



3003 Berna, 5 settembre 2023

Campo di aviazione di Ambri

Cambiamento d'uso dell'ex aerodromo militare di Ambri in aerodromo civile

La presente decisione include:

- **l'autorizzazione d'esercizio;**
 - **l'approvazione del regolamento d'esercizio;**
 - **l'approvazione dei piani per:**
 - la conversione a scopi civili di costruzioni e impianti militari esistenti;
 - la demolizione dell'hangar 3 e la costruzione del nuovo hangar della Heli Rezia;
 - l'approvazione del concetto di compensazione ecologica;
 - la definizione delle immissioni foniche consentite.
-

A. Fatti

1. Domanda

1.1 Presentazione della domanda

Con lettera del 3 febbraio 2021 il Municipio di Quinto (di seguito: il richiedente), in qualità di futuro esercente del campo di aviazione di Ambri, ha presentato all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) una domanda per il cambiamento d'uso dell'aerodromo militare di Ambri in un campo di aviazione civile e per la costruzione del nuovo hangar della Heli Rezia.

1.2 Descrizione dei progetti

Il cambiamento d'uso dell'ex campo di aviazione militare di Ambri in un campo di aviazione civile richiede il rilascio di un'autorizzazione d'esercizio, l'approvazione di un nuovo regolamento d'esercizio, sostitutivo di quello del 10 febbraio 2010 e la conversione delle costruzioni e degli impianti esistenti tramite un'approvazione dei piani. Unitamente a detta conversione si procede alla determinazione dell'inquinamento fonico ammesso e alla fissazione delle misure di compensazione ecologica da realizzare.

Si prevede, inoltre, lo spostamento della base per elicotteri, transitoriamente situata all'esterno del perimetro dell'aeroporto, sulla parcella 4971 RFD Quinto, su cui si trova attualmente l'hangar 3. Quest'ultimo sarà demolito e al suo posto sarà edificato un hangar per elicotteri civili della Heli Rezia.

1.3 Motivazione dei progetti

L'aerodromo di Ambri è utilizzato per scopi civili dal 1994. Nel 2008 il Comune di Quinto ha acquistato i fondi necessari all'esercizio dell'aerodromo dal Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS), ad eccezione della particella 4971 (hangar 3) che è stata acquistata nel 2019, e di buona parte dei prati che appartengono a vari agricoltori. Per il proseguimento dell'uso civile, il Piano settoriale delle infrastrutture aeronautiche (PSIA), scheda di coordinamento del campo di aviazione di Ambri del 2 settembre 2020, prevede l'attuazione di una procedura di conversione secondo le disposizioni della legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0).

L'attuale base per elicotteri si trova fuori dal perimetro d'aerodromo. Il nuovo hangar della Heli Rezia risponde all'esigenza di spostare la base per elicotteri all'interno del perimetro aeroportuale. Esso sarà adibito ad uso uffici e stazionamento di elicotteri civili.

1.4 *Contenuto della domanda*

La domanda contiene i seguenti documenti:

- Lettera del richiedente, 3 febbraio 2021;
- Consenso del Comune di Quinto, proprietario dell'aerodromo, alla gestione da parte del Parco multifunzionale Ambri-Piotta (PMAP), febbraio 2021;
- Matrice di rilevanza, 11 gennaio 2020;
- Regolamento d'esercizio, dicembre 2020;
- Documento: "Pianta con edifici e impianti all'interno del perimetro dell'aerodromo e che sono interessati all'esercizio di volo", senza data;
- Piano "Area aeroportuale Ambri-Piotta", rilievo edificazioni area aeroportuale, scala 1:2'000, 8 gennaio 2021;
- Documento "Area 1 pista di volo operativa", 20 dicembre 2019;
- Documento "Area 2 rimessa velivoli a motore", 20 dicembre 2019;
- Documento "Area 3 rimessa alianti e ufficio C", 20 dicembre 2019;
- Documento "Area 4 base eliportuale", 8 gennaio 2021;
- Documento "Area 5 base eliportuale provvisoria", 20 dicembre 2019;
- Catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (CSLO), planimetria, scala 1:10'000, approvato dall'UFAC il 22 febbraio 2016;
- Modifica aerodromo, catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli, lunghezza pista 1120 m, planimetria segnaletica, scala 1:2'000, 15 dicembre 2015, approvato dall'UFAC con decisione del 15 marzo 2016;
- Compensazione ecologica, rapporto tecnico, dicembre 2020;
- Compensazione ecologica, tempistica prevista per l'esecuzione delle misure previste, con allegata planimetria in scala 1:5'500, 7 aprile 2021;
- Studio fonico, spostamento eliporto, Eco Control SA, giugno 2018;
- Elencazione delle misure prese per la messa a tutela dell'aerodromo, gennaio 2021;
- Lettera del Municipio di Quinto di conferma proprietà dei fondi del 5 marzo 2020 con allegati piano di situazione e sommarioni dei fondi 347, 453, 1037, 1038, 1122, 1572, 4881, 4882, 4884, 4888 e 4971, 5 marzo 2020.
- Domanda di costruzione del nuovo hangar al mappale 4971 RDF Quinto, Heli Rezia, 16 novembre 2020, comprendente:
 - Indice, 17 dicembre 2020;
 - Modulo "Domanda di costruzione", 16 novembre 2020;
 - Relazione tecnica, 16 novembre 2020;
 - Relazione tecnica smaltimento e trattamento acque (procedura edilizia), 16 novembre 2020;
 - Formulario "Concetto di smaltimento dei rifiuti di cantiere", 16 novembre 2020;
 - Incarto energia, 19 novembre 2020;
 - Perizia materiali pericolosi, demolizione hangar, 9 novembre 2020;
 - Convenzione di utilizzazione, basi di progetto, 16 novembre 2020;
 - Attestato di conformità progettuale antincendio, 3 novembre 2020;

- Piano “Situazione ufficiale”, Comune di Quinto, scala 1:1'000, senza data;
- Estratto carta nazionale, DC 101, scala 1:25'000, 16 novembre 2020;
- Piano “canalizzazioni e sistemazioni esterne”, DC 102, scala 1:500, 16 novembre 2020;
- Piano “piante, sezioni”, DC 103, scala 1:100, 16 novembre 2020;
- Piano “dettagli locale tecnico tank”, DC 104, 1:50, 16 novembre 2020;
- Piano “area di sicurezza ICAO aeroporto di Ambri”, DC 105, scala 1:200, 17 dicembre 2020;
- Piano “facciate, viste 3D”, DC 201, scala 1:100, 16 novembre 2020;
- Piano “facciata sud”, DC 202, scala 1:100, 16 novembre 2020.

Nel corso della procedura, su richiesta del Cantone Ticino, dell'UFAM e dell'UFAC, sono stati presentati i seguenti documenti:

- Lettera «richiesta atti del 14.06.2021 – Domanda di costruzione n. 118218», 20 ottobre 2021;
- Piano “canalizzazioni e sistemazioni esterne”, DC 102, scala 1:500, 3 agosto 2021;
- Piano “dettagli locale tecnico tank”, DC 104, scala 1:50, modificato il 2 agosto 2021;
- Scheda “Canplast, Mini-impianti di depurazione easy-one Klaro”, senza data;
- Piano generale smaltimento, rapporto di situazione, piano stato canalizzazioni, Kernbestand, n. 302, scala 1:1'000, 31 agosto 2010;
- Piano generale smaltimento, rapporto di situazione, piano stato canalizzazioni, Dispobestand est, n. 303, scala 1:1'000, 31 agosto 2010;
- Piano generale smaltimento, rapporto di situazione, piano stato canalizzazioni, Dispobestand ovest, n. 304, scala 1:1'000, 31 agosto 2010;
- Rappresentazione delle rotte degli elicotteri su mappa geografica, scala 1:50'000, stampata il 24 marzo 2022;
- Lettera del Comune di Quinto del 14 aprile 2022;
- Piano “Pendenze della pista”, scala 1:500, non datato;
- Comune di Quinto, particella no. 4882, 4879, “Rilievo sezioni e calcolo pendenze”, 4 marzo 2020;
- Piano “Area aeroportuale Ambri-Piotta”, rilievo edificazioni area aeroportuale, scala 1:2'000, aggiornato il 29 marzo 2022;
- Lettera del 3 maggio 2022 dello studio Gendotti di risposta alle proposte [3] e [4] dell'UFAM del 24 marzo 2022;
- Lettera del 24 giugno 2022 di risposta alla proposta [13] dell'UFAM del 24 marzo 2022;
- Licenza edilizia rilasciata a Ritom SA il 29 maggio 2018,
- Copia della licenza edilizia rilasciata al Consorzio manutenzione arginatura e premunizione valangaria Alta Leventina l'11 marzo 2022;
- Estratto del rapporto tecnico allegato al progetto definitivo per la rivitalizzazione del Fiume Ticino del 13 novembre 2020;
- Rappresentazione delle rotte degli aerei su mappa geografica, 1:50'000,

stampata il 3 settembre 2022;

- Copia dell'atto notarile di acquisto della proprietà dei fondi n. 228, 1122, 4873, 4881, 4882, 4884, 4885, e 4888 RFD Quinto, del 18 aprile 2008;
- Versione corretta del Regolamento d'esercizio, aprile 2023.

1.5 *Posizione*

Campo d'aviazione di Ambri, perimetro del campo d'aviazione secondo la scheda oggetto del PSIA del 2 settembre 2020.

1.6 *Diritti reali*

Il comune di Quinto è proprietario dei fondi necessari all'esercizio dell'aerodromo.

1.7 *Coordinamento del progetto e dell'esercizio*

La presente procedura di cambiamento d'uso comporta il rilascio di un'autorizzazione d'esercizio, l'approvazione del regolamento d'esercizio, il cambiamento d'uso di costruzioni e impianti militari esistenti. È stata, inoltre, richiesta l'approvazione di un progetto di demolizione e costruzione di un hangar. Le singole componenti sono coordinate sia materialmente che formalmente grazie alla trattazione simultanea in un'unica decisione (cfr. art. 27c cpv. 2 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica OSIA; RS 748.131.1).

2. **Istruzione**

2.1 *Consultazione, pubblicazione e deposito pubblico*

L'istruzione della procedura legata alla presente domanda di cambiamento d'uso e approvazione dei piani è condotta dall'UFAC.

Nell'ambito di questa procedura, l'UFAC ha consultato i suoi servizi interni.

Inoltre sono stati consultati l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), la Segreteria di Stato dell'economia (SECO), la Segreteria generale del dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (SG-DDPS) e l'Ufficio federale delle strade (USTRA).

Il 29 aprile 2021 l'UFAC ha invitato la Repubblica e Cantone Ticino, tramite il Dipartimento del territorio, a esprimere un parere.

La domanda di approvazione dei piani è stata pubblicata nel Foglio ufficiale cantonale del 17 maggio 2021. Essa è stata depositata pubblicamente per 30 giorni, dal 18 maggio 2021 al 16 giugno 2021.

2.2 *Opposizioni*

Durante il periodo di pubblicazione dei piani, l'UFAC ha ricevuto la seguente opposizione:

- A._____.

2.3 *Prese di posizione*

Sono pervenute le seguenti prese di posizione:

- SECO dell'11 maggio 2021;
- UFAC, divisione sicurezza delle infrastrutture (SI), esame specifico della navigazione aerea del 21 maggio 2021, aggiornato e modificato il 31 maggio 2022;
- UFAC, divisione sicurezza delle operazioni di volo (SB) del 31 maggio 2021, 28 marzo 2022 e 9 maggio 2022;
- USTRA del 7 giugno 2021;
- SG-DDPS del 27 luglio 2021;
- Repubblica e Cantone Ticino del 3 dicembre 2021;
- UFAM del 24 marzo e 21 settembre 2022.

2.4 *Osservazioni finali e chiusura dell'istruzione*

Le prese di posizione e l'opposizione sono state trasmesse al richiedente, che ha avuto modo di esprimersi in merito.

Con scritto del 3 marzo 2023 l'UFAC ha invitato il richiedente e l'opponente, a cui è stata trasmessa tutta la necessaria documentazione, a formulare eventuali osservazioni finali entro il 7 aprile 2023.

Entro il termine indicato il richiedente ha confermato di non avere ulteriori osservazioni; l'opponente ha confermato la sua posizione fornendo ulteriori argomenti e documenti.

L'istruzione si è conclusa il 6 aprile 2023.

