

***Stanziamento di un credito di CHF 650'000.— per l'acquisto dei sedimi militari sulla piana di Ambri***

***Messaggio Municipale no. 902***

Signor Presidente,  
Signore e signori Consiglieri,

l'oggetto del presente messaggio è senza dubbio uno dei più importanti dal profilo storico degli ultimi decenni. Permetteteci di introdurre l'argomento citando un paio di passaggi che propongono una riflessione sulla costruzione dell'aerodromo, che modificò sostanzialmente il territorio comunale. Queste citazioni ci permettono di ripercorrere in modo sintetico, ma allo stesso tempo completo, gli anni che precedettero la costruzione dell'infrastruttura militare dandoci così quella base storica necessaria per capire meglio l'oggetto in discussione.

**1. Premessa – alcuni cenni storici**

La prima citazione la prendiamo dal contributo del prof. Franco Celio per il libro sul Comune di Quinto.<sup>1</sup>

*“L'elemento più incisivo di trasformazione del territorio almeno in epoca moderna, fu senza dubbio la sistemazione del piano di Ambri-Piotta. Questa pianura, di dimensioni insolitamente ampie per una vallata alpina era, fino al termine dell'Ottocento, poco utilizzabile dal punto di vista agricolo, essendo spesso sommersa dalle acque del fiume Ticino, che cambiavano facilmente percorso e che in caso di forti piogge uscivano spesso dagli argini, un po' come accadeva nel Piano di Magadino. Il terreno era quindi coperto da una vegetazione arborea di scarso valore (betulle, ontani, frassini, robinie, ecc..) e utilizzato praticamente solo come pascolo. Le poche case di Ambri e di Piotta, con i relativi – scarsi – terreni produttivi, come mostrano le vecchie fotografie, erano “confinate” ai margini.*

---

<sup>1</sup> Celio Franco, pagine 14/15

*In seguito alla disastrosa alluvione del 1868 (ma situazioni simili si erano già verificate in precedenza, in particolare nel 1839) furono perciò realizzati, come in altre regioni del Cantone e della Svizzera, le opere di prevenzione – popolarmente dette “ripari” per impedire al fiume di uscire dagli argini. Successivamente, prendendo esempio da quanto avvenuto qualche decennio prima in altre parti della Svizzera (pensiamo in particolare alla grandiosa opera di bonifica della Lindt) fu pure decisa la bonifica del piano, per ricavarne una vasta superficie agricola. I lavori durarono decenni e si conclusero solo verso il 1910. In seguito fu pure intrapreso, tra il 1914 e il 1922, il raggruppamento dei terreni con strade: opera che fu tra le prime del genere realizzate nel Cantone, e che per le sue vaste dimensioni fu spesso citata ad esempio dai politici, come il Consigliere di Stato Guglielmo Canevascini, che vedevano nel raggruppamento dei terreni un elemento fondamentale per far uscire l’agricoltura ticinese dal sottosviluppo che la caratterizzava.*

*L’utilizzazione esclusivamente agricola del terreno bonificato non fu comunque di lunga durata. Già nel 1940, a causa della seconda guerra mondiale, fu infatti iniziata la costruzione dell’aerodromo militare, che ampliato in varie tappe successive, raggiunse nei primi anni ’60 le maestose dimensioni attuali: due chilometri di lunghezza per ben quaranta metri di larghezza per la sola pista principale. Vi era inoltre la pista di rullaggio della larghezza di 10 metri, che correva più o meno lungo l’attuale tracciato autostradale. Al momento della costruzione di quest’ultimo la “Rollstrasse” fu poi spostata sul sedime attuale, con un’ulteriore rilevante sottrazione di terreno agricolo. Alle due piste si aggiunsero varie altre opere (capannoni, fortini, “bunker”) che certo sono ben lunghi dall’aver contribuito ad abbellire il paesaggio, ma che purtroppo ne fanno ormai parte in modo probabilmente irreversibile. ...”*

Il secondo contributo “appartiene” ai nostri pianificatori, architetti Giorgio Gendotti e Giorgio Guscetti, che nell’ambito dello studio pianificatorio hanno a loro volta approfondito l’edificazione dell’aerodromo.<sup>2</sup>

*“Fu nel corso della seconda guerra mondiale che il Comando delle truppe d’aviazione dimostrò interesse alla piana di Ambri-Piotta in relazione alla dottrina del ridotto. Durante questo periodo furono assegnati pieni poteri al Consiglio Federale. La decisione di costruire l’aerodromo venne presa nel 1942, seguita di lì a poco dall’acquisto (in minima parte esproprio) di 34 ettari di terreno, al prezzo di CHF 2.25 al mq.. Questa fu l’unica espropriazione effettuata dal Dipartimento Miliare Federale. La pista fu costruita nel 1943 e misurava una lunghezza di 900 metri. Un anno dopo furono costruite 7 aviorimesse sotterranee collocate lungo la pista per permettere il ricovero degli aerei. Nel 1953 la pista venne allungata per la prima volta e portata alla lunghezza di 1500 metri. La strada di rullaggio data invece del 1954. Il definitivo ampliamento che portò la pista agli attuali 2000 metri avvenne nel 1959. L’edificazione della N2, il sottopassaggio e la bretella di collegamento tra la pista e autostrada seguì agli accordi tra Confederazione e cantone per le necessarie permute, presi tra il 1975 e 1979.*

