

Il Consiglio di Stato

Signor
Paolo Pamini
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione n. 131.22 del 7 novembre 2022 Impiego degli elicotteri sul suolo cantonale: occorre chiarire le regole

Signora deputata e signori deputati,

come rilevato dagli interroganti, l'importanza del trasporto di beni e persone con elicotteri è riconosciuta sia dalla popolazione ticinese che dall'economia. A causa dell'orografia del nostro Cantone, caratterizzata da rilievi spesso impervi e marcati dislivelli, l'utilizzo di questo mezzo di trasporto si rivela spesso l'unica possibilità per realizzare opere pubbliche e private ed eseguire interventi di messa in sicurezza del nostro territorio.

Considerato che la competenza generale in tema di navigazione aerea è attribuita alla Confederazione, questo Consiglio ha licenziato all'attenzione del Gran Consiglio una legge cantonale in materia di navigazione aerea (LCNA), volta a definire le (poche) competenze e procedure che il diritto federale riserva al diritto cantonale, così come auspicato nell'interrogazione.

È pure stato allestito il relativo progetto di regolamento di applicazione (RLCNA), che sarà formalmente adottato dopo l'approvazione della relativa legge e la cui adozione permetterà di abrogare il Decreto esecutivo del 1987.

Allo scopo di evitare un vuoto normativo a livello di competenze, nell'attesa di adottare il nuovo regolamento, il Consiglio di Stato ha modificato il Decreto esecutivo del 1987 rendendolo conforme alle normative del diritto federale.

Nonostante la competenza in tema di aviazione civile sia prevalentemente della Confederazione, sussistono residui margini di manovra con cui tentare di evitare eccessi e per minimizzare l'impatto fonico di questo mezzo di trasporto sulla popolazione.

Questo Consiglio ritiene che la strada da seguire sia quella della concertazione con le imprese di trasporto, piuttosto che la messa in atto di forme di boicotto o pressioni di altro tipo, provvedimenti peraltro di dubbia legalità. La competenza comunale ad autorizzare atterraggi in zone residenziali a scopo di lavoro permette inoltre ai Municipi di concordare, con la compagnia di trasporto, condizioni particolari legate per esempio agli orari e ai giorni di lavoro, ritenuto che in mancanza di accordo la decisione spetta all'UFAC previa ponderazione degli interessi.

Il Cantone, dal canto suo, ha già dato avvio – per il tramite dell’Ufficio del demanio e dell’Aeroporto cantonale – ad una campagna di sensibilizzazione – che dovrà perdurare nel tempo – rivolta alle aziende di trasporto con elicottero sul tema del rispetto (scrupoloso) delle prescrizioni federali applicabili, soprattutto in tema di quote di volo e di rotte.

Ciò premesso rispondiamo ai quesiti.

- 1. *Corrisponde al vero che il Decreto esecutivo del 1987 non è ancora stato abrogato malgrado l’esplicito invito a farlo da parte dell’UFAC nella sua lettera al CdS del 27 maggio 2015? Qualora ciò corrispondesse al vero: come mai non si è dato seguito alla richiesta dell’UFAC?***
- 2. *È vero che già da una decina di anni nei cassetti del Cantone giace un progetto di legge cantonale conforme al diritto federale (con relativo regolamento di applicazione), in materia di voli a bassa quota e di atterraggi esterni da parte degli elicotteri, che avrebbe dovuto sostituire il vecchio e superato Decreto? Qualora fosse vero, come mai questo progetto non è stato portato avanti?***

Il Consiglio di Stato ha sottoposto all’attenzione del Gran Consiglio il messaggio relativo ad una nuova legge cantonale in materia di navigazione aerea (LCNA), volta a definire le (poche) competenze e procedure che il diritto federale riserva al diritto cantonale. È pure stato allestito il relativo progetto di regolamento di applicazione (RLCNA), che sarà formalmente adottato dopo l’approvazione della relativa legge.

Il Decreto esecutivo del 1987 sarà abrogato con l’adozione di tale regolamento. Tuttavia, insieme al messaggio relativo alla LCNA, il Consiglio di Stato ha modificato il Decreto esecutivo del 1987: 1) abrogando le norme materialmente inapplicabili perché in contrasto con il diritto federale; 2) disciplinando le residue competenze cantonali, sul modello del riparto attualmente in essere. Con questo, si anticipa di fatto il futuro regolamento di applicazione della legge e si evita un vuoto normativo a livello di competenze.