B. Diritto

1. Forma

1.1 Autorità competente

Ai sensi dell'art. 31 cpv. 1 e 3 OSIA, l'uso a fini civili degli impianti di un ex aerodromo militare o di una parte di esso necessita di un'autorizzazione o di una concessione d'esercizio. Il cambiamento d'uso di costruzioni e impianti esistenti, nonché eventuali modifiche edili, sono soggette alla procedura di approvazione dei piani.

Il cpv. 2 della disposizione summenzionata dispone che il rilascio di un'autorizzazione o di una concessione d'esercizio presuppone che il DDPS confermi che non vi sono conflitti d'interesse tra la difesa nazionale e l'esercizio dell'aerodromo a fini civili. Nella sua presa di posizione del 27 luglio 2021, la SG-DDPS non ha fatto menzione di tali conflitti.

Nel presente caso deve essere rilasciata un'autorizzazione d'esercizio. Ciò rientra nella competenza dell'UFAC, conformemente a quanto disposto dall'art. 36b LNA. Lo stesso vale per il cambiamento d'uso di costruzioni e impianti militari, nonché per l'approvazione dei piani di demolizione e costruzione di nuovi edifici (art. 37 cpv. 2 lett. b LNA).

Ai sensi dell'art. 18 lett. c OSIA, nell'ambito di una procedura di rilascio di un'autorizzazione d'esercizio deve essere presentato un progetto di regolamento d'esercizio. L'autorizzazione d'esercizio è concessa, tra l'altro, se il regolamento d'esercizio può essere approvato (cfr. art. 19 lett. c OSIA). Competente per l'approvazione del regolamento d'esercizio, conformemente all'art. 36c LNA, è l'UFAC.

1.2 Legge applicabile

1.2.1 Autorizzazione d'esercizio

La procedura di autorizzazione d'esercizio è retta dagli artt. 36b LNA e 17 ss. OSIA. Ai sensi dell'art. 18 OSIA chiunque voglia ottenere un'autorizzazione d'esercizio è tenuto a presentare all'UFAC una domanda che deve:

- a. indicare chi è responsabile degli impianti e dell'esercizio dell'aeroporto;
- b. fornire la prova che il richiedente dispone delle conoscenze, delle capacità e dei mezzi necessari per esercitare un aeroporto nel rispetto degli obblighi derivanti dalla concessione, dal regolamento d'esercizio e dalla legge;
- c. includere il regolamento d'esercizio e i documenti di cui all'art. 24 OSIA.

1.2.2 Regolamento d'esercizio

Le disposizioni relative all'approvazione del regolamento d'esercizio sono contenute negli artt. 36c LNA e 23 ss. OSIA. Secondo l'art. 36c, cpv. 2, LNA il regolamento d'esercizio stabilisce le modalità concrete dell'esercizio come risultano dal piano settoriale "infrastruttura aeronautica", dalla concessione o dall'autorizzazione d'esercizio, nonché dall'approvazione dei piani. In particolare, devono essere specificate:

- a. l'organizzazione dell'aerodromo;
- b. le procedure d'avvicinamento e di decollo, nonché particolari prescrizioni per l'utilizzazione dell'aerodromo.

1.2.3 Approvazione dei piani

Gli impianti e gli edifici convertiti, le demolizioni e le infrastrutture servono al funzionamento dell'aerodromo e sono quindi impianti d'aerodromo ai sensi dell'art. 2 lett. e OSIA. La procedura di approvazione dei piani è disciplinata dagli artt. 37 ss LNA e dagli artt. 27a ss OSIA. Conformemente all'art. 37 cpv. 3 LNA, con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale. Si tratta di una procedura fondata sul principio di accentramento ai sensi dell'art. 62a della legge federale sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010). L'art. 37 cpv. 4 LNA dispone che non è necessaria alcuna autorizzazione del diritto cantonale. Va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo.

1.3 *Procedura*

Il cambiamento di aerodromi militari in aerodromi civili richiede che siano trattati e decisi congiuntamente il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio, l'approvazione del regolamento d'esercizio e l'approvazione dei piani.

Come previsto dall'art. 31 cpv. 4 OSIA la procedura applicabile è quella ordinaria di cui agli artt. 36d e 37d LNA, con pubblicazione e deposito pubblico della domanda.

Secondo la scheda di coordinamento del PSIA del 2 settembre 2020 il potenziale dell'aerodromo di Ambri è fissato a 6'000 movimenti annui di volo motore, di conseguenza non sussiste l'obbligo di effettuare un esame di impatto ambientale (EIA), come risulta dalla cifra 14.2 dell'allegato all'ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA; RS 814.011).

1.4 *Ammissibilità delle opposizioni*

Ai sensi degli artt. 36d cpv. 4 e 37f LNA, chi ha qualità di parte secondo le

prescrizioni della legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa (PA; RS 172.021) può, durante il termine di deposito dei piani, fare opposizione presso l'autorità competente per l'approvazione dei piani (in questo caso l'UFAC). Se non fa opposizione, è escluso dal seguito della procedura.

In base agli artt. 6 e 48 PA ha diritto di presentare opposizione chi è particolarmente toccato dalla decisione (nel presente caso il progetto) e ha un interesse degno di protezione all'annullamento o alla modificazione della stessa. È particolarmente toccato dalla decisione chi ha un rapporto stretto e degno di nota con la questione controversa. L'interesse è degno di protezione se l'opponente può trarre un beneficio pratico dall'annullamento o dalla modifica del progetto o può evitare uno svantaggio materiale o immateriale. La situazione reale o giuridica dell'opponente deve poter essere influenzata dall'esito del procedimento.

Nel settore degli aeroporti, a causa delle immissioni acustiche causate dai decolli e dagli atterraggi, soprattutto nelle aree densamente popolate, si riconosce il diritto di ricorrere a una cerchia molto ampia di persone (cfr. DTF 136 II 281 consid. 2.3.1 con rinvii). Lo stesso vale, anche se in misura minore, per gli aerodromi. Per valutare la prossimità del rapporto, è necessario prendere in considerazione l'area di impatto acustico dell'aeroporto e il carico inquinante. Per quanto riguarda il rumore, hanno diritto a ricorrere tutte le persone che lo sentono chiaramente e che, di conseguenza, sono disturbate nella loro tranquillità. Secondo la giurisprudenza consolidata, ciò vale in particolare per le persone che vivono nelle vicinanze di un aeroporto o nell'area dei corridoi di avvicinamento e di partenza, per cui il superamento dei valori limite d'esposizione non costituisce un criterio decisivo (cfr. TAF A-3484/2018 del 7 settembre 2021 consid. 3.1 con rinvii).

Infine, l'opposizione deve essere interposta tempestivamente, cioè durante il periodo di deposito dei piani, nel rispetto delle esigenze di forma e di contenuto previste dalla legge (art. 52 PA).

Con scritto datato 16 giugno 2021 ha fatto opposizione A._____. In quanto residente in prossimità dell'aerodromo di Ambri, A._____ è legittimato a fare opposizione. Interposta tempestivamente e nel rispetto delle esigenze di forma e di contenuto previste dalla legge (art. 52 PA), l'opposizione è ricevibile.

I motivi di opposizione saranno analizzati in seguito.

2. Merito sull'approvazione dei piani

2.1 Costruzioni e impianti esistenti oggetto del cambiamento d'uso e nuove edificazioni

Il cambiamento d'uso di costruzioni e impianti situati all'interno del perimetro del

campo d'aviazione, nonché le modifiche edili, sono soggetti alla procedura d'approvazione dei piani, ai sensi dell'art. 31 cpv. 2 OSIA. Un'approvazione dei piani occorre anche, ai sensi dell'art. 37 cpv. 1 LNA, per la costruzione e la modifica di impianti aeroportuali.

Le installazioni esistenti oggetto del cambiamento d'uso sono le seguenti (base: Piano "Area aeroportuale Ambri-Piotta", scala 1:2'000, aggiornato il 29 marzo 2022):

- Area 1 pista di volo operativa;
- Area 2 rimessa velivoli a motore:
 - 2.1 hangar 1
 - 2.2 piazzale H1;
 - 2.3 pista di rullaggio;
 - 2.4 impianto privato di erogazione di carburante (autorizzazione fino al 31.12.2020);
- Area 3 rimessa aliante e ufficio C:
 - 3.1 hangar 5;
 - 3.2 piazzale H5;
 - 3.3 pista di rullaggio
- Area 4 base eliportuale, situazione attuale:
 - 4.1 hangar 3;
 - 4.2 piazzale H3;
- Area 5 base eliportuale provvisoria, che con l'approvazione definitiva del cambiamento d'uso non farà più parte della zona aeroportuale:
 - 5.1 hangar 7;
 - 5.2 piazzale H7.

È oggetto della procedura di approvazione dei piani la seguente costruzione:

- Demolizione dell'hangar 3 e realizzazione di un nuovo hangar per elicotteri civili.

2.2 *Condizioni per l'approvazione dei piani*

Secondo l'art. 31 OSIA, il cambiamento d'uso di costruzioni e impianti esistenti, nonché eventuali modifiche edili sono soggetti alla procedura di approvazione dei piani. Ai sensi dell'art. 27d cpv. 1 OSIA, i piani sono approvati se il progetto rispetta le decisioni del PSIA e soddisfa le esigenze del diritto federale, segnatamente le esigenze specifiche della navigazione aerea e tecniche nonché quelle legate alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio.

2.3 *Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica*

Lo PSIA è lo strumento di pianificazione e coordinamento della Confederazione nel settore dell'aviazione civile. È costituito da due parti: una parte concettuale – approvata dal Consiglio federale il 26 febbraio 2020 – che include obiettivi e direttive

generali, e una parte contenente le schede di coordinamento per ogni aerodromo. La scheda di coordinamento PSIA del campo di aviazione di Ambri è stata adottata nel 2014 dal Consiglio federale, che ne ha successivamente approvato la modifica il 2 settembre 2020.

La scheda di coordinamento del 2 settembre 2020 contiene le seguenti previsioni rilevanti, in particolare, dal punto di vista dell'infrastruttura e dell'ambiente:

- eseguire una procedura di cambiamento d'uso al fine di trasformare l'aerodromo militare di Ambri in aerodromo civile;
- ridurre la lunghezza della pista a 1285 m.;
- spostare l'attuale area di atterraggio per elicotteri situata all'estremità est della pista nell'ubicazione (1) indicata nella rappresentazione grafica dell'impianto;
- rivalutare quali superfici di compensazione ecologica le aree dell'aerodromo non utilizzate per l'aviazione.

I progetti di edificazione depositati dal ricorrente sono coerenti con le decisioni del PSIA.

Il richiedente ha, inoltre, fornito la documentazione per la fissazione delle misure di valorizzazione ecologica delle superfici dell'aerodromo non utilizzate per l'aviazione.

Per quanto riguarda la pista, la lunghezza massima utilizzabile è stata ridotta a 1120 metri tramite demarcazione orizzontale approvata con decisione dell'UFAC del 15 marzo 2016. La riduzione della pista esula, dunque, dall'ambito della pratica in esame.

2.4 Responsabilità dell'esercente dell'aerodromo

L'art. 3 cpv. 1 OSIA stabilisce, tra l'altro, che gli aerodromi devono essere configurati, organizzati e diretti in modo che l'esercizio sia disciplinato e che la sicurezza delle persone e delle cose sia sempre garantita. La responsabilità è dell'esercente (cfr. art. 17 cpv. 1 lett. b OSIA).

2.5 Esigenze specifiche della navigazione aerea

Secondo l'art. 3 cpv. 2 OSIA, le norme e raccomandazioni dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) che figurano negli allegati 3, 4, 10, 11, 14, 15 e 19 della Convenzione del 7 dicembre 1944 relativa all'aviazione civile internazionale (RS 0.748.0; allegati OACI) sono direttamente applicabili agli aerodromi. L'art. 9 OSIA attribuisce all'UFAC la competenza di esaminare il progetto dal profilo specifico della navigazione aerea.

Il 21 maggio 2021 l'UFAC ha effettuato un esame specifico della navigazione aerea. Il richiedente ha successivamente trasmesso ulteriori documenti, ragione per cui

l'esame è stato aggiornato il 31 maggio 2022. Il richiedente non ha contestato gli oneri in esso contenuti. In merito al punto 5 (Impianti di rifornimento per aerei ad ala fissa, di seguito al par. 2.5.6), il richiedente ha precisato che l'impianto di erogazione non è più indispensabile per il Gruppo Volo Motore (GVM) e verrà di principio eliminato, salvo che il GVM decida di metterlo a norma. L'UFAC ritiene i seguenti oneri giustificati e proporzionati e li riprende nel dispositivo della presente decisione. L'esame specifico della navigazione aerea viene allegato alla presente decisione per una migliore comprensione (allegato C).