*L’ultimo acquisto di terreno è relativamente recente (1985); la proprietà militare raggiunse così gli attuali 50 ettari, circa la metà dell’intera piana di Ambri. I prezzi pagati variarono a seconda dei fondi e degli anni d’acquisto. Negli anni ’50 si pagava ca. 2-2.50, negli anni ’60 da CHF 5.- a CHF 8.-/mq. e negli anni ’70 si arrivò alla cifra di CHF 15.-/mq.”*

---

<sup>2</sup> Gendotti Giorgio/Guscetti Giorgio, pagina 34

Le due citazioni di cui sopra ci fanno capire innanzitutto il momento del passaggio da zona paludosa e di pascolo ad una zona agricola, che si traduce in effetti nella prima vera e propria valorizzazione di questo territorio. Il passaggio da zona agricola a zona prevalentemente militare fu invece dettato da una scelta strategica della Confederazione. L'autorità locale di quell'epoca non aveva quindi mezzi per potersi opporre al diritto di requisizione spettante alla Confederazione e dovette accettare, nel nome della difesa nazionale, l'occupazione della parte oramai più pregiata del proprio territorio. Appare oggi evidente l'ampiezza del sacrificio della nostra popolazione, che ha perso terreno pregiato – quindi una riduzione dello spazio che poteva essere destinato ad altri scopi (agricolo in particolare, ma pure residenziale, industriale, ecc..) e che ha sopportato per anni l'inevitabile impatto conseguente alla presenza del militare.

Il “sacrificio” per questa situazione d'imperio fu sin dall'inizio evidenziato dagli esecutivi comunali. Nel marzo del 1962 il Municipio di allora licenziò un messaggio municipale (no. 309) dove si ragguagliava il Consiglio comunale sull'esito delle trattative con la Confederazione. I motivi posti dall'esecutivo di quegli anni a titolo di risarcimento erano legati alla perdita di imposte, agli inconvenienti dovuti al logorio delle strade, alla difficoltà di sviluppo dei settori industriali, agricolo, alla difficoltà di sviluppo del settore turistica a causa dei disagi fonico/ambientali derivanti dalla presenza militare, nonché dalla difficoltà – legata ai precedenti temi – del settore edilizio, settore {aggiungiamo noi} notoriamente trainante nell'economia moderna. Come si evince dal messaggio, grazie al patrocinio del Dr. Carlo Marti, e dopo una lunga vertenza, fu riconosciuto al Comune un contributo di CHF 225'000.- vincolati alla effettiva realizzazione della strada Altanca-Piora e Giof-Gioett.

Sarebbe tuttavia limitativo non evidenziare che oltre alle conseguenze negative di questa presenza, la nostra popolazione ha beneficiato anche di indubbi vantaggi. In primo luogo la presenza dell'aerodromo diede per anni lavoro, ben retribuito, a diverse persone (una quindicina fino al 1990). Ma poi vanno ritenute altri indotti diretti ed indiretti, come la partecipazione della Confederazione al risanamento di strade, l'indotto alle imprese per la costruzione dei numerosi manufatti (aeroporto compreso) e per le manutenzione (dal 1985 al 1995 il DMF versò ca. 3,6 Mio di franchi ad imprese locali per diversi lavori di manutenzione<sup>3</sup>). Non da ultimo la presenza dei vari corsi di ripetizione ha portato un notevole indotto diretto ed indiretto all'economia locale.

## **2. Il declassamento dell'aeroporto militare di Ambrì – sviluppi a livello pianificatorio e trattative relative alla compra-vendita**

Agli inizi degli anni '90, cominciarono a trapelare informazioni circa la chiusura dell'aerodromo militare e l'autorità locale si diede da fare per tessere delle relazioni con gli alti dirigenti del Dipartimento Federale Militare, ottenendo attenzione – in più occasioni – dai vari Consiglieri Federali che furono a capo di questo Dipartimento. Il Municipio si chiedeva quali fossero le scelte della Confederazione (si sentiva parlare di un declassamento dell'aerodromo in una base di riserva “Sleeping's base”, ma addirittura del declassamento totale dell'infrastruttura). Il Municipio cercava delle conferme, ma soprattutto si interrogava a sapere, qualora lo scenario del declassamento parziale o

---

<sup>3</sup> Gendotti Giorgio/Guscetti Giorgio, pagina 41

totale fosse deciso, se l'utilizzo per voli civili fosse ammesso. Il Municipio era inoltre preoccupato per la perdita di posti di lavoro. Proprio in quegli anni furono create delle commissioni di lavoro ai vari livelli (comunali, cantonali, miste).