- 3. *Non sarebbe il caso di elaborare in collaborazione con le aziende di elicotteri un modello di ordinanza comunale che chiarisca tutte le possibili limitazioni che i Comuni possono introdurre per ridurre l’impiego di elicotteri sul loro territorio e limitare così l’impatto fonico da essi causato? A titolo di esempio, l’art. 31 OAEs consentirebbe o no ai Comuni di proibire i voli di lavoro nelle zone residenziali in determinati giorni, orari o stagioni, o di vietare l’uso degli elicotteri per dei trasporti di materiale sui cantieri se gli stessi sono accessibili con altri mezzi?***

La Confederazione ha emanato una normativa ampiamente esaustiva in materia di navigazione aerea attraverso la legge federale sulla navigazione aerea del 21 dicembre 1948 (LNA), che regola l’uso dello spazio aereo svizzero da parte di aeromobili, da cui sono scaturite diverse ordinanze d’esecuzione, tra le quali l’OAEs, ordinanza sugli atterraggi esterni. Per principio, gli atterraggi esterni sono ammessi, sempre che l’ordinanza federale non disponga altrimenti (art. 3 cpv. 1 OAEs). Il Cantone si deve

limitare a disciplinare le competenze relative a quei pochi e ben definiti compiti che il diritto federale delega ai Cantoni.

Mediante la LCNA ed il relativo regolamento d'applicazione, s'intende confermare il ruolo sin qui svolto dai Municipi, in accordo con il diritto federale. Ad esempio, in tema di atterraggi esterni in zona residenziale, l'art. 31 OAEs attribuisce alcune facoltà ad una *autorità competente secondo il diritto cantonale*: questa autorità è individuata nel Municipio (art. 19 del Decreto esecutivo modificato e art. 4 del progetto di nuovo regolamento).

Ciò premesso, il Municipio può solo *concordare* con l'impresa di trasporto aereo gli atterraggi esterni in zone residenziali. In caso di disaccordo, la decisione spetta all'UFAC (art. 31 OAEs). Ne discende che il Municipio non ha la competenza di vietare o disciplinare in maniera restrittiva – né in un caso concreto né, in via generale, per ordinanza – l'impiego di elicotteri.

4. Quali possibilità hanno il Cantone ed i Comuni per esercitare pressioni sulle aziende di elicotteri in modo da indurle a rispettare "volontariamente" gli orari di volo stabiliti dal vecchio Decreto? Sarebbe possibile boicottare quelle aziende che non dovessero rispettare gli orari raccomandati?

Le autorità cantonali e comunali hanno la possibilità di svolgere i compiti loro conferiti dal diritto federale. Gli orari di servizio per il trasporto di materiale stabiliti dall'art. 16 del decreto esecutivo del 1987 sono inapplicabili, in quanto contrari al diritto federale; pertanto, nella citata modifica, sono stati stralciati.

Per quanto concerne gli atterraggi in zone residenziali a scopo di lavoro, come già accennato, il Municipio ha la possibilità di concordare con la compagnia di trasporto, condizioni particolari legate per esempio agli orari e ai giorni di lavoro, ritenuto che in mancanza di accordo la decisione spetta all'UFAC previa ponderazione degli interessi, in applicazione dell'art. 31 cpv. 2 OAEs.

Il proprietario del fondo interessato da atterraggi esterni ha in ogni modo la facoltà di subordinare il permesso di utilizzo del suo fondo da parte delle ditte di trasporto al rispetto di determinate condizioni.

Non è invece immaginabile boicottare delle imprese che dovessero operare conformemente al diritto federale, segnatamente sulla base di autorizzazioni rilasciate dall'UFAC.

5. Sarebbe possibile obbligare gli enti pubblici che in veste di committenti eseguono dei lavori con l'elicottero (Cantone, Comuni, Patriziati), ad imporre all'azienda prescelta il rispetto degli orari di volo stabiliti dal Decreto del 1987?

Ogni committente – sia esso pubblico o privato – ha la facoltà di chiedere alla ditta di trasporto con elicottero un'offerta per il trasporto di materiale secondo uno specifico programma di volo.

L'eventuale introduzione di un obbligo a carico degli enti pubblici di rispettare gli orari stabiliti nel Decreto 1987 come suggerito dall'interrogante appare problematico sia dal punto di vista legale sia dal punto di vista dell'autonomia di cui dispone ogni ente pubblico.

6. *Il Municipio di Losone ha vietato tramite ordinanza il sorvolo del Comune per le rotte di valle, indicando che le stesse vanno raggiunte sorvolando il fiume Maggia. Ciò forse non rientra nelle competenze di un Comune per i sorvoli sopra la quota di 300 metri prescritta per i centri abitati; tuttavia se gli elicotteri dovessero volare al di sotto di questa quota il divieto di sorvolare l'abitato e l'obbligo di aggirarlo sarebbero legittimi?*

Sul tema delle quote di volo valgono le norme federali applicabili riguardo alle altezze minime e meglio:

- sopra le zone urbane 300 m sopra il più alto ostacolo nel raggio di 600 m;
- sopra le zone non urbane 150 m sopra il più alto ostacolo nel raggio di 150 m.