2.5.1 Larghezza delle vie di rullaggio

- Al più tardi sei settimane dopo l'approvazione del cambiamento d'uso, occorrerà presentare all'UFAC per verifica e approvazione una descrizione dell'opera per l'ampliamento a un minimo di 7,5 metri della via di rullaggio verso l'hangar 5 (area 3).

2.5.2 Manica a vento

- Al più tardi sei settimane dopo l'approvazione del cambiamento d'uso occorrerà presentare un piano per l'ubicazione della manica o delle maniche a vento all'UFAC per verifica e approvazione.

2.5.3 Area dei segnali

- Al più tardi sei settimane dopo l'approvazione del cambiamento d'uso occorrerà presentare un piano per l'organizzazione dell'area dei segnali all'UFAC per verifica e approvazione.

2.5.4 Piazzale della Heli Rezia SA

- Al più tardi sei settimane dopo l'approvazione del cambiamento d'uso occorrerà presentare un piano delle marcature all'UFAC per verifica e approvazione.

2.5.5 Impianto di rifornimento della Heli Rezia SA

- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC come viene effettuato lo spurgo al livello più basso della cisterna.
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC che viene utilizzato un filtro certificato secondo le norme internazionali EI. La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- Il filtro utilizzato deve essere sostituito regolarmente secondo le istruzioni del produttore. In assenza di tali istruzioni, il filtro deve essere sostituito al più tardi entro tre anni.

- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC che l'impianto di rifornimento di carburante è equipaggiato di un cavo di messa a terra per il collegamento equipotenziale avente una sezione trasversale minima di 4 mm². La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC l'esistenza di un estintore a polvere con massa estinguente di 9 kg presso l'impianto di rifornimento. La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- I requisiti di sicurezza relativi alla procedura di rifornimento di cui al capitolo 5 della direttiva AD I-007 dell'UFAC devono essere sempre rispettati.
- I controlli richiesti devono essere eseguiti e protocollati conformemente al capitolo 6 della direttiva AD I-007 dell'UFAC. Nel caso di cisterne mobili protette da intemperie è fondamentale a tal fine (qualora l'impianto di rifornimento sia in servizio) un esame visivo settimanale del carburante.

2.5.6 Impianti di rifornimento per aerei ad ala fissa

- L'impianto di rifornimento mobile per JET A-1 sul piazzale antistante l'hangar 1 deve essere collocato al di fuori delle distanze di sicurezza richieste.
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC come viene effettuato lo spurgo al livello più basso della cisterna.
- Conformemente al punto 4.5.2 della direttiva AD I-007 dell'UFAC, la pistola di rifornimento deve essere contrassegnata con la giusta colorazione, un manicotto di colore nero.
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC che viene utilizzato un filtro certificato secondo le norme internazionali EI. La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- Il filtro utilizzato deve essere sostituito regolarmente secondo le istruzioni del produttore. In assenza di tali istruzioni, il filtro deve essere sostituito al più tardi entro tre anni.
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC che l'impianto di rifornimento di carburante è equipaggiato di un cavo di messa a terra per il collegamento equipotenziale avente una sezione trasversale minima di 4 mm². La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC l'esistenza di un estintore a polvere con massa estinguente di 9 kg presso l'impianto di rifornimento. La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- I requisiti di sicurezza relativi alla procedura di rifornimento di cui al capitolo 5 della direttiva AD I-007 dell'UFAC devono essere sempre rispettati.

- I controlli richiesti devono essere eseguiti e protocollati conformemente al capitolo 6 della direttiva AD I-007 dell'UFAC. Nel caso di cisterne mobili non protette da intemperie è fondamentale a tal fine (qualora l'impianto di rifornimento sia in servizio) un esame visivo quotidiano del carburante.

2.5.7 Pubblicazioni aeronautiche

- Tutte le modifiche o limitazioni all'esercizio temporanee, dovute ad esempio al cantiere o ai lavori di marcatura devono essere pubblicate in tempo utile tramite NOTAM (notifica almeno tre giorni lavorativi prima della data d'inizio a UFAC-LIFS).

2.6 Pianificazione del territorio

Ogni progetto deve integrarsi nella pianificazione regionale e locale, tenuto conto degli interessi della popolazione e dell'economia. Gli impianti oggetto del cambiamento d'uso e quelli di nuova costruzione sono situati interamente all'interno della zona aeroportuale. Il progetto è conforme alla pianificazione cantonale e locale.

2.7 Esigenze tecniche federali

Nell'ambito della presente procedura la SECO, l'USTRA e la SG-DDPS hanno esaminato la conformità del progetto alle norme applicabili che rientrano nel proprio ambito di competenza.

Nella sua presa di posizione dell'11 maggio 2021 la SECO ha formulato le seguenti esigenze, non contestate dal richiedente.

- 1. I rivestimenti dei pavimenti devono essere antisdrucchiolevoli. Le indicazioni SECO relative all'art. 14 OLL 3 (tabella 314) e la lista di controllo Suva 67012 contengono indicazioni in merito alle caratteristiche dei diversi rivestimenti di pavimenti.
Gli ostacoli che non possono essere evitati devono essere contrassegnati in modo ben visibile. I canali e le aperture nei pavimenti vanno coperti. Le coperture devono essere resistenti e concepite in modo da non scivolare, spostarsi o ribaltarsi.
Le liste di controllo Suva 67178, 67179 e 67189 contengono indicazioni in merito alla prevenzione degli infortuni dovuti al fatto di scivolare o inciampare o a una caduta.
- 2. La larghezza utile delle scale e dei corridoi dev'essere di almeno 1,20 m.
Le scale delimitate da pareti devono essere provviste di corrimano sui due lati: se la scala è di larghezza inferiore a 1,50 m basta un solo corrimano. La norma SIA 358 «Parapetti» contiene indicazioni in merito alla struttura dei corrimano.
- 3. La larghezza utile delle porte a un solo battente deve essere di almeno 0,90

m. Questa esigenza non si applica ai piccolissimi locali (ad es. gabinetti, sgabuzini per materiale di pulizia o simili).

- 4. Le porte e i portoni nelle vie di fuga devono essere conformi agli obiettivi di sicurezza definiti all'art. 10 OLL 4 e all'art. 20 OPI.

Le porte sulle vie di fuga devono in qualsiasi momento poter

- essere riconosciute come tali,
- essere aperte rapidamente nella direzione d'uscita, senza ricorrere a mezzi ausiliari e
- essere utilizzate in modo sicuro.

Per informazioni sulle porte nelle vie di fuga si veda l'appendice delle indicazioni SECO all'art. 10 OLL 4.

È consentita la posa di portoni sulle vie di fuga a condizione che esista una porta a battenti (porta di servizio) incorporata nel portone o ai lati di quest'ultimo oppure che una parte sufficientemente larga del portone possa essere aperta a battente in direzione della via di fuga.

Le porte a battente sulle vie di fuga devono potersi aprire nel senso della fuga.

Fanno eccezione le porte a battente di locali piccoli e poco frequentati, non esposti a particolari pericoli, come ad es. uffici, gabinetti, locali pulizie, piccoli depositi, spogliatoi di dimensioni ridotte, ecc.

Per locali piccoli e poco frequentati si intendono ambienti che accolgono non più di sei persone contemporaneamente e occupano una superficie massima di 50 m².

Il senso d'apertura de locale tecnico deve essere invertito.

- 5. Lo stoccaggio e la manipolazione di liquidi infiammabili con un punto d'inflammabilità inferiore a 55 °C devono avvenire in modo conforme alle disposizioni della direttiva CFSL 1825.

Il locale di stoccaggio deve essere sufficientemente ventilato, in modo naturale o artificiale.

In caso di ventilazione artificiale, l'aria di scarico deve essere direttamente aspirata dal pavimento. La ventilazione deve assicurare da 3 a 5 ricambi d'aria l'ora. Quando si travasano liquidi infiammabili i ricambi d'aria devono essere aumentati (ca. 10).

In caso di ventilazione naturale devono essere predisposte sotto, sopra e diagonalmente contrapposte aperture di ventilazione verso l'esterno. L'ampiezza delle aperture deve essere di 20 cm² per m² di superficie del pavimento. L'apertura più bassa deve trovarsi ad un massimo di 10 cm di altezza da terra. Le aperture non devono essere chiudibili. Per evitare il deposito di sporcizia è possibile dotare le aperture di un traforato metallico con maglie di larghezza non superiore a ca. 2 mm.

L'UFAC considera tali esigenze giustificate e proporzionate e le riprende, pertanto, come oneri nel dispositivo della presente decisione.

Nella presa di posizione del 7 giugno 2021, l'USTRA ha affermato di non avere obiezioni al progetto, con riserva della seguente osservazione:

- L'esecuzione dei lavori non deve pregiudicare o intralciare lo svolgimento dei lavori USTRA ai mappali limitrofi per il cantiere EP04 nel comparto tra Varenzo e Airole che termineranno alla fine del 2023.

L'UFAC considera la richiesta giustificata e proporzionata e la riprende, pertanto, come onere nel dispositivo della presente decisione.

Nella presa di posizione del 27 luglio 2021 la SG-DDPS ha indicato di non avere osservazioni e che l'hangar può essere costruito come pianificato.

2.8 *Protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio*

La conformità dei documenti forniti dal richiedente alle norme applicabili in materia di protezione dell'ambiente è stata esaminata dalle autorità cantonali e dall'UFAM che, rispettivamente, nel preavviso del 3 dicembre 2021 e nelle prese di posizione del 24 marzo e 21 settembre 2022, hanno espresso parere favorevole al progetto con riserva delle richieste raggruppate qui di seguito per tema. I pareri summenzionati rinviano alla lettera del Cantone Ticino del 19 settembre 2019 in merito allo studio di fattibilità per la riqualifica del canale Iriscia. Quest'ultima viene quindi allegata alla presente decisione (allegato D).

Le richieste delle autorità cantonali e dell'UFAM sono state trasmesse al richiedente che ha potuto esprimersi in merito. L'UFAC si pronuncia come segue.

2.8.1 Piano delle misure di compensazione ecologica (PCE)

Nel preavviso del 3 dicembre 2021, il Cantone Ticino ha espresso preavviso favorevole alla seguente condizione:

- 11. Per quanto concerne le misure n. 3 e n. 4 al cap. 62 del rapporto tecnico relativo alla compensazione ecologica sono condivise, ma la loro esecuzione è condizionata allo sviluppo di un progetto definitivo da sottoporre al nostro Servizio (Polizia delle acque) che chiarisca le varianti da perseguire così come le verifiche idrauliche necessarie e i contenuti ambientali.

Per quanto concerne la rinaturazione del Riale Iriscia, il Cantone ha posto le seguenti condizioni:

- 14. Sia la sottrazione di superficie agricola, sia lo spazio riservato alle acque dovrà essere ridotto al minimo indispensabile.
- 15. Le sponde del riale e la fascia all'interno dello spazio riservato alle acque

deve poter essere gestita estensivamente e quindi priva di ostacoli.

- 16. Nella prossima fase dovranno essere consultati gli agricoltori per gli aspetti gestionali, di attraversamento del riale, dell'irrigazione, ecc.
- 17. Per quanto concerne la scelta delle varianti si auspica un minor utilizzo di superficie agricola utile.

Nella sua presa di posizione del 24 marzo 2022, l'UFAM ha espresso parere favorevole alle seguenti condizioni:

- [2] Nell'ambito della misura di compensazione ecologica 3 (rinaturalizzazione del Riale Iriscia), il comune di Quinto deve implementare la variante 1, così come l'impianto che favorisce la struttura verticale e la messa in rete per garantire la connettività con i versanti pedemontani.
- [7] Le osservazioni dell'Ufficio natura e paesaggio contenute nello studio di fattibilità per la qualifica del riale Iriscia (compensazione ecologica) nella lettera del 19 settembre 2019 dell'Ufficio dei corsi d'acqua al Comune di Quinto allegata al previsto cantonale (preferenza della variante 1 rispetto alla variante 2) devono essere rispettate.
- [9] Le condizioni / oneri 12-16 del preavviso cantonale del 3 dicembre 2021 devono essere rispettate.
- [14] La condizione / onere 11 del preavviso cantonale del 3 dicembre 2021 deve essere rispettata.

L'UFAM ha aggiunto la seguente nota:

- [8] Gli accordi sulla gestione e l'uso delle aree devono essere validi e rinnovati finché permane la necessità di una compensazione ecologica del campo d'aviazione.