Nel corso del 1994, grazie al coordinamento del Municipio, venne costituita l'Associazione Aerodromo Ambri-Piotta con la quale il Dipartimento stipulò – nell'ottobre del 1994, un contratto di "Mitbenützung des Militärflugplatzes Ambri durch die Zivilaviatik", ossia di co-utilizzo dell'aeroporto militare di Ambri per l'aviazione civile. Questo importante accordo, tuttora vigente e che andrà rivisto dal momento in cui la proprietà passerà al Comune, ha permesso in tutti questi anni di poter continuare a utilizzare l'aeroporto anche per l'aviazione. Dal 1° gennaio 1995 il DMF ha rinunciato formalmente all'utilizzazione dell'aerodromo di Ambri quale base dell'aviazione militare. Il Consigliere Federale e capo del DMF Onorevole Adolf Ogi scriveva il 19 marzo del 1996 ai Comuni toccati dalla liquidazione di ex-aerodromo militari "...Con la cessazione dell'uso a scopo militare, sono ora determinanti, in modo illimitato, le procedure di pianificazione e di autorizzazione. ...". La commissione municipale costituita nel giugno del 1996 aveva per mandato quello di analizzare la possibilità di riconvertire a scopi civili tutto il comprensorio dell'aerodromo. Nel dicembre dello stesso anno la commissione presentò il suo rapporto sulla base del quale il Municipio faceva le proprie rivendicazioni al Presidente del Gruppo di lavoro cantonale presieduto dall'allora direttore della Sezione delle finanze del Dipartimento dell'economia e finanze Gianfranco Venzi. In sostanza il Municipio suddivideva le proprie rivendicazioni in tre capitoli ben distinti:

- 1) pianificazione
- 2) gestione
- 3) rinaturazione di superfici asfaltate

A livello pianificatorio il Municipio rivendicava l'abolizione del vincolo di zona militare a tutta l'area in questione per permettere la sua integrazione nel piano regolatore. Per quanto concerne la gestione il Municipio rivendicava il diritto di gestire direttamente i terreni ed i manufatti dell'area in questione ed infine chiedeva che la rinaturazione di determinate superfici asfaltate fosse posta a carico del DMF.

Cominciarono quindi i vari incontri con i funzionari responsabili del DMF. Il primo interlocutore, il Dr Landwingt dava risposta negativa per tutte e tre le rivendicazioni summenzionate, ciò che indusse il Municipio a sollecitare nuovamente il direttore del DMF Onorevole Adolf Ogi. Nel frattempo, nell'agosto del 1997, il Municipio riceveva in consultazione dalla SPA cantonale il Piano settoriale della Confederazione sulle piazze d'armi e di tiro. In questo piano tutta l'aerea dell'ex-aerodromo militare veniva definita come *Piazza d'armi di Airolo est*.

Questo atto sorprese l'autorità locale che, nei termini legali, presentava ricorso. A sostegno delle nostre argomentazioni intervenne pure la Regione Tre Valli e l'Associazione dei Comuni di Leventina.

In un incontro di fine ottobre 1997 il dottor Landwingt, accompagnato dal col. Farei-Campagna, mostrava un altro approccio e una maggiore disponibilità nei confronti delle rivendicazioni del Municipio.

Nei mesi a seguire il Municipio coinvolgeva pure il Consiglio comunale; era il 29 gennaio del 1998 quanto il legislativo venne convocato per la presentazione e per la discussione del rapporto della commissione "aerodromo".

Proprio in quel periodo il Municipio invitava il Cantone a procedere alla modifica del PD, così da poter susseguentemente contare sui presupposti legali per la modifica del PR.

Nel 1998 vi fu un nuovo incontro con il DMF che non portava a molto e al quale partecipava nuovamente il dottor Landwingt, il quale aveva appena annunciato il suo prossimo pensionamento. Per il Municipio cambiava per la prima volta in questa faccenda la persona di riferimento per le relazioni con il DMF.

L'8 marzo 1999 si tiene una nuova riunione tra le parti alla quale presenzia il nuovo alto funzionario federale responsabile per la questione di Ambrì, signor Ulrich Appenzeller. E' pure nel primo semestre del 1999 che il Comune è chiamato a presentare le proprie osservazioni su un altro importante piano settoriale, quello relativo alle infrastrutture aeronautiche (PSIA).

Tra le rivendicazioni del Municipio al signor Appenzeller, il Municipio evidenzia l'aspetto relativo all'affitto dell'area e ai costi di manutenzione straordinaria, che dovrebbero essere a carico del DMF. Nel corso del 2000 con il DMF si discute pure delle intenzioni del Municipio in materia di viabilità, trovando il consenso anche del col. Jules Christen. Il signor Appenzeller si dichiara finalmente d'accordo con il prosieguo della pratica pianificatoria di tutta l'area non utilizzata a scopi militari, zona che per il momento rimane concentrata nei pressi dell'H3 (a metà pista sul lato autostrada). Egli è pure d'accordo a cedere al Comune tutta la zona in questione sotto forma di "Nutzrecht", ossia di diritto d'utilizzo, oppure di "Baurecht", che si può tradurre come un diritto di superficie.

Il 9 ottobre 2000 il legislativo comunale votava un primo credito di CHF 40'000.- per l'avvio della procedura pianificatoria del piano di Ambrì. La pubblicazione – a norma della Legge cantonale d'applicazione della legge federale sulla pianificazione del territorio (LaLPT) – il Municipio pubblicava sul FU e sui giornali l'inizio dei lavori pianificatori.

