambri.

Va notato che la Heli Rezia non dispone né di un'autorizzazione generale d'esercizio, né di quella per voli commerciali: per ovviare alla mancanza di queste autorizzazioni, indispensabili per poter legalmente effettuare voli commerciali, la Heli Rezia ha inserito i suoi elicotteri e i suoi piloti nell'organico della Heli Linth AG di Mollis/GL.

Concretamente si tratta di un chiaro abuso di diritto: questa constatazione è confortata dallo stesso Ufficio federale dell'aviazione civile, che per analoga fattispecie aveva chiaramente parlato di una situazione inammissibile (lettera alla Heliswiss, del 13 dicembre 1990).

5. Aspetti economici

Talora l'insediamento della Heli Rezia ad Ambri viene giustificato con un presunto beneficio economico per la regione Tre Valli. A questo proposito va chiaramente detto che:

- il personale della Heli Rezia, con particolare riferimento alle attività qualificate, risulta domiciliato al di fuori della regione Tre Valli e in parte addirittura al di fuori del territorio cantonale;
- il mercato dei trasporti mediante elicottero, in termini di marketing, non è del tipo "push", bensì "pull" e già prima dell'avvento di Heli Rezia l'offerta di servizio era ben superiore alla domanda in continua contrazione; ne deriva palesemente che ad ogni posto di lavoro eventualmente creato nella zona di Quinto corrisponde almeno un posto di lavoro eliminato presso le compagnie operanti in Ticino;
- la società Heli-TV SA ha fruito largamente degli aiuti cantonali (promovimento economico) e federali (decreto Bonny) proprio perché si è insediata a Lodrino, ovvero in una zona economicamente depressa delle Tre Valli, situata a pochi minuti di volo da Ambri.

6. Politica del Consiglio di Stato

Come esposto, il Consiglio di Stato ha inteso regolamentare anche le infrastrutture dell'aviazione nel Cantone. Il concetto della limitazione a due basi d'elicottero sul territorio cantonale è stato chiaramente ribadito con lettera del 18 ottobre 1994 del Dipartimento del territorio alla Swiss Helicopter Association, scritto questo firmato anche da Benedetto Antonini.

In una nota a protocollo del Consiglio di Stato del 28 novembre 1995 il Governo cantonale, al punto 2, risolve testualmente: "In attesa dello specifico piano settoriale del Consiglio federale, è esclusa la creazione di ulteriori basi per elicotteri sul territorio cantonale".

In spregio alla risoluzione citata, con lettera 12 marzo 1996 all'Ufficio federale dell'aviazione civile il Consiglio di Stato chiede però che venga autorizzata a titolo sperimentale e con effetto dal 1. aprile 1996 l'attività di una nuova base di elicotteri sull'aerodromo di Ambri.

Con risposta del 12 aprile 1996 l'Ufficio federale dell'aviazione civile respinge la richiesta del Consiglio di Stato, affermando testualmente "non possiamo rilasciare un'autorizzazione provvisoria per l'esercizio della base per elicotteri ad Ambri".

* * * * *

Da quanto esposto si evince chiaramente che da 2 anni circa un'azienda di elicotteri esegue illegalmente voli di trasporti commerciali, avendo quale base effettiva l'aerodromo di Ambri. Questa situazione invero poco compatibile con l'immagine che l'Autorità in genere ed il Consiglio di Stato in particolare dovrebbero veicolare ai cittadini, mi spingono a formulare le seguenti domande al Consiglio di Stato.

1. Come giustifica il Consiglio di Stato l'agire contraddittorio di uno dei più alti funzionari dell'Amministrazione cantonale, il Direttore della Divisione della pianificazione territoriale Benedetto Antonini, in materia di elicotteri ed eliporti?
2. Qual è l'atteggiamento in merito del Consigliere di Stato Direttore del Dipartimento del territorio, on. Marco Borradori, tenuto conto del fatto che per sua stessa ammissione egli ha stretti legami con la famiglia Belloli (proprietaria dell'Heli Rezia) e che la Lega si è appunto servita di detta compagnia per la sua festa al Cristallina nell'agosto del 1995 (come risulta dalle foto apparse sul "Mattino della Domenica")?
3. Quali ragioni può addurre il Consiglio di Stato per la modifica, invero assai repentina, in materia di infrastrutture aeree nel Canton Ticino?
4. Ammesso che il Consiglio di Stato in corpore abbia effettivamente cambiato la propria politica sugli eliporti, come mai non vengono ossequiate le procedure legali previste prima di mettere le parti interessate di fronte ad un fatto compiuto?
5. Non sarebbe opportuna, sempre in caso di modifica in merito alle infrastrutture dell'aviazione, una più vasta prospettiva volta ad appurare le effettive necessità di eliporti e la loro dislocazione sul territorio cantonale?
6. Giusto il principio "prior in tempore, potior in iure" non risulterebbe equo, in caso di aumento del numero di eliporti, prendere in considerazione le aziende ticinesi, con particolare riferimento a quelle che agli inizi degli anni 90 già avevano chiesto la possibilità di costituire nuove basi di elicotteri (Elitrevalli SA), piuttosto che favorire un'azienda della Mesolcina?
7. In virtù di quali criteri il Consiglio di Stato ha comunque tollerato una situazione chiaramente illegale senza intervenire per ben due anni, condizione questa che non potrebbe comunque esser sanata nemmeno in caso di modifica degli indirizzi politici e pianificatori del Governo ticinese?

SANDRO LOMBARDI