L'UFAC considera le proposte dell'UFAM, non contestate dal richiedente, proporzionate e giustificate. Di conseguenza riprende come oneri le proposte [2] e [7], nonché le condizioni 11, 14-16 del preavviso cantonale (le condizioni 12 e 13 saranno esaminate di seguito al par. 2.8.3). Le proposte [9] e [14] dell'UFAM sono così da considerarsi evase e non vengono riprese come oneri nel dispositivo della presente decisione.

Per quanto riguarda la nota [8] dell'UFAM, pure non contestata dal richiedente, l'UFAC considera sufficiente che quest'ultimo ne abbia preso nota, senza necessità di porre oneri nel dispositivo della presente decisione. Lo stesso è a dirsi della condizione 17 del preavviso cantonale, considerato che in essa si formula un auspicio e che l'UFAM, autorità specializzata della Confederazione in materia ambientale, non ha subordinato il suo parere favorevole al rispetto di detta condizione 17.

Con riserva degli oneri summenzionati, il piano di compensazione ecologica è approvato.

2.8.2 Natura e paesaggio

Nella presa di posizione del 24 marzo 2022, l'UFAM ha espresso parere favorevole alle seguenti condizioni:

- [1] Per rispettare gli obiettivi di protezione relativi alla tranquillità degli spazi selvaggi e la quiete degli IFP 1809 «Campolungo - Campo Tencia – Piumogna» e 1801 «Piora – Lucomagno – Dötra», le traiettorie di volo devono evitare gli IFP o sorvolarli ad un'altezza elevata per preservare la tranquillità visiva e acustica dell'oggetto.
- [3] Il comune di Quinto deve prevedere finestre sicure per gli uccelli (vedi brochure della Stazione ornitologica svizzera "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" [2013]). Il comune di Quinto deve fornire all'UFAC, prima della decisione di approvazione dei piani, i relativi chiarimenti all'attenzione dell'UFAM per valutazione.
- [4] Il comune di Quinto deve pianificare l'illuminazione conformemente ai requisiti della pubblicazione «Prevenzione delle emissioni luminose» (UFAM, 2021) e alla norma SIA 491 (norme Illuminotecniche) e fornire all'UFAC, prima della decisione di approvazione dei piani, i relativi chiarimenti all'attenzione dell'UFAM per valutazione.
- [5] Durante la fase di costruzione e nei primi 3 anni dopo il suo completamento, il comune di Quinto deve controllare la comparsa di neofite invasive nelle aree direttamente interessate dal progetto. Se vengono identificate delle neofite, il comune di Quinto deve intraprendere le misure necessarie alla loro rimozione.
- [6] Le osservazioni a pagina 4 del preavviso cantonale del 3 dicembre 2021 sulle neofite (Neofite invasive) devono essere rispettate.

L'UFAC considera sufficiente che il richiedente abbia preso nota della proposta [1] dell'UFAM, senza necessità di riprenderla come onere nel dispositivo della presente decisione. Nella misura in cui non si traduce in una modifica del regolamento d'esercizio, il rispetto di detto onere sarebbe difficilmente verificabile.

Con scritto del 6 maggio 2022, il richiedente ha fornito quanto richiesto nelle proposte [3] e [4]. Nella replica del 21 settembre 2022, pur facendo notare che nello scritto del richiedente vi è un riferimento errato alla norma SIA 451, mentre la norma corretta è SIA 491, l'UFAM ha considerato le sue proposte [3] e [4] evase. L'UFAC, di conseguenza, non le riprende come oneri nel dispositivo della decisione.

L'UFAC considera le proposte [5] e [6] proporzionate e giustificate, le riprende, pertanto come oneri nel dispositivo della decisione. Il testo della proposta [6] viene così modificato:

- [6modificato] In presenza di neofite invasive inserite nell'allegato 2 dell'Ordinanza sull'utilizzazione di organismi nell'ambiente (Ordinanza sull'emissione deliberata nell'ambiente, OEDA) va prevista l'eliminazione delle medesime (apparato vegetativo e suolo), conformemente alle disposizioni previste dal Gruppo di Lavoro Organismi Alloctoni Invasivi Ticino (GL OAI) e dall'AGIN; la lista delle specie e maggiori informazioni sono reperibili sul sito www.ti.ch/neofite-cantieri.

2.8.3 Protezione e smaltimento delle acque

Il preavviso del Cantone Ticino è favorevole alle seguenti condizioni:

- 1. Acque luride civili:
 - I fanghi prodotti dal piccolo impianto di depurazione (IDA) devono essere periodicamente evacuati presso un impianto di depurazione acque pubblico.
 - Una copia del rapporto di collaudo e del contratto di prestazione devono essere trasmesse al Municipio e all'Ufficio della protezione delle acque e dell'approvvigionamento idrico (UPAAI, dt-upaai@ti.ch).
- 2. Infrastrutture aeronautiche esistenti:
 - L'impianto di rifornimento di kerosene esistente (Hangar 7) deve essere smantellato tramite una ditta specializzata (www.citec-suisse.ch) che dovrà redigere un rapporto di messa fuori uso che dovrà essere presentato durante il collaudo del nuovo impianto presso il nuovo hangar.
 - Entro 5 anni deve essere formalizzata una soluzione definitiva per l'impianto di erogazione esistente presso l'Hangar 1 (Volo PC3). Per poter continuare ad utilizzare l'impianto esistente, lo stesso deve essere verificato tramite una ditta specializzata (come da verifica del 4.02.2016) che dovrà redigere un rapporto di controllo e inviarlo per conoscenza all'UPAAI (dt-upaai@ti.ch).
- 3. Nuovo hangar della Heli Rezia SA:
 - Il serbatoio del kerosene deve essere certificato dall'Associazione Svizzera Ispezioni Tecniche (ASIT, Wallisellen). La scelta del serbatoio deve essere comunicata all'UPAAI (dt-upaai@ti.ch).
 - Presso la stazione di rifornimento devono essere a disposizione recipienti della capacità di almeno 20 litri e del materiale assorbente per almeno 100 litri di oli minerali.
 - L'area di distribuzione e di travaso deve essere stagna e resistente agli idrocarburi.
 - Le operazioni di travaso tra l'autocisterna e il serbatoio della stazione devono avvenire sull'apposita area allacciata al separatore idrocarburi con filtro a coalescenza.
 - La condotta di sfiato deve essere sistemata in modo da essere visibile dal punto di carico dei serbatoi.
 - Il pozzetto sotto la colonna deve essere stagno e resistente agli idrocarburi, oppure la colonna deve essere posata al disopra di uno zoccolo in beton

stagno. La distanza minima tra la colonna e i bordi dell'area stagna della stazione di rifornimento, allacciata al separatore idrocarburi, deve essere pari almeno alla lunghezza della canna per la distribuzione del carburante aumentata di un metro.

- Le acque meteoriche dei piazzali circostanti non devono invadere la piazza di distribuzione e travaso ma essere smaltite separatamente.
 - Il locale dove saranno eseguite le piccole manutenzioni deve essere dotato di pavimentazione stagna resistente agli idrocarburi e senza scarichi.
 - Rimane vietato qualsiasi tipo di lavaggio con acqua.
- 4. I contenitori di liquidi nocivi che superano la capacità di 450 litri devono essere omologati con certificato d'esame rilasciato dall'Associazione Specialista Ispezioni Tecniche (ASIT di Wallisellen www.svti.ch). Tutti i contenitori di liquidi nocivi alle acque devono essere inseriti in vasche di contenimento. In particolare devono essere previste delle vasche di contenimento con una capacità corrispondente al volume utile del recipiente più grande, per tutti quei contenitori di capacità superiore ai 20 litri.
- 5. Le acque reflue artigianali dovute alle attività di cantiere devono essere smaltite come previsto nella Norma SIA 431 *Evacuazione e trattamento acque dei cantieri* e la scheda informativa *Smaltimento acque di cantiere*, SPAAS 2016 (www.ti.ch/acqua).
- In particolare si segnala che se il cemento per l'esecuzione dell'opera viene prodotto sul cantiere, le acque di lavaggio del miscelatore e delle betoniere devono assolutamente essere raccolte e trattate in modo specifico prima della loro evacuazione.
- Il deposito dei liquidi nocivi alle acque deve essere eseguito conformemente alle regole riconosciute dalla tecnica (art. 22 cpv. 3 LPAc, www.tankportal.ch).
- 12. Durante i lavori dovranno essere adottate tutte le misure necessarie atte a scongiurare qualsiasi tipo di inquinamento delle acque ai sensi OPAC (in particolare massima attenzione a evitare il contatto diretto tra cemento fresco e acque di superficie).
- 13. I lavori non dovranno creare intorbidamenti delle acque piscicole durante il periodo riproduttivo della trota fario (divieto a partire da metà ottobre fino alla fine di marzo).

L'UFAM esprime parere favorevole al progetto alle seguenti condizioni:

- [9] Le condizioni / oneri 12-16 del preavviso cantonale del 3 dicembre 2021 devono essere rispettate.
- [10] Le condizioni / oneri 1-5 del preavviso cantonale del 3 dicembre 2021 devono essere rispettate.

L'UFAC ritiene le proposte dell'UFAM giustificate e proporzionate. Di conseguenza, riprende come oneri le condizioni 1-5, 12 e 13 del preavviso cantonale. Le proposte [9] (cfr. par. 2.8.1) e [10] dell'UFAM sono da considerarsi evase e non vengono

riprese nel dispositivo della presente decisione.

2.8.4 Gestione dei rifiuti

Il preavviso del Cantone Ticino è favorevole alla seguente condizione:

- 7. Contrariamente a quanto indicato nel concetto di smaltimento dei rifiuti il calcestrutto di demolizione deve essere prioritariamente riciclato e non depositato in discarica (art. 20 cpv. 3 OSPR).

L'UFAM esprime parere favorevole al progetto alle seguenti condizioni:

- [11] La condizione / onere 7 del preavviso cantonale del 3 dicembre 2021 deve essere rispettata.
- [12] Prima dell'inizio dei lavori, un concetto preciso di smaltimento dei rifiuti (tipologia, qualità e quantità) dovrà essere elaborato e aggiornato durante la fase dei lavori. Questo concetto dovrà indicare le filiere e i metodi di riciclaggio e di smaltimento e sarà presentato all'autorità cantonale specializzata per approvazione.

L'UFAC ritiene le proposte dell'UFAM giustificate e proporzionate. Di conseguenza, riprende come onere la condizione 7 del preavviso cantonale e la proposta [12] dell'UFAM. La proposta [11] di quest'ultimo è da considerarsi evasa e non viene ripresa nel dispositivo della presente decisione.

2.8.5 Pericoli naturali

L'UFAM esprime parere favorevole al progetto alla seguente condizione:

- [13] Il comune di Quinto deve esaminare a fondo se e come il rischio di inondazione influisce sul cambiamento d'uso e se caso prendere le necessarie misure di protezione. I relativi chiarimenti devono essere forniti all'UFAC, prima della decisione di approvazione dei piani, all'attenzione dell'UFAM per valutazione.

Con scritto del 24 giugno 2022 il richiedente ha fornito i chiarimenti richiesti. Nella replica del 21 settembre 2022 l'UFAM ha considerato la sua proposta [13] evasa. L'UFAC, di conseguenza, non la riprende come onere nel dispositivo della decisione.

2.9 *Esigenze tecniche cantonali*

Il preavviso del Cantone Ticino è favorevole alle seguenti condizioni:

- 6. Il proprietario della pompa di calore deve notificare l'installazione della stessa

- all'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) (www.cooling-reg.ch) e sottostà agli obblighi indicati nell'aiuto all'esecuzione *Impianti e apparecchi che contengono prodotti refrigeranti: esercizio e manutenzione*, UFAM 2020 (www.ufam.admin.ch).
- 8. La perizia aggiornata dei materiali contenenti sostanze pericolose deve essere trasmessa alla Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (dt-spaas@ti.ch) prima dell'inizio dei lavori, per parere.
 - 9. Prima dell'inizio dei lavori di demolizione, l'istante deve inderogabilmente comunicare al Municipio il nominativo dello specialista riconosciuto che seguirà i lavori in veste di responsabile ai sensi della scheda tematica no. 2994.i del FACH.
 - 10. Prima della messa in esercizio dei locali del nuovo edificio deve essere richiesto il collaudo all'Ufficio di sanità del Dipartimento della sanità e della socialità, a norma dell'art. 38a) della Legge sanitaria.

L'UFAC ritiene le proposte giustificate e proporzionate e le riprende come oneri nel dispositivo della presente decisione.

2.10 Altre esigenze

Per l'esercizio di questo tipo di impianto devono essere rispettate le norme e le raccomandazioni per gli aerodromi dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI).