Il DMF diventava ufficialmente DDPS e il signor Appenzeller invitava il Municipio a designare il signor Gabriele Maggi quale rappresentante per la Confederazione in seno alla nuova commissione municipale che aveva per scopo di seguire da vicino i lavori relativi alla modifica del PR, assegnati al gruppo di lavoro composto dagli studi di architettura Giorgio Gendotti e Giorgio Guscetti.

La commissione elaborava due rapporti discordanti in un paio di punti che poi venivano approfonditi prima dell'elaborazione del progetto pianificatorio poi approvato. Il progetto pianificatorio era anche presentato al DDPS, che ne condivideva il senso. Nel contempo l'UFAC portava avanti il così detto "Verbale di coordinamento" nell'ambito del PSIA; in altre parole l'UFAC raccoglieva il parere di tutti gli attori potenzialmente interessati alle varie attività praticabili sul campo di aviazione. In parallelo l'UFAC approfondiva tutti i parametri tecnici legati alle attività prettamente aviatorie, come la determinazione delle soglie di decollo e atterraggio, la delimitazione delle linee e del "catino" di sicurezza.

Verso la fine del 2001 la macchina che si doveva occupare del processo pianificatorio era quindi in piena attività.

Per una completa informazione vale la pena rammentare che il 1° maggio 2001, il Municipio organizzava una manifestazione di protesta sul campo di aviazione contro la ventilata creazione di un'area di sosta per i camion. L'ipotesi di creare questo ampio posteggio sul campo di aviazione fece tornare di stretta attualità la necessità di definire i diritti d'uso legati all'ex-aerodromo militare.

La manifestazione fu ampiamente condivisa e sostenuta dalla popolazione di Quinto e pure da tutte le forze politiche anche a livello cantonale.

La problematica legata ai diritti d'uso dei fondi in questione divenne nuovamente d'attualità; si trattava quindi di riavviare le trattative con il DDPS per definire la questione legata alla proprietà (affitto, diritto di superficie, acquisto). Per far valere un maggior peso politico e per avere maggior speranza di essere ascoltati a Palazzo federale, il Municipio

decise di farsi aiutare dall'avv. Fulvio Pelli, deputato al Consiglio Nazionale. Infatti, in brevissimo tempo, il segretario generale del DDPS diede incarico al signor Ulrich Appenzeller di proseguire le trattative. Nel 2002 seguirono un paio di incontri e scambi di posta elettronica. In particolare la comunicazione del signor Appenzeller di fine ottobre 2002 riapriva il discorso sul diritto della proprietà; infatti in questo scritto diceva *“...Purtroppo il processo decisionale in seno al DDPS – processo in cui è coinvolto un numero elevato di organi dipartimentali – si è rilevato tutt’altro che semplice ... Devo pertanto evitare che l’accordo con il Comune di Quinto non ipotechi le future mosse del DDPS per quanto concerne gli altri aerodromi.”*

La doccia fredda arrivava il 31 ottobre 2002 con la lettera formale del segretario generale del DDPS, signor Jan Gut, nella quale si diceva *“Secondo il nostro parere, il mantenimento della situazione attuale costituisce perciò la soluzione più accettabile per entrambe le parti.”*

Vista questa posizione, probabilmente legata al fatto che per il DDPS era importante conoscere la futura destinazione dei fondi, il Municipio decideva di fare il possibile per accelerare il processo pianificatorio. Secondo l'iter previsto dalla LaLPT, il Municipio presentava il concetto pianificatorio nel frattempo elaborato, sulla scorta anche degli approfondimenti che seguirono la presentazione dei due rapporti commissionali, il 25 febbraio 2003. Nei termini previsti dalla Legge furono presentate tre sole osservazioni ma che non indicavano una manifesta opposizione al concetto presentato. Pertanto nel mese di maggio dello stesso anno al Cantone veniva inviata la documentazione per l'esame preliminare.

Il 13 giugno del 2003 il DDPS chiedeva un incontro al quale si presentava il signor Ernst Germann che era stato designato come interlocutore per la liquidazione degli aerodromi e di altre infrastrutture militari. Durante l'estate il signor Germann formalizzava per iscritto l'intenzione del DDPS di vendere tutto il sedime militare posto a sud del fiume Ticino, indicando che il Comune avrebbe avuto la precedenza sui privati o su altri enti in questa trattativa. Allo stesso tempo egli chiedeva di poter avere una riunione con i responsabili del Comune e del Cantone per capire quali fossero gli intenti pianificatori.

Il Municipio dal canto suo confermava la sua intenzione ad entrare nel merito della trattativa per l'acquisto di questo ampia superficie della piana di Ambri.

La decisione del DDPS di vendere, così come gli intenti pianificatori del Comune furono così inseriti nel *“verbale di coordinamento”* per il quale l'UFAC organizzava una seconda riunione il 4 dicembre del 2003.