Di conseguenza al di sotto della quota di 300 m non è possibile sorvolare un centro abitato, salvo eccezioni, ad esempio per le esigenze dei decolli e degli atterraggi.

7. *Nel maggio del 2001 l'allora direttore del Dipartimento del territorio, in risposta a una richiesta di Giorgio Ghiringhelli, aveva risposto che tra le varie ipotesi di intervento per gestire al meglio il sorvolo del Locarnese si sarebbe esaminata anche la proposta di istituire un percorso "consigliato" lungo la Maggia. L'attuazione di una simile proposta rientrerebbe nelle competenze del Cantone? E se no, sarebbe almeno possibile cercare di raggiungere un accordo in tal senso con le aziende interessate?*

L'attuazione di una simile proposta non rientra nelle competenze del Cantone.

Resta tuttavia aperta la possibilità di raggiungere accordi su base volontaria con le aziende di trasporto allo scopo di diminuire l'impatto fonico sulla popolazione.

8. *In base al Decreto del 1987, che ha perso la sua validità dopo l'entrata in vigore dell'OAEs, il compito di vigilare sull'osservanza delle prescrizioni federali spettava "ai Municipi, all'Ufficio dell'aeroporto cantonale nonché alle polizie cantonale e comunali". Tale disposizione può considerarsi ancora valida? In caso affermativo, cosa intende fare il Cantone affinché chi di dovere effettui dei controlli sui voli di elicottero, sporgendo denuncia all'UFAC in caso di abusi (ad esempio per il mancato rispetto delle quote di volo sopra gli abitati o della raccomandazione di non sorvolare le zone abitate con dei carichi esterni)?*

Il diritto federale – che, lo si ripete, ha disciplinato esaustivamente la materia – non attribuisce compiti di vigilanza sul rispetto delle prescrizioni federali in tema di aviazione civile agli uffici cantonali e ai Municipi, né tanto meno alle polizie cantonale e comunali (salvo delega specifica giusta l'art. 4 cpv. 2 LNA).

Ogni abuso deve essere segnalato all'UFAC. La segnalazione può nondimeno essere inoltrata sia direttamente che per il tramite dell'Ufficio del demanio e dell'Aeroporto cantonale.

9. *Visto che l'UFAC per sua stessa ammissione non dispone degli strumenti tecnici per misurare le altitudini di volo, non ritiene il CdS di fornire questi strumenti ai corpi di polizia in modo che possano eseguire dei controlli efficaci almeno sul rispetto delle quote minime di volo sopra gli abitati?*

Come indicato precedentemente, le polizie non hanno compiti di vigilanza e pertanto si ritiene che la dotazione di strumentazione per la misura delle altezze di volo a questi corpi non sia giustificata.

10. *Lo scorso 13 ottobre il Municipio di Losone ha scritto all'Ufficio dell'aeroporto cantonale sostenendo la proposta di Giorgio Ghiringhelli di promuovere una campagna di sensibilizzazione rivolta alle aziende di elicotteri per invitarle a rispettare le norme in vigore (in particolare per quanto riguarda le quote e gli itinerari di volo nonché gli orari di quiete vigenti nei Comuni) e per dimostrare maggior sensibilità verso le esigenze di tranquillità della popolazione, dei turisti e di chi lavora nel settore turistico. Il Governo intende mettere in atto questa proposta?*

L'Ufficio del demanio e dell'Aeroporto cantonale ha già dato avvio ad una campagna di sensibilizzazione rivolta alle aziende di trasporto con elicottero sul tema del rispetto delle prescrizioni federali applicabili.

11. *Quali sono le compagnie aeree di elicotteri operanti in Ticino, e dove sono le loro basi? Chi siede nei loro Consigli di amministrazione?*

Le compagnie di elicotteri operanti in Ticino sono le seguenti:

- Elicitino – Tarmac SA, basata a Lugano
- Heli Rezia AG, basata a San Vittore (GR)
- Heli TV SA, basata a Lodrino
- Swiss Helicopter AG, basata a Locarno

La composizione degli organi societari delle compagnie aeree è consultabile a registro di commercio.

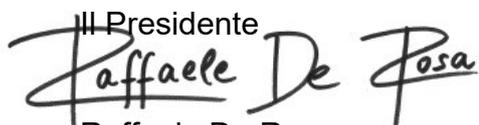
Importante inoltre rilevare che tutte le compagnie svizzere hanno il diritto di operare su tutto il territorio elvetico così come le compagnie straniere, previo accordo con UFAC.

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 2 ore.

RG n. 2079 del 26 aprile 2023

Vogliate gradire, signora deputata e signori deputati, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Copia:

- Servizi generali (dt-sg@ti.ch)
- Ufficio del demanio e dell'Aeroporto cantonale (dt-sg.ud@ti.ch)