I progetti di costruzione saranno realizzati conformemente ai piani approvati.

L'Ufficio delle domande di costruzione della Repubblica e Cantone Ticino dovrà essere informato di ogni minima modifica dei progetti. Eventuali modifiche più importanti dovranno essere sottoposte all'approvazione dell'UFAC.

L'inizio e la fine dei lavori devono essere annunciati alla sezione Piano settoriale e impianti dell'UFAC e all'autorità cantonale competente 10 giorni prima dell'inizio e 10 giorni dopo la fine dei lavori.

Conformemente all'art. 3b OSIA, l'UFAC assicura la sorveglianza delle esigenze specifiche dell'aviazione. Il rispetto e l'applicazione delle esigenze cantonali saranno verificati dalle istanze cantonali interessate. Se del caso, queste ultime applicheranno le proprie tasse e tariffe in vigore.

In caso di divergenze tra i servizi responsabili e il richiedente deve essere informato l'UFAC, che decide in merito.

2.11 *Opposizione*

a. *Motivi dell'opposizione e replica del richiedente*

Con scritto del 16 giugno 2021 A. _____ (di seguito: opponente) si è opposto alla costruzione di un nuovo hangar sul fondo n. 4971 del Comune di Quinto e all'autorizzazione d'esercizio dell'elitransporto a partire da questo fondo.

L'opponente sostiene che la nuova posizione crea un disturbo sonoro eccessivo agli abitanti del quartiere di Via Rio Secco, di Case di Fuori e del Canton Uri (sessanta persone residenti), nonché all'azienda agricola sul fondo n. 423. In fase di atterraggio, infatti, per abbassarsi di quota gli elicotteri farebbero percorsi circolari su detta zona. L'elitransporto a partire dall'attuale elibase sul fondo n. 4884 creerebbe meno disturbi sonori ai residenti limitrofi di questa zona (quattro persone e un atelier di falegname) in quanto, per rallentare e diminuire l'altezza di volo, gli elicotteri farebbero percorsi circolari sopra terreni agricoli non abitati. Ciò implicherebbe anche una maggiore sicurezza. L'opponente osserva, inoltre, che sarebbe necessaria una nuova riflessione sulla compatibilità del Nuovo Stadio Multifunzionale con l'autorizzazione per l'uso civile dell'aerodromo.

Con scritto del 5 gennaio 2022 il richiedente ha chiesto di respingere l'opposizione perché infondata.

Il richiedente afferma che lo spostamento dell'eliporto era stato auspicato dall'UFAC, poiché la vecchia ubicazione era ritenuta non ideale per ragioni di sicurezza, e che la perizia fonica alla base dell'aggiornamento della scheda PSIA di Ambri conferma che la nuova ubicazione dell'eliporto è coerente con la pianificazione comunale. Il richiedente sottolinea che la vecchia elibase era molto più vicina alle abitazioni, distando pochi metri dalla frazione di Morenca; la nuova ubicazione dell'elibase, più lontana dalle abitazioni, sarebbe dunque la migliore possibile non solo per ragioni di sicurezza, ma anche per l'impatto fonico. Il richiedente aggiunge che gli elicotteri nella zona aeroportuale non volano come indicato dall'opponente, ma utilizzano l'asse della pista come settore di decollo/allontanamento o avvicinamento/atterraggio da Ambri. Inoltre, in fase di pubblicazione dell'aggiornamento della scheda PSIA, approvata dal Consiglio federale il 2 settembre 2020, finalizzato all'allargamento del perimetro per la base elicotteri, l'opponente non aveva formulato osservazioni. Il richiedente conclude che il nuovo stadio del ghiaccio non contrasta né con la vecchia, né con la nuova elibase e che la nuova ubicazione è preferibile in quanto più lontana dalla zona PM1 (Parco Multifunzionale con destinazione culturale, turistica, di svago). La vecchia elibase fa ora parte della zona PM e come tale acquisisce un importante ruolo a supporto dell'intera area di svago. Il richiedente ricorda che la modifica del Piano Regolatore per la creazione della nuova zona PM è stata formalmente approvata senza che fossero presentate osservazioni o opposizioni.

Nelle osservazioni finali del 6 aprile 2023, l'opponente ha confermato le motivazioni dell'opposizione del 16 giugno 2021, aggiungendo che il piano regolatore ha lo scopo di suddividere le varie zone di attività economica da quelle residenziali per avere in queste ultime una migliore qualità di vita e che l'ubicazione dell'elibase a 364 metri dalla zona residenziale non è una soluzione ragionevole né condivisa. L'opponente chiede la migliore soluzione possibile prendendo in considerazione tutti gli aspetti: sicurezza e protezione dell'ambiente, incluso il rispetto della qualità di vita della zona residenziale del piano di Ambri, in cui vi sono proprietari di residenze primarie. L'opponente propone di mantenere l'esercizio sul fondo n. 4884, visto che non disturba gli abitanti della zona residenziale del "piano di Ambri" e per 32 anni non ha disturbato gli abitanti del quartiere di Morenca. Alternativamente, propone di costruire la nuova elibase di fronte oppure dentro alla zona industriale. L'opponente chiede all'UFAC di valutare le tre proposte, e di discutere in seguito con il Municipio. L'opponente osserva che diversi elementi rilevanti nella procedura di cambiamento della variante del P.R del 2013, delle n. di att. P.R. 2015, del PSIA 2014 e del PSIA 2020 inerenti il fondo n. 4971 non sono stati comunicati agli abitanti in fase di pre-modifica e di modifica. In particolar modo nell'elaborazione e nella modifica del PSIA 2014 e 2020 vi sarebbe stata una mancanza di comunicazione e di trasparenza nei confronti dei residenti, proprietari di case e terreni, nel quartiere residenziale del "piano di Ambri". L'opponente conclude che il Municipio dovrebbe bilanciare gli interessi dei residenti della zona residenziale del piano di Ambri con l'interesse dell'attività economica dell'elitransporto e attivare la decisione politica di procedere alla modifica del Piano regolatore e del PSIA.

b. Considerazioni dell'UFAC

Il PSIA è lo strumento che assicura la pianificazione e il coordinamento dei compiti con effetti sull'organizzazione del territorio della Confederazione, dei Cantoni e dei Comuni, conformemente agli artt. 2 cpv. 1 e 13 della legge federale sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700). Ai sensi dell'art. 14 cpv 2 dell'ordinanza sulla pianificazione del territorio (OPT; RS 700.1), nelle concezioni e nei piani settoriali la Confederazione definisce come intende fare uso del suo apprezzamento in materia di pianificazione. Tale libertà di apprezzamento deriva dall'obbligo di procedere a una ponderazione degli interessi (TAF A-4968/2020 del 5 agosto 2022 consid. 3.3.2).

Il piano settoriale è costituito da una parte concettuale e da una parte attuativa composta dalle schede di coordinamento, che contengono obiettivi e direttive generali per ogni singolo aerodromo. Le indicazioni concrete a livello territoriale sono rappresentate nel testo e a livello cartografico. Testo e carte comprendono indicazioni vincolanti che possono essere suddivise in dati acquisiti, risultati intermedi e informazioni preliminari, nonché se del caso altre informazioni (cfr. art. 15 cpv. 1 e 2 OPT). Ai sensi dell'art. 15 cpv. 3 un progetto concreto può essere definito dato acquisito

soltanto se vi è un fabbisogno per il progetto (lett. a), sono state esaminate ubicazioni alternative e il progetto esige l'ubicazione prevista (lett. b), le ripercussioni rilevanti del progetto su territorio e ambiente possono essere valutate conformemente al relativo grado di pianificazione (lett. c) ed è presumibilmente data la compatibilità del progetto con la legislazione determinante (lett. d). Conformemente all'art. 16 OPT deve essere redatto un rapporto esplicativo contenente chiarimenti sul motivo e sullo svolgimento della pianificazione, sul modo in cui si è tenuto conto dei diversi interessi, sugli esiti della collaborazione e sulla procedura di audizione e partecipazione.

I piani settoriali vincolano le autorità. In particolare un dato acquisito è vincolante nella misura in cui sia possibile valutare le ripercussioni su territorio e ambiente sulla scorta dei documenti relativi ai piani settoriali e dello stato delle pianificazioni della Confederazione e dei Cantoni al momento in cui l'avvenuta coordinazione è decisa (art. 22 cpv. 1 e 3 OPT).

La pianificazione settoriale mira a garantire che le decisioni discrezionali importanti siano prese dall'autorità di pianificazione settoriale, che ha la distanza necessaria ed è in grado di avere una visione d'insieme a un livello superiore, senza il rischio di restringere la prospettiva a determinati interessi tecnici per ponderare gli interessi coinvolti. In quanto strumento di coordinamento dei compiti con impatto territoriale, il piano settoriale, non contiene decisioni sulla realizzazione di un progetto, ma si limita a fornire un quadro di riferimento per la realizzazione di un progetto attraverso istruzioni concrete di coordinamento. La decisione sull'approvazione di un progetto deve essere presa nella fase di pianificazione successiva, sulla base della legislazione sostanziale applicabile, delle disposizioni del piano settoriale e di una valutazione dettagliata degli effetti sul territorio e l'ambiente (TAF A-4968/2020 cit. con rinvii).

In vista dell'adozione della scheda del 5 dicembre 2014, ha avuto luogo un processo di coordinamento a cui hanno partecipato i servizi federali, cantonali e comunali competenti. Era emerso che il Comune di Quinto stava rielaborando la propria pianificazione di utilizzazione (variante del Piano regolatore) del comparto della "Piana di Ambri" in relazione al progetto della nuova pista di ghiaccio. Si precisava che l'esercizio di volo con elicotteri sarebbe stato spostato sulla parte nord-ovest. Per l'indisponibilità di un terreno in tale zona, nella scheda di coordinamento dell'aerodromo di Ambri del 5 dicembre 2014 si prevedeva come dato acquisito lo spostamento della base elicotteri a sud della pista e, come informazione preliminare, lo spostamento a nord-ovest. Dopo la conclusione del verbale di coordinamento e nel corso della consultazione delle autorità, infatti, il Municipio di Quinto aveva fatto presente la possibilità di acquistare l'hangar H3, di proprietà dei militari, che sarebbe stato un'ubicazione ideale per l'elibase.

Il 2 settembre 2020 la scheda di coordinamento è stata adeguata, introducendo come decisione vincolante lo spostamento della base elicotteri presso l'hangar 3

sulla base di un nuovo processo di coordinamento, cui hanno partecipato i servizi federali interessati, il Cantone Ticino e il Comune di Quinto. Trattandosi di una modifica che non creava nuovi conflitti con altri interessi e senza effetti rilevanti sul territorio e sull'ambiente, si è rinunciato a informare e consultare la popolazione (cfr. PSIA, Parte concettuale, par. 5.3).

Nel corso delle procedure condotte per l'adozione della scheda di coordinamento nel 2014 e per il suo adattamento nel 2020, l'UFAC ha verificato la compatibilità con le esigenze di sicurezza legate alle operazioni di volo della nuova ubicazione. Si è inoltre verificato che questa non confliggeva con le altre pianificazioni settoriali, né con il piano direttore cantonale, né con il piano regolatore comunale.

La giurisprudenza riconosce ai privati la possibilità di impugnare indirettamente il piano settoriale nell'ambito di un ricorso contro una decisione che lo concretizza, nella misura in cui il vizio denunciato si riflette nella decisione. I privati devono spiegare in che modo un progetto incide sui loro interessi meritevoli di tutela (TAF A-3484/2018 del 7 settembre 2021 consid. 3.6.3).

L'opponente indica che l'elibase presso l'hangar 3 recherebbe un disturbo sonoro eccessivo agli abitanti della zona residenziale del "piano di Ambri".

Per poter valutare gli effetti dannosi o molesti del rumore, il Consiglio federale fissa per ordinanza i valori limite delle immissioni, tenendo conto anche degli effetti di queste ultime sulle persone con una particolare sensibilità (art. 13 della legge federale sulla protezione dell'ambiente, LPAmb; RS 814.01). I valori limite delle immissioni per il rumore sono stabiliti in modo che, secondo la scienza o l'esperienza, le immissioni inferiori a tali valori non molestino considerevolmente la popolazione (art. 15 LPAmb).

Per il rumore proveniente dagli aerodromi civili si applicano i valori limite indicati nell'allegato 5 dell'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41). L'aerodromo di Ambri è considerato un impianto nuovo e, pertanto, le immissioni foniche prodotte non devono superare i valori di pianificazione (artt. 23 LPAmb e 7 OIF). Questi ultimi sono inferiori ai valori limite di immissione e, quindi, maggiormente favorevoli ai residenti delle zone vicine all'aerodromo.