La compra-vendita di tutto il sedime aeroportuale evidenziava immediatamente un problema legato al diritto di prelazione a favore degli agricoltori. Per risolvere questa situazione il Municipio, il proprio avv. Fulvio Pelli e i funzionari del DDPS incontrarono a più riprese i contadini. Dopo diverse riunioni, appurato che alcuni avrebbero desiderato far valere questo diritto mentre altri avrebbero preferito gestire dei fondi in affitto, il 2 dicembre 2005 fu firmato da tutti gli interessati un piano che definiva la nuova riorganizzazione agricola dei fondi militari sulla piana di Ambri. In sostanza, su una parte di questi fondi (la parte verso Ambri-Sotto) il Municipio avrebbe fatto valere l'eccezione dell'articolo 65 cpv. 1 lett. a della LDFR, rivendicando che la zona diviene d'Interesse Pubblico. I fondi agricoli in questione sarebbero poi affittati ai contadini che non hanno fatto valere il diritto di prelazione. I restanti fondi agricoli – verso Piotta – verrebbero invece acquistati direttamente dai contadini affittuari secondo il citato piano firmato da tutti.

A livello pianificatorio, nel frattempo, il Consiglio comunale stanziava (MM 872) – il 1° settembre 2004 – un credito di CHF 110'000.- per il prosieguo del processo. In mandato agli studi di architettura Gendotti/Guscetti era assegnato appena la decisione fu cresciuta in giudicato.

All'inizio del 2005 ai pianificatori veniva dato un nuovo importante "input" in relazione al progetto d'insediamento di una fabbrica per la produzione di rose.

Sulla base dell'esame preliminare del Cantone così come dei nuovi elementi aggiuntivi e il rapporto pianificatorio completo relativo alla modifica di PR "Piano di Ambrì" - preventivamente discusso il 6 giugno 2005 con le commissioni della gestione e delle opere pubbliche - è stato quindi elaborato il messaggio municipale (MM 885) che è poi stato sottoposto al legislativo il 25 luglio 2005 che lo ha accettato.

Con risoluzione del 26 aprile 2006 il Consiglio di Stato ha approvato la variante di PR proposta dal Municipio con delle modifiche, alcune d'ufficio, una delle quale, riguardante la nuova posizione della zona aeroportuale, dovrà ottenere l'avallo dell'organo legislativo comunale.

A livello delle trattative di compra-vendita, mentre l'incarto relativo alla pianificazione si trovava a Bellinzona, il DDPS in occasione di una riunione a Quinto il 29 agosto 2005 presentava una prima proposta concreta di prezzo. L'offerta si basava su una perizia commissionata ad uno studio della regione ed era strutturata in due varianti:

- la prima comprendente anche i fondi agricoli
- la seconda senza i fondi agricoli

Gli importi indicati andavano dal 1,48 Mio a 1,62 Mio di franchi per la variante 1 e dal 1,1 Mio a 1,23 Mio di franchi per la variante 2; essi si basavano su un prezzo di CHF 2.75/mq. per i fondi agricoli, di CHF 5.-, rispettivamente CHF 6.-/mq. per le parti asfaltate e di un "a corpo" di CHF 408'000.- per gli stabili.

Il Municipio dava quindi mandato allo studio d'ingegneria Guscetti & Reali di elaborare una contro-perizia tecnico finanziaria. Il rapporto richiesto allo studio Guscetti & Reali aveva per scopo quello di servire al confronto delle valutazioni e far sì – se possibile – che il Comune potesse spuntare il miglior prezzo, tenendo conto comunque che lo stesso prezzo andava chiaramente discusso anche sulla base di motivazioni prettamente politiche.

La contro-perizia fu inviata ai membri delle commissioni della gestione e delle opere pubbliche, con le quali il Municipio approfondì in seguito i dettagli al fine di dedurre un ipotetica "forchetta" da usare nell'ambito delle trattative con il DDPS. Le commissioni si riunirono a due riprese per poi definire questa "forchetta" tra i 470'000.- e 810'000.- franchi.

Da segnalare – il 21 marzo 2006 – il coinvolgimento dello speciale gruppo di lavoro cantonale, presieduto dal magg. G. Ortelli e nel quale siedono pure il Gran Consigliere e Consigliere comunale Norman Gobbi e il signor Davide Pedrioli, il quale - anche a livello pianificatorio - ci è sempre stato di aiuto. Il gruppo di lavoro cantonale aveva per scopo quello di sostenere le rivendicazioni comunali e dare quindi maggior peso alla nostra posizione.

Dopo avere trasmesso la perizia elaborata dallo studio Guscetti & Reali, l'incontro con il DDPS per la presentazione della contro-offerta aveva luogo lo scorso 12 aprile; alla riunione partecipava anche il nostro legale Fulvio Pelli. In quell'occasione, il Municipio definiva la proposta di CHF 540'000.-, proposta che verbalmente era accettata anche dai funzionari federali. Qualche settimana dopo il DDPS faceva un clamoroso "dietro-front" che suscitava molta amarezza e ci obbligava ad una ferma e dura presa di posizione.

Dopo anni di trattativa, finalmente il 14 luglio scorso il DDPS ha accettato definitivamente il prezzo di CHF 540'000.- e quindi ha dato il proprio nullaosta per i frazionamenti dei terreni secondo le nuove esigenze. Un recente incontro ha quindi definito un po' la tempistica che dovrebbe permettere di chiudere con l'atto notarile e, di conseguenza, con il versamento del prezzo pattuito, ancora nel corso del presente anno.

### 3. Valutazioni sul prezzo

Come visto nella cronistoria dei capitoli precedenti, l'aeroporto è stato utilizzato dai militari per una cinquantina di anni. Dal punto di vista contabile possiamo ritenere che tutte le infrastrutture dovrebbero essere interamente ammortizzate (ammortamento del 2 % annuo). Pertanto il valore contabile della proprietà militare di Ambri a sud dell'autostrada dovrebbe essere tendente allo zero.

Nella valutazione della pratica il Municipio ha dato molto peso all'aspetto legato all'eventuale obbligo per il DDPS di ripristinare la situazione allo stato antecedente, a seguito della dismissione dell'esercizio. In sostanza abbiamo voluto verificare se esisteva una base legale che imponesse ai proprietari di riportare i luoghi allo stato primitivo a seguito della cessazione dell'attività aviatoria. Da quanto è stato possibile appurare, non sussiste nessuna legge che richieda questo scenario. Nel passato, in certi casi, la Confederazione aveva sentito l'obbligo morale di farlo.

Tuttavia il Municipio deve tenere in considerazione il fatto che un eventuale futuro smantellamento delle parti asfaltate e delle aviorimesse, qualora un loro risanamento totale o parziale si rendesse necessario, non sarebbe economicamente sostenibile. Il Comune non potrebbe neppure lasciare una simile "rovina" sulla parte migliore del proprio territorio.

Su questo punto la divergenza di opinioni tra Comune e DDPS è sostanziale.

Secondo la nostra valutazione (vedi perizia ing. Reali) i costi per un'eventuale dismissione/smantellamento della struttura alla fine del ciclo di vita (ancora ca. 20 anni) ammonterebbero ad almeno 5,6 Mio di franchi, mentre l'eventuale risanamento completo della struttura alla fine del ciclo di vita sarebbe di almeno 18 Mio di franchi.

Ecco perché nelle trattative con il DDPS si è cercato di far valere una riduzione quale partecipazione ad un eventuale futuro smantellamento.

Un altro aspetto approfondito concerne lo stato degli stabili facenti parte dell'oggetto del trapasso. Alcuni edifici (segnatamente l'H5, le baracche annesse e le baracche in zona "piazzale TCS") si trovano in uno stato precario. Per quanto attiene alle aviorimesse (bunker), il loro stato è al momento soddisfacente, ma senza una costante manutenzione sono pure soggette a un veloce deterioramento. L'unico edificio in buone condizioni è l'Hangar no. 6.

Il prezzo che siamo riusciti a negoziare con il DDPS, pari a CHF 540'000.- per tutto il perimetro indicato nell'allegata planimetria (parte integrante del presente messaggio), compreso quindi tutte le infrastrutture e le costruzioni equivale ad un prezzo medio al mq. di circa CHF 2.95. I contadini, dal canto loro, acquistano complessivamente 284'121 mq. al prezzo unitario di CHF 2.75 per un importo globale di CHF 781'333.-.

Il prezzo spuntato, tenuto conto di tutte le particolarità suesposte, è a nostro avviso corretto e può soddisfare entrambe le parti. Non nascondiamo che avremmo voluto poter abbassare ulteriormente questo prezzo sulla base di argomentazioni prettamente politiche, ad esempio inerenti alla situazione socio-economica regionale – particolarmente

in difficoltà a causa di numerosi fattori dovuti anche ad alcune scelte strategiche decise a livello federale.

Il Gruppo di lavoro cantonale presieduto dal magg. Ortelli è stato informato di questa trattativa e del prezzo convenuto e condivide le conclusioni.

Il Municipio ritiene pertanto che la trattativa possa considerarsi fruttuosa ed il prezzo convenuto accettabile.

#### **4. Argomentazioni per l'acquisto dei fondi (escluso quelli agricoli per i quali è stato fatto valere il diritto di prelazione da parte dei contadini) da parte del Comune**

Come detto in precedenza la Confederazione ha subito chiarito che la precedenza per le trattative inerenti alla compra-vendita dell'ex-aerodromo militare (e annessi), era data al Comune. Il Comune avrebbe comunque potuto rinunciare a questo diritto a favore di altri enti e/o privati. Sappiamo per certo che l'AAAP avrebbe desiderato poter acquistare il sedime aeroportuale.

Il Municipio si è quindi posto una serie di domande:

- per quali motivi è opportuno far valere il diritto di "essere acquirenti privilegiati"?
- quali alternative, quali scenari possono entrare in linea di conto?
- fino a quale prezzo è possibile entrare in discussione per l'acquisto?
- L'acquisto di questa importante superficie è sostenibile finanziariamente?

##### *4.2.1. I motivi alla base di un'opzione così importante*

La situazione attuale è piuttosto confusa. I militari sono proprietari dell'aerodromo e delle infrastrutture legate al campo di aviazione. L'AAAP gestisce la parte relativa al volo civile, attraverso una specifica autorizzazione da parte dell'UFAC. L'AAAP preavvisa inoltre lo svolgimento delle altre attività che si svolgono sul campo. La pista di rullaggio è utilizzata come strada di collegamento tra Ambri-Sotto e Piotta e tutti gli attraversamenti tra il paese e la pista di rullaggio vengono utilizzati. In sostanza si tratta di una situazione poco chiara e talvolta conflittuale che comporta in primis un notevole rischio di incidenti. Inoltre lo svolgimento delle varie attività dipende dal preavviso di troppi attori.