Delle persone possono sentirsi fortemente disturbate anche da un livello di esposizione inferiore ai valori limite di immissione o pianificazione, tuttavia, è sulla base di questi ultimi, e non della percezione soggettiva, che si stabilisce la rilevanza di un disturbo da rumore ai sensi della LPAmb (cfr. TAF A-844/2021 del 18 aprile 2023, consid. 7.1).

Come emerge dallo studio fonico di giugno 2018, che tiene conto della nuova ubicazione prevista per l'eliporto, le immissioni provocate dal traffico aereo all'aerodromo

di Ambri, rispettano ovunque i valori di pianificazione. Ciò è stato confermato anche dall'UFAM, ufficio specializzato della confederazione in materia, che nella sua presa di posizione del 24 marzo 2022 ha indicato che le immissioni foniche del campo di aviazione sono inferiori ai valori di pianificazione presso tutti gli edifici con locali sensibili al rumore, che misure precauzionali per limitare le emissioni sono state attuate limitando le ore di funzionamento e che il progetto è, quindi, conforme alle prescrizioni di legge relative alla protezione contro il rumore.

c. Conclusione

Emerge da quanto sopra che le autorità competenti hanno analizzato il tema del punto in cui spostare la base elicotteri, individuando diverse possibilità e scegliendo la posizione indicata nella scheda di coordinamento come migliore possibile.

L'ubicazione sul fondo n. 4971 risulta coerente con la pianificazione locale e cantonale, compatibile dal punto di vista della sicurezza delle operazioni aeree e non causa nessun disturbo rilevante ai sensi della LPAmb. L'UFAC ritiene, pertanto, che non sussistono i presupposti per una modificazione della pianificazione settoriale nel senso richiesto dall'opponente, né per procedere allo studio delle soluzioni da lui proposte.

In conclusione, l'opposizione di A. _____ è respinta.

2.12 Conclusione

Gli impianti esistenti e i progetti di costruzione soddisfano le condizioni per l'approvazione dei piani. Quest'ultima può essere concessa con riserva degli oneri summenzionati.

3. Merito sul regolamento di esercizio

3.1 Regolamento d'esercizio dell'aerodromo di Ambri

L'aerodromo di Ambri viene impiegato anche per scopi civili dal 1994. Il 16 dicembre 1996 l'UFAC ha approvato il regolamento d'esercizio dell'Associazione Aerodromo Ambri Piotta (AAP) per la cointeressenza a scopi civili dell'aerodromo militare di Ambri. Il Comune di Quinto ha acquistato i fondi necessari all'esercizio dell'aerodromo dal DDPS nel 2008 e, nel 2010, ha istituito l'ente comunale Parco Multifunzionale Ambri Piotta (PMAP), incaricandolo di promuovere e gestire la manutenzione ordinaria del comparto del piano di Ambri di proprietà del Comune, inclusa la gestione dell'aerodromo. Pur non essendo più possibile concludere un accordo di utilizzazione ai sensi degli artt. 30 ss. OSIA, con decisione del 19 agosto 2010 l'UFAC ha approvato la

modifica del regolamento d'esercizio del 16 dicembre 1996 consistente nel trasferimento delle competenze d'esercizio dall'AAAP al PMAP.

Nell'ambito della presente procedura, il richiedente ha depositato un nuovo regolamento d'esercizio, che sostituisce il precedente.

3.2 *Condizioni per l'approvazione del regolamento d'esercizio*

Ai sensi dell'art. 25 OSIA, il regolamento d'esercizio è approvato o modificato se: sono rispettate le decisioni del PSIA; sono attuate le esigenze della concessione o dell'autorizzazione d'esercizio e dell'approvazione dei piani; sono adempiute le esigenze specifiche della navigazione aerea nonché quelle legate alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio. Inoltre, nel caso dei campi di aviazione, occorre che il catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (CSLO) sia stato allestito.

3.3 *Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica*

La scheda di coordinamento del campo di aviazione di Ambri del 2 settembre 2020 contiene le seguenti previsioni rilevanti, in particolare, dal punto di vista dell'esercizio:

- se necessario, il regolamento d'esercizio sarà modificato nel quadro della verifica prevista dalla procedura di cambiamento d'uso;
- al fine di ridurre l'impatto ambientale, l'esercente deve adottare, a titolo preventivo, i provvedimenti operativi possibili e controllare il rispetto delle disposizioni;
- per garantire operazioni di volo sicure con elicotteri, adottare misure atte a impedire l'utilizzo della strada (vecchia via di rullaggio) durante la fase di decollo e arrivo degli elicotteri e a impedire alle persone non autorizzate di accedere al comprensorio dell'aerodromo;
- la determinazione dell'inquinamento fonico ammesso ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) avviene nel quadro della procedura di cambiamento d'uso.

Il regolamento d'esercizio depositato dal ricorrente è coerente con le decisioni del PSIA.

Il richiedente ha elaborato una lista delle misure prese per la messa a tutela dell'aerodromo. Ha, inoltre, fornito la documentazione necessaria alla determinazione dell'inquinamento fonico (v. par. B.3.8).

3.4 *Contenuto*

Il regolamento d'esercizio stabilisce le modalità concrete dell'esercizio dell'aerodromo, in particolare l'organizzazione dell'aerodromo, le procedure di avvicinamento e decollo, nonché particolari prescrizioni per l'utilizzazione dell'aerodromo (cfr. artt.

36c LNA e 23 ss. OSIA).

Dal punto di vista formale, il regolamento d'esercizio depositato dal richiedente contiene tutte le informazioni rilevanti. L'UFAC ha, tuttavia, rilevato delle imprecisioni terminologiche e, con scritto del 3 marzo 2023, ha chiesto al richiedente di apportare le necessarie correzioni. Nell'ambito delle osservazioni finali, il richiedente ha accettato le proposte dell'UFAC e trasmesso il documento corretto.

3.5 *Esigenze specifiche della navigazione aerea*

Il 31 maggio 2021 l'UFAC ha formulato una presa di posizione in tema di sicurezza delle operazioni di volo. Ha osservato che la designazione delle piste (29/11) nel documento "Studio fonico, giugno 2018" non corrisponde a quella (28/10) che figura nell'allegato D del regolamento di esercizio depositato con la domandalo del 3 febbraio 2021. Inoltre, constatato che gli elicotteri non sono riportati nella "Visual Approach Chart", ha fornito degli esempi per inserire le rotte degli elicotteri e descrivere la FATO, compresa la ACFT Parking Position.

Il richiedente ha fornito il 24 marzo 2022 una carta con la rappresentazione grafica dei circuiti degli elicotteri. Con messaggi di posta elettronica, rispettivamente, del 28 marzo e 9 maggio 2022, l'UFAC ha confermato la correttezza delle rotte degli elicotteri. Infine, il richiedente ha fornito una carta datata 3 settembre 2022 con la rappresentazione grafica dei circuiti degli aeromobili ad ala fissa.

Le rappresentazioni grafiche dei circuiti degli elicotteri del 24 marzo 2022 e dei circuiti degli aeromobili ad ala fissa del 3 settembre 2022 sostituiscono l'allegato D del regolamento d'esercizio inizialmente depositato.

Il regolamento d'esercizio può essere approvato con riserva del seguente onere:

- Entro due mesi dall'entrata in vigore della presente decisione deve essere presentata al servizio LIFS dell'UFAC per la pubblicazione nell'AIP una Visual Approach Chart (VAC) aggiornata, in cui siano riportate anche le rotte degli elicotteri e la FATO.

3.6 *Esigenze legate alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio*

Le autorità consultate non hanno messo in evidenza alcun conflitto con la pianificazione del territorio. Si può quindi concludere che il regolamento d'esercizio adempie le esigenze a essa legate.

Le tematiche ambientali sono state esaminate, in particolare, dal Cantone Ticino e dall'UFAM, i quali non hanno formulato osservazioni.

3.7 *Definizione delle immissioni foniche consentite e catasto dei rumori*

Ai sensi dell'art. 37a OIF, nella sua decisione concernente la costruzione, la modifica o il risanamento di un impianto, l'autorità esecutiva definisce le immissioni foniche consentite. Per l'aerodromo di Ambri queste ultime vengono definite in base allo studio fonico della EcoControl SA del giugno 2018. Il catasto dei rumori viene aggiornato su tale base.

3.8 *Catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (CSLO)*

L'aggiornamento del catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli (CSLO) è stato presentato il 25 ottobre 2022 ed approvato con decisione dell'UFAC del 21 dicembre 2022.

3.9 *Conclusione*

Con riserva degli oneri summenzionati, il regolamento d'esercizio rispetta le condizioni di cui all'art. 25 OSIA e può essere approvato.

4. Autorizzazione d'esercizio

4.1 *Condizioni per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio*

Per rilasciare o modificare un'autorizzazione d'esercizio occorre esaminare, ai sensi dell'art. 19 OSIA, che il progetto sia conforme agli obiettivi e alle esigenze del PSIA, che il richiedente disponga delle capacità, delle conoscenze e dei mezzi necessari per mantenere un esercizio conforme al diritto e che il regolamento d'esercizio possa essere approvato.

4.2 *Capacità, conoscenze e mezzi*

L'ex aerodromo militare di Ambri è utilizzato per scopi civili dal 1994. Dal 2010 la struttura è gestita dal Parco Multifunzionale Ambri-Piotta (PMAP). Con il cambiamento d'uso, esercente del campo di aviazione civile sarà il Comune di Quinto, proprietario della maggior parte dei fondi dell'aerodromo. Quest'ultimo ha assegnato un mandato al PMAP per la gestione dell'aerodromo.

La gestione generale dell'aerodromo si avvale delle competenze del Consiglio di amministrazione del PMAP, in particolare del suo Presidente, già sindaco di Quinto che ha seguito tutte le procedure pianificatorie iniziali, del suo Direttore, attuale Segretario comunale di Quinto e, per gli aspetti aeronautici dell'ex Delegato cantonale all'aviazione civile. Per la gestione tecnica dell'attività aviatoria l'esercente si avvale

di un capo d'aerodromo e di un suo sostituto attivi da anni professionalmente nel settore aeronautico.

Si può, dunque, concludere che il richiedente possiede le competenze e le conoscenze necessarie per un esercizio conforme al diritto e dispone dei mezzi necessari per gestire il campo di aviazione.

4.3 *Regolamento d'esercizio approvabile*

Un ulteriore requisito per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio è l'esistenza di un regolamento d'esercizio che possa essere approvato.

Il richiedente ha presentato un nuovo regolamento d'esercizio. Come spiegato precedentemente tale regolamento può essere approvato, fatto salvo il rispetto dell'onere menzionato al paragrafo B.3.5. Questo requisito è, dunque, soddisfatto.

4.4 *Conclusione*

Le condizioni di cui all'art. 19 OSIA sono soddisfatte. Di conseguenza, con la presente decisione, viene rilasciata al richiedente l'autorizzazione d'esercizio.

5. Cambiamento d'uso

Il Comune di Quinto soddisfa i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione d'esercizio. Il regolamento d'esercizio e gli impianti d'aerodromo, esistenti e progettati, possono essere approvati con riserva di alcuni oneri. Di conseguenza, sono soddisfatti i requisiti per la conversione dell'ex aerodromo militare di Ambri in un campo di aviazione civile.

6. Emolumenti

In conformità al principio di accentramento applicabile alle procedure di approvazione dei piani ai sensi della LNA, l'autorità direttiva specifica tutti gli emolumenti relativi alla decisione di approvazione dei piani. In questo modo, può verificare se essi sono proporzionati all'importanza e alla complessità della domanda.

6.1 *Confederazione*

Gli emolumenti per l'approvazione dei piani si calcolano in base agli artt. 3, 5 e 49 cpv. 1 lett. d dell'ordinanza del 28 settembre 2007 sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OEm-UFAC; RS 748.112.11) e sono a carico del

richiedente. Conformemente all'art. 13 OEm-UFAC, gli emolumenti per la presente decisione sono riscossi con decisione separata dell'UFAC. Quest'ultima includerà anche gli emolumenti stabiliti dall'UFAM per la sua presa di posizione del 24 marzo 2022, che ammontano a 3'080 franchi.

Gli emolumenti per la vigilanza sul rispetto degli oneri sono riscossi separatamente.

6.2 *Cantone*

Nelle procedure di approvazione dei piani ai sensi della LNA, l'autorità direttiva (UFAC) consulta le autorità cantonali che svolgono, quindi, un ruolo decisivo nella procedura federale, pur non avendo alcun potere decisionale.