Il Municipio, acquistando questo territorio, intende in primo luogo chiarire diversi aspetti al di là di quanto già non venga chiarito con la pianificazione.

Come proprietario il Comune potrà regolamentare in modo più efficace le questioni inerenti alla sicurezza, potrà gestire in modo più coerente il piano di occupazione, evitando conflitti e – soprattutto – dando la priorità a quelle attività che possono effettivamente portare beneficio all'economia locale. Negli ultimi anni si sono tenute sul campo di aviazione numerose manifestazioni extra-aviatorie che hanno pure portato un notevole indotto (pensiamo agli arrivi di tappa del Tour de Suisse, ad alcune altre manifestazioni sportive di richiamo, slalom automobilistici – anche se in certi casi è opportuno soppesare i vantaggi dati dalle ricadute, con gli inconvenienti di natura fonica ed ambientale – concerti musicali e feste danzanti {presso l'H6}, ed altro ancora).

Il progetto comunque più importante a livello economico – perlomeno a breve termine – è quello relativo all'insediamento della Biowatt SA, per la produzione di rose. Come visto in precedenza a livello pianificatorio il Municipio ed il legislativo comunale si sono già espressi a favore di questo nuovo insediamento. In relazione ai diritti di proprietà, il

Municipio intenderebbe proporre ai promotori un contratto a lunga durata per un diritto di superficie e/o di affitto. Un caso analogo lo abbiamo per il villaggio TCS a Scruengo. Il diritto di superficie, sulla media-lunga durata, permette al Comune di vedere garantito un certo introito tale da giustificare parte dell'investimento. Per i promotori il vantaggio è quello di poter disporre dei fondi su un periodo sufficientemente lungo per procedere ad una corretta politica di ammortamenti e, non da ultimo, di poter mettere in garanzia i fondi per l'ottenimento di eventuali aiuti da parte di istituti di credito.

#### *4.2.2 Le alternative all'acquisto da parte del Municipio*

La prima alternativa è quella di lasciar acquistare all'AAAP (o comunque ad una società od associazione legata all'aviazione). Il rischio è quello di perdere il controllo e una visione a 360° sulle possibili opzioni di utilizzo della superficie. Questo aspetto riveste a nostro avviso una notevole importanza poiché un coordinamento extra-parte permette di considerare anche proposte di utilizzo, con una visione neutra e soprattutto nell'interesse generale.

Un'altra ipotesi, ancora più estrema, è quella di lasciare al libero mercato la possibilità d'acquisto. I problemi summenzionato verrebbero notevolmente amplificati, anche perché la proprietà potrebbe venir ulteriormente frazionata con complicazioni maggiori dovute alla presenza di più attori.

#### *4.2.3. Il giusto prezzo*

Su questo aspetto ci siamo ampiamente soffermati in precedenza; sulla base dell'offerta del DDPS e della contro-perizia, sentito le commissioni della gestione e delle opere pubbliche, il Municipio ha operato all'interno di una "forchetta" che poggia su basi empiriche. Il prezzo è quindi il frutto di una trattativa, spesso anche aspra, che ha tenuto conto e di valutazioni tecniche e di valutazioni politiche.

#### *4.2.4. La sostenibilità finanziaria*

Un importante premessa – valida per esempio anche nel discorso per la creazione della Società Anonima per la gestione della Funicolare del Ritom – è data dal fatto che l'ente pubblico è un'azienda "no-profit". In altre parole lo scopo della gestione e dell'attività dell'ente pubblico non è quello di procreare degli utili, bensì di cercare, nell'interesse generale, di creare indotto socio-economico, di creare posti di lavoro, di mantenere rispettivamente migliorare le condizioni di sicurezza, di vegliare per la qualità della vita (rispetto alla quiete, benessere ambientale, ecc..). Sostenibilità finanziaria significa quindi trovare quel preciso punto che permette di avere il pareggio d'esercizio. In altre parole, a differenza di un'azienda privata, l'ente pubblico fissa le proprie priorità assicurando l'equilibrio finanziario.

Nel nostro caso per capire dove si situa l'ipotetico punto di copertura si devono tenere in considerazione i seguenti aspetti:

- l'ammontare dell'investimento iniziale
- l'evoluzione probabile dei tassi d'interesse sul medio-lungo termine
- il probabile costo annuo per i lavori relativi alla manutenzione ordinaria

#### 4.2.4.1 *La determinazione del punto di copertura dei costi*

L'investimento complessivo, tenuto conto dell'intervento alla strada di collegamento, delle perizie, delle spese di geometra e notarili, ammonta a CHF 650'000.-.

I tassi d'interesse medi sul medio-lungo termine da ritenere per il finanziamento a mezzo di capitale di terzi è pari al 4 %. L'ammortamento dell'investimento, ritenuto che le infrastrutture hanno già una vita di oltre 60 anni, è da ritenere sui venti anni. Il tasso di riferimento è quindi del 5 %. I costi di manutenzione ordinaria sono quelli più difficilmente stimare; sulla base di valutazioni teoriche, riteniamo che le spese annue siano quantificabili sui CHF 40'000.-/annui.

Di conseguenza abbiamo uno scenario di questo tipo:

CHF 650'000 x 0,09 ( 4% interessi e 5% ammortamenti) =	CHF 58'500.-
Manutenzione	<u>CHF 40'000.-</u>
Totale costi finanziari e manutenzione ordinaria	<u>CHF 98'500.-</u>

Attualmente l'AAAP incassa un importo annuo per affitti, tasse per autorizzazioni, tasse di volo, di circa CHF 100'000.-. L'equilibrio è a nostro giudizio raggiungibile tenuto conto anche del fatto che alcune tariffe, da regolamentare, possono essere senz'altro aggiornate. Inoltre l'attuale "fatturato" dell'AAAP non comprende l'entrata relativa al diritto di superficie che verrebbe stipulato con i promotori del progetto "rose".

## 5. La gestione della nuova proprietà

Il Municipio ha dato mandato allo studio di consulenze del dottor Christian Vitta di proporre alcuni modelli di gestione della proprietà che andiamo ad acquistare, elencando pro e contro per ognuna delle ipotesi individuate.

In questo capitolo vogliamo presentare quello che al momento riteniamo siano alcuni possibili scenari. La lista potrebbe non essere esauritiva. Una volta in possesso delle valutazioni emerse dallo studio del dottor Vitta, il Municipio intende proporre una "tavola rotonda" con la commissione della gestione per approfondire questi scenari.

Al momento attuale riteniamo che possano entrare in linea di conto le soluzioni di un'azienda municipalizzata, sul modello dell'azienda dell'acqua potabile o, meglio ancora, della clinica dentaria, la quale possiede anche un organo intermedio che è quello della commissione amministratrice.

Un'altra opzione è quella della società anonima a capitale azionario pubblico e/o misto, sul modello della Funicolare Ritom SA.

Un terzo scenario è quello di assegnare la gestione a terzi per mandato esterno di prestazione; tra le possibili beneficiarie di questa soluzione, l'AAAP la quale farebbe fronte ai vari impegni con le risorse derivanti dagli incassi. In questo caso, per garantire al Comune la possibilità di meglio definire le diverse attività che potrebbero aver luogo, il Comune dovrebbe inserire numerose clausole nel contratto di mandato di prestazione.

Per la “tavola rotonda” con la commissione della gestione il Municipio, consegnerà delle schede di lavoro contenenti i pro e i contro di ogni variante (vedi rapporto dottor Vitta). Dall'esito di questi lavori plenari, dovrebbe scaturire la proposta che sarà poi sottoposta al legislativo per approvazione.

## 6. Il credito richiesto

Con il presente messaggio si chiede in sostanza al legislativo comunale di autorizzare il Municipio a firmare gli atti di compra-vendita con il DDPS e di concedere il relativo credito di CHF 540'000.-. La richiesta di credito di CHF 650'000.- comprende pure altri costi inerenti all'atto in questione, in particolare:

Costo dell'acquisto al DDPS	CHF 540'000.-
Perizie legali	CHF 25'000.-
Perizie tecniche (ingegneria)	CHF 25'000.-
Intervento viario	CHF 35'000.-
Costi di geometra	CHF 10'000.-
Costi di notariato	CHF 5'000.-
Altri costi e imprevisti	<u>CHF 10'000.-</u>
 Totale del credito	 <u>CHF 650'000.-</u>

Facciamo notare che nel piano finanziario 2005-2008 avevamo inserito una spesa di 1 Mio di franchi in due “tranches” di mezzo milione, la prima nel 2005 e la seconda nel 2006. Rispetto a questa previsione, l'investimento è stato ritardato nel tempo – nessuna uscita prima del 2006. Inoltre l'ammontare dell'investimento netto complessivo è inferiore a quella ipotizzata nel piano finanziario (una spesa inferiore di CHF 350'000.-); a differenza del PF la grossa parte dell'investimento – l'importo dovuto ad Armauisse - esce in un unico anno, il 2006.

Per finanziare l'acquisto si cercherà di ottenere dei prestiti LIM giustificando che si tratta di un investimento atto a rivalutare il territorio e quindi a promuovere nuove attività e ricadute a livello regionale.

In considerazione delle argomentazioni suseinte, il Municipio invita codesto Onorando Consiglio Comunale a voler

### **r i s o l v e r e:**

1. Al Municipio è concesso un credito di CHF 650'000.00 per l'acquisto dei sedimi militari sulla piana di Ambrì.
2. Il credito è iscritto al conto investimenti no. 790.503.00.

3. Il Municipio viene autorizzato, nel caso in cui vi fosse bisogno, a chiedere mutui bancari emettendo le relative cartelle ipotecarie sulla proprietà acquistata.
4. Ai sensi dell'art. 13 cpv. 2 LOC, è fissato un termine di due anni decorrente dall'assunzione di valore di cosa giudicata dalla presente risoluzione, entro il quale il credito richiesto decade se non verrà utilizzato.

Con stima.

Per il Municipio:

il Vice-Sindaco  
prof. G. Fransioli

il segretario  
lic.rer.pol. N. Petrini

**Allegati:**

- bibliografia e abbreviazioni
- planimetria indicante la parte acquistata dal Comune e la parte venduta dal DDPS direttamente ai contadini

Quinto, settembre 2006