La Repubblica e Cantone Ticino riscuote un emolumento, ai sensi dell'art. 19a della legge edilizia cantonale del 13 marzo 1991 (LE), di 1'650 franchi. Questo appare adeguato e viene quindi approvato. La fatturazione al Comune di Quinto sarà effettuata direttamente dal Cantone Ticino al ricevimento della decisione di approvazione dei piani.

7. **Notificazione e comunicazione**

La presente decisione è notificata tramite raccomandata al richiedente e all'opponente. Una copia è inviata per conoscenza alle autorità federali e cantonali interessate.

La presente decisione non è pubblicata né nel FF, né nel Foglio ufficiale del Cantone Ticino.

C. Decisione

L'Ufficio federale dell'aviazione civile,

- vista la domanda del Comune di Quinto del 3 febbraio 2021,
- in applicazione dell'art. 31 OSIA, in combinato disposto con gli artt. 36*b* – 36*d* e 37 – 37*h* LNA,

decide:

1. Autorizzazione d'esercizio

Si rilascia al Comune di Quinto l'autorizzazione per l'esercizio civile dell'ex aerodromo militare di Ambri (allegato A).

2. Regolamento d'esercizio

Il regolamento d'esercizio depositato (versione aprile 2023, allegato B) è approvato con riserva dell'onere indicato qui di seguito e sostituisce il regolamento attualmente in vigore:

- Entro due mesi dall'entrata in vigore della presente decisione deve essere presentata al servizio LIFS dell'UFAC per la pubblicazione nell'AIP una Visual Approach Chart (VAC) aggiornata, in cui siano riportate anche le rotte degli elicotteri e la FATO.

3. Approvazione dei piani

a. Oggetto

Con riserva degli oneri elencati al par. 6 è approvato il cambiamento d'uso delle costruzioni e impianti esistenti seguenti (base: Piano "Area aeroportuale Ambri-Piotta", scala 1'2:000, aggiornato il 29 marzo 2022):

- Area 1 pista di volo operativa;
- Area 2 rimessa velivoli a motore:
 - 2.1 hangar 1
 - 2.2 piazzale H1;
 - 2.3 pista di rullaggio;
 - 2.4 impianto privato di erogazione di carburante;
- Area 3 rimessa aliante e ufficio C:
 - 3.1 hangar 5;

- 3.2 piazzale H5;
- 3.3 pista di rullaggio
- Area 4 base eliportuale, situazione attuale:
 - 4.1 hangar 3;
 - 4.2 piazzale H3.

Con riserva degli oneri elencati al par. 6 è approvata la costruzione del seguente impianto:

- demolizione dell'hangar 3 e realizzazione di un nuovo hangar per elicotteri civili.

b. Ubicazione

Campo d'aviazione di Ambri, perimetro del campo d'aviazione secondo la scheda oggetto del PSIA del 2 settembre 2020.

c. Documenti approvati

- Lettera del richiedente, 3 febbraio 2021;
- Consenso del Comune di Quinto, proprietario dell'aerodromo, alla gestione da parte del Parco multifunzionale Ambri-Piotta (PMAP), febbraio 2021;
- Matrice di rilevanza, 11 gennaio 2020;
- Documento: "Pianta con edifici e impianti all'interno del perimetro dell'aerodromo e che sono interessati all'esercizio di volo", senza data;
- Documento "Area 1 pista di volo operativa", 20 dicembre 2019;
- Documento "Area 2 rimessa velivoli a motore", 20 dicembre 2019;
- Documento "Area 3 rimessa aliante e ufficio C", 20 dicembre 2019;
- Documento "Area 4 base eliportuale", 8 gennaio 2021;
- Documento "Area 5 base eliportuale provvisoria", 20 dicembre 2019;
- Compensazione ecologica, rapporto tecnico, dicembre 2020;
- Compensazione ecologica, tempistica prevista per l'esecuzione delle misure previste, con allegata planimetria in scala 1:5'500, 7 aprile 2021;
- Studio fonico, spostamento eliporto, Eco Control SA, giugno 2018;
- Elencazione delle misure prese per la messa a tutela dell'aerodromo, gennaio 2021;
- Domanda di costruzione del nuovo hangar al mappale 4971 RDF Quinto, Heli Rezia, 16 novembre 2020, comprendente:
 - Modulo "Domanda di costruzione", 16 novembre 2020;
 - Relazione tecnica, 16 novembre 2020;
 - Relazione tecnica smaltimento e trattamento acque (procedura edilizia), 16 novembre 2020;
 - Formulario "Concetto di smaltimento dei rifiuti di cantiere", 16 novembre 2020;
 - Incarto energia, 19 novembre 2020;

- Perizia materiali pericolosi, demolizione hangar, 9 novembre 2020;
- Convenzione di utilizzazione, basi di progetto, 16 novembre 2020;
- Attestato di conformità progettuale antincendio, 3 novembre 2020;
- Piano “Situazione ufficiale”, Comune di Quinto, scala 1:1'000, senza data;
- Estratto carta nazionale, DC 101, scala 1:25'000, 16 novembre 2020;
- Piano “piante, sezioni”, DC 103, scala 1:100, 16 novembre 2020;
- Piano “area di sicurezza ICAO aeroporto di Ambri”, DC 105, scala 1:200, 17 dicembre 2020;
- Piano “facciate, viste 3D”, DC 201, scala 1:100, 16 novembre 2020;
- Piano “facciata sud”, DC 202, scala 1:100, 16 novembre 2020.
- Lettera «richiesta atti del 14.06.2021 – Domanda di costruzione n. 118218», 20 ottobre 2021;
- Piano “canalizzazioni e sistemazioni esterne”, DC 102, scala 1:500, 3 agosto 2021;
- Piano “dettagli locale tecnico tank”, DC 104, scala 1:50, modificato il 2 agosto 2021;
- Scheda “Canplast, Mini-impianti di depurazione easy-one Klaro”, senza data;
- Piano generale smaltimento, rapporto di situazione, piano stato canalizzazioni, Kernbestand, n. 302, scala 1:1'000, 31 agosto 2010;
- Piano generale smaltimento, rapporto di situazione, piano stato canalizzazioni, Dispobestand est, n. 303, scala 1:1'000, 31 agosto 2010;
- Piano generale smaltimento, rapporto di situazione, piano stato canalizzazioni, Dispobestand ovest, n. 304, scala 1:1'000, 31 agosto 2010;
- Piano “Pendenze della pista”, scala 1:500, non datato;
- Comune di Quinto, particella no. 4882, 4879, “Rilievo sezioni e calcolo pendenze”, 4 marzo 2020;
- Piano “Area aeroportuale Ambri-Piotta”, rilievo edificazioni area aeroportuale, scala 1:2'000, aggiornato il 29 marzo 2022;
- Lettera del 3 maggio 2022 dello studio Gendotti di risposta alle proposte [3] e [4] dell'UFAM del 24 marzo 2022;
- Lettera del 24 giugno 2022 di risposta alla proposta [13] dell'UFAM del 24 marzo 2022;
- Licenza edilizia rilasciata a Ritom SA il 29 maggio 2018,
- Copia della licenza edilizia rilasciata al Consorzio manutenzione arginatura e premunizione valangaria Alta Leventina l'11 marzo 2022;
- Estratto del rapporto tecnico allegato al progetto definitivo per la rivitalizzazione del Fiume Ticino del 13 novembre 2020.

4. Compensazione ecologica

Il piano delle misure di compensazione ecologica è approvato con riserva degli oneri elencati al par. 6.3.1.

5. Definizione delle immissioni foniche consentite

Le immissioni foniche consentite ai sensi dell'art. 37a OIF vengono definite, per l'aerodromo di Ambri, in base allo studio fonico della EcoControl SA di giugno 2018.

6. Oneri

Gli oneri formulati qui di seguito devono essere rispettati.

6.1 *Esigenze specifiche della navigazione aerea*

6.1.1 Larghezza delle vie di rullaggio

- Al più tardi sei settimane dopo l'approvazione del cambiamento d'uso, occorrerà presentare all'UFAC per verifica e approvazione una descrizione dell'opera per l'ampliamento a un minimo di 7,5 metri della via di rullaggio verso l'hangar 5 (area 3).

6.1.2 Manica a vento

- Al più tardi sei settimane dopo l'approvazione del cambiamento d'uso occorrerà presentare un piano per l'ubicazione della manica o delle maniche a vento all'UFAC per verifica e approvazione.

6.1.3 Area dei segnali

- Al più tardi sei settimane dopo l'approvazione del cambiamento d'uso occorrerà presentare un piano per l'organizzazione dell'area dei segnali all'UFAC per verifica e approvazione.

6.1.4 Piazzale della Heli Rezia SA

- Al più tardi sei settimane dopo l'approvazione del cambiamento d'uso occorrerà presentare un piano delle marcature all'UFAC per verifica e approvazione.

6.1.5 Impianto di rifornimento della Heli Rezia SA

- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC come viene effettuato lo spurgo al livello più basso della cisterna.
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC che viene utilizzato un filtro certificato secondo le norme internazionali EI. La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).

- Il filtro utilizzato deve essere sostituito regolarmente secondo le istruzioni del produttore. In assenza di tali istruzioni, il filtro deve essere sostituito al più tardi entro tre anni.
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC che l'impianto di rifornimento di carburante è equipaggiato di un cavo di messa a terra per il collegamento equipotenziale avente una sezione trasversale minima di 4 mm². La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC l'esistenza di un estintore a polvere con massa estinguente di 9 kg presso l'impianto di rifornimento. La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- I requisiti di sicurezza relativi alla procedura di rifornimento di cui al capitolo 5 della direttiva AD I-007 dell'UFAC devono essere sempre rispettati.
- I controlli richiesti devono essere eseguiti e protocollati conformemente al capitolo 6 della direttiva AD I-007 dell'UFAC. Nel caso di cisterne mobili protette da intemperie è fondamentale a tal fine (qualora l'impianto di rifornimento sia in servizio) un esame visivo settimanale del carburante.

6.1.6 Impianti di rifornimento per aerei ad ala fissa

- L'impianto di rifornimento mobile per JET A-1 sul piazzale antistante l'hangar 1 deve essere collocato al di fuori delle distanze di sicurezza richieste.
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC come viene effettuato lo spurgo al livello più basso della cisterna.
- Conformemente al punto 4.5.2 della direttiva AD I-007 dell'UFAC, la pistola di rifornimento deve essere contrassegnata con la giusta colorazione, un manicotto di colore nero.
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC che viene utilizzato un filtro certificato secondo le norme internazionali EI. La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- Il filtro utilizzato deve essere sostituito regolarmente secondo le istruzioni del produttore. In assenza di tali istruzioni, il filtro deve essere sostituito al più tardi entro tre anni.
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC che l'impianto di rifornimento di carburante è equipaggiato di un cavo di messa a terra per il collegamento equipotenziale avente una sezione trasversale minima di 4 mm². La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).
- Entro tre mesi dall'approvazione del cambiamento d'uso, occorre provare all'UFAC l'esistenza di un estintore a polvere con massa estinguente di 9 kg presso l'impianto di rifornimento. La prova deve essere fornita mediante invio di apposita foto all'UFAC (aerodromes@bazl.admin.ch).

- I requisiti di sicurezza relativi alla procedura di rifornimento di cui al capitolo 5 della direttiva AD I-007 dell'UFAC devono essere sempre rispettati.
- I controlli richiesti devono essere eseguiti e protocollati conformemente al capitolo 6 della direttiva AD I-007 dell'UFAC. Nel caso di cisterne mobili non protette da intemperie è fondamentale a tal fine (qualora l'impianto di rifornimento sia in servizio) un esame visivo quotidiano del carburante.

6.1.7 Pubblicazioni aeronautiche

- Tutte le modifiche o limitazioni all'esercizio temporanee, dovute ad esempio al cantiere o ai lavori di marcatura devono essere pubblicate in tempo utile tramite NOTAM (notifica almeno tre giorni lavorativi prima della data d'inizio a UFAC-LIFS).

6.2 Esigenze tecniche

- 1. I rivestimenti dei pavimenti devono essere antisdrucchiolevoli. Le indicazioni SECO relative all'art. 14 OLL 3 (tabella 314) e la lista di controllo Suva 67012 contengono indicazioni in merito alle caratteristiche dei diversi rivestimenti di pavimenti.
Gli ostacoli che non possono essere evitati devono essere contrassegnati in modo ben visibile. I canali e le aperture nei pavimenti vanno coperti. Le coperture devono essere resistenti e concepite in modo da non scivolare, spostarsi o ribaltarsi.
Le liste di controllo Suva 67178, 67179 e 67189 contengono indicazioni in merito alla prevenzione degli infortuni dovuti al fatto di scivolare o inciampare o a una caduta.
- 2. La larghezza utile delle scale e dei corridoi dev'essere di almeno 1,20 m.
Le scale delimitate da pareti devono essere provviste di corrimano sui due lati: se la scala è di larghezza inferiore a 1,50 m basta un solo corrimano. La norma SIA 358 «Parapetti» contiene indicazioni in merito alla struttura dei corrimano.
- 3. La larghezza utile delle porte a un solo battente deve essere di almeno 0,90 m. Questa esigenza non si applica ai piccolissimi locali (ad es. gabinetti, sgabuzzini per materiale di pulizia o simili).
- 4. Le porte e i portoni nelle vie di fuga devono essere conformi agli obiettivi di sicurezza definiti all'art. 10 OLL 4 e all'art. 20 OPI.
Le porte sulle vie di fuga devono in qualsiasi momento poter
 - essere riconosciute come tali,
 - essere aperte rapidamente nella direzione d'uscita, senza ricorrere a mezzi ausiliari e
 - essere utilizzate in modo sicuro.Per informazioni sulle porte nelle vie di fuga si veda l'appendice delle indicazioni SECO all'art. 10 OLL 4.
È consentita la posa di portoni sulle vie di fuga a condizione che esista una porta

a battenti (porta di servizio) incorporata nel portone o ai lati di quest'ultimo oppure che una parte sufficientemente larga del portone possa essere aperta a battente in direzione della via di fuga.

Le porte a battente sulle vie di fuga devono potersi aprire nel senso della fuga.

Fanno eccezione le porte a battente di locali piccoli e poco frequentati, non esposti a particolari pericoli, come ad es. uffici, gabinetti, locali pulizie, piccoli depositi, spogliatoi di dimensioni ridotte, ecc.

Per locali piccoli e poco frequentati si intendono ambienti che accolgono non più di sei persone contemporaneamente e occupano una superficie massima di 50 m².

Il senso d'apertura del locale tecnico deve essere invertito.

- 5. Lo stoccaggio e la manipolazione di liquidi infiammabili con un punto d'infiammabilità inferiore a 55 °C devono avvenire in modo conforme alle disposizioni della direttiva CFSL 1825.

Il locale di stoccaggio deve essere sufficientemente ventilato, in modo naturale o artificiale.

In caso di ventilazione artificiale, l'aria di scarico deve essere direttamente aspirata dal pavimento. La ventilazione deve assicurare da 3 a 5 ricambi d'aria l'ora. Quando si travasano liquidi infiammabili i ricambi d'aria devono essere aumentati (ca. 10).

In caso di ventilazione naturale devono essere predisposte sotto, sopra e diagonalmente contrapposte aperture di ventilazione verso l'esterno. L'ampiezza delle aperture deve essere di 20 cm² per m² di superficie del pavimento. L'apertura più bassa deve trovarsi ad un massimo di 10 cm di altezza da terra. Le aperture non devono essere chiudibili. Per evitare il deposito di sporcizia è possibile dotare le aperture di un traforato metallico con maglie di larghezza non superiore a ca. 2 mm.

- L'esecuzione dei lavori non deve pregiudicare o intralciare lo svolgimento dei lavori USTRA ai mappali limitrofi per il cantiere EP04 nel comparto tra Varenzo e Airola che termineranno alla fine del 2023.

6.3 *Protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio*

6.3.1 Piano delle misure di compensazione ecologica

Oneri del Cantone Ticino:

- 11. Per quanto concerne le misure n. 3 e n. 4 al cap. 62 del rapporto tecnico relativo alla compensazione ecologica sono condivise, ma la loro esecuzione è condizionata allo sviluppo di un progetto definitivo da sottoporre al nostro Servizio (Polizia delle acque) che chiarisca le varianti da perseguire così come le verifiche idrauliche necessarie e i contenuti ambientali.
- 14. Sia la sottrazione di superficie agricola, sia lo spazio riservato alle acque dovrà essere ridotto al minimo indispensabile.
- 15. Le sponde del riale e la fascia all'interno dello spazio riservato alle acque

deve poter essere gestita estensivamente e quindi priva di ostacoli,

- 16. Nella prossima fase dovranno essere consultati gli agricoltori per gli aspetti gestionali, di attraversamento del riale, dell'irrigazione, ecc.

Oneri dell'UFAM:

- [2] Nell'ambito della misura di compensazione ecologica 3 (rinaturalizzazione del Riale Iriscia), il comune di Quinto deve implementare la variante 1, così come l'impianto che favorisce la struttura verticale e la messa in rete per garantire la connettività con i versanti pedemontani.
- [7] Le osservazioni dell'Ufficio natura e paesaggio contenute nello studio di fattibilità per la qualifica del riale Iriscia (compensazione ecologica) nella lettera del 19 settembre 2019 dell'Ufficio dei corsi d'acqua al Comune di Quinto allegata al previsto cantonale (preferenza della variante 1 rispetto alla variante 2) devono essere rispettate.

6.3.2 Natura e paesaggio

Oneri dell'UFAM:

- [5] Durante la fase di costruzione e nei primi 3 anni dopo il suo completamento, il comune di Quinto deve controllare la comparsa di neofite invasive nelle aree direttamente interessate dal progetto. Se vengono identificate delle neofite, il comune di Quinto deve intraprendere le misure necessarie alla loro rimozione.
- [6modificato] In presenza di neofite invasive inserite nell'allegato 2 dell'Ordinanza sull'utilizzazione di organismi nell'ambiente (Ordinanza sull'emissione deliberata nell'ambiente, OEDA) va prevista l'eliminazione delle medesime (apparato vegetativo e suolo), conformemente alle disposizioni previste dal Gruppo di Lavoro Organismi Alloctoni Invasivi Ticino (GL OAI) e dall'AGIN; la lista delle specie e maggiori informazioni sono reperibili sul sito www.ti.ch/neofite-cantieri.

6.3.3 Protezione e smaltimento delle acque

Oneri del Cantone Ticino:

- 1. Acque luride civili:
 - I fanghi prodotti dal piccolo impianto di depurazione (IDA) devono essere periodicamente evacuati presso un impianto di depurazione acque pubblico.
 - Una copia del rapporto di collaudo e del contratto di prestazione devono essere trasmesse al Municipio e all'Ufficio della protezione delle acque e dell'approvvigionamento idrico (UPAAI, dt-upaai@ti.ch).
- 2. Infrastrutture aeronautiche esistenti:
 - L'impianto di rifornimento di kerosene esistente (Hangar 7) deve essere smantellato tramite una ditta specializzata (www.citec-suisse.ch) che dovrà redigere un rapporto di messa fuori uso che dovrà essere presentato durante il collaudo del nuovo impianto presso il nuovo hangar.
 - Entro 5 anni deve essere formalizzata una soluzione definitiva per l'impianto

di erogazione esistente presso l'Hangar 1 (Volo PC3). Per poter continuare ad utilizzare l'impianto esistente, lo stesso deve essere verificato tramite una ditta specializzata (come da verifica del 4.02.2016) che dovrà redigere un rapporto di controllo e inviarlo per conoscenza all'UPAAI (dt-upaai@ti.ch).

- 3. Nuovo hangar della Heli Rezia SA:
 - Il serbatoio del kerosene deve essere certificato dall'Associazione Svizzera Ispezioni Tecniche (ASIT, Wallisellen). La scelta del serbatoio deve essere comunicata all'UPAAI (dt-upaai@ti.ch).
 - Presso la stazione di rifornimento devono essere a disposizione recipienti della capacità di almeno 20 litri e del materiale assorbente per almeno 100 litri di oli minerali.
 - L'area di distribuzione e di travaso deve essere stagna e resistente agli idrocarburi.
 - Le operazioni di travaso tra l'autocisterna e il serbatoio della stazione devono avvenire sull'apposita area allacciata al separatore idrocarburi con filtro a coalescenza.
 - La condotta di sfiato deve essere sistemata in modo da essere visibile dal punto di carico dei serbatoi.
 - Il pozzetto sotto la colonna deve essere stagno e resistente agli idrocarburi, oppure la colonna deve essere posata al disopra di uno zoccolo in beton stagno. La distanza minima tra la colonna e i bordi dell'area stagna della stazione di rifornimento, allacciata al separatore idrocarburi, deve essere pari almeno alla lunghezza della canna per la distribuzione del carburante aumentata di un metro.
 - Le acque meteoriche dei piazzali circostanti non devono invadere la piazza di distribuzione e travaso ma essere smaltite separatamente.
 - Il locale dove saranno eseguite le piccole manutenzioni deve essere dotato di pavimentazione stagna resistente agli idrocarburi e senza scarichi.
 - Rimane vietato qualsiasi tipo di lavaggio con acqua.
- 4. I contenitori di liquidi nocivi che superano la capacità di 450 litri devono essere omologati con certificato d'esame rilasciato dall'Associazione Specialista Ispezioni Tecniche (ASIT di Wallisellen www.svti.ch). Tutti i contenitori di liquidi nocivi alle acque devono essere inseriti in vasche di contenimento. In particolare devono essere previste delle vasche di contenimento con una capacità corrispondente al volume utile del recipiente più grande, per tutti quei contenitori di capacità superiore ai 20 litri.
- 5. Le acque reflue artigianali dovute alle attività di cantiere devono essere smaltite come previsto nella Norma SIA 431 *Evacuazione e trattamento acque dei cantieri* e la scheda informativa *Smaltimento acque di cantiere*, SPAAS 2016 (www.ti.ch/acqua).

In particolare si segnala che se il cemento per l'esecuzione dell'opera viene prodotto sul cantiere, le acque di lavaggio del miscelatore e delle betoniere devono assolutamente essere raccolte e trattate in modo specifico prima della

loro evacuazione.

Il deposito dei liquidi nocivi alle acque deve essere eseguito conformemente alle regole riconosciute dalla tecnica (art. 22 cpv. 3 LPAc, www.tankportal.ch).

- 12. Durante i lavori dovranno essere adottate tutte le misure necessarie atte a scongiurare qualsiasi tipo di inquinamento delle acque ai sensi OPAC (in particolare massima attenzione a evitare il contatto diretto tra cemento fresco e acque di superficie).
- 13. I lavori non dovranno creare intorbidamenti delle acque piscicole durante il periodo riproduttivo della trota fario (divieto a partire da metà ottobre fino alla fine di marzo).

6.3.4 Gestione dei rifiuti

Onere del Cantone Ticino:

- 7. Contrariamente a quanto indicato nel concetto di smaltimento dei rifiuti il calcestrutto di demolizione deve essere prioritariamente riciclato e non depositato in discarica (art. 20 cpv. 3 OSPR).

Onere dell'UFAM:

- [12] Prima dell'inizio dei lavori, un concetto preciso di smaltimento dei rifiuti (tipologia, qualità e quantità) dovrà essere elaborato e aggiornato durante la fase dei lavori. Questo concetto dovrà indicare le filiere e i metodi di riciclaggio e di smaltimento e sarà presentato all'autorità cantonale specializzata per approvazione.

6.4 Esigenze tecniche cantonali

- 6. Il proprietario della pompa di calore deve notificare l'installazione della stessa all'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) (www.cooling-reg.ch) e sottostà agli obblighi indicati nell'aiuto all'esecuzione *Impianti e apparecchi che contengono prodotti refrigeranti: esercizio e manutenzione*, UFAM 2020 (www.ufam.admin.ch).
- 8. La perizia aggiornata dei materiali contenenti sostanze pericolose deve essere trasmessa alla Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (dt-spaas@ti.ch) prima dell'inizio dei lavori, per parere.
- 9. Prima dell'inizio dei lavori di demolizione, l'istante deve inderogabilmente comunicare al Municipio il nominativo dello specialista riconosciuto che seguirà i lavori in veste di responsabile ai sensi della scheda tematica no. 2994.i del FACH.
- 10. Prima della messa in esercizio dei locali del nuovo edificio deve essere richiesto il collaudo all'Ufficio di sanità del Dipartimento della sanità e della socialità, a norma dell'art. 38a) della Legge sanitaria.

6.5 Altre esigenze

- Per l'esercizio di questo tipo di impianto devono essere rispettate le norme e le

raccomandazioni per gli aerodromi dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI).

- I progetti di costruzione saranno realizzati conformemente ai piani approvati.
- L'Ufficio delle domande di costruzione della Repubblica e Cantone Ticino dovrà essere informato di ogni minima modifica dei progetti. Eventuali modifiche più importanti dovranno essere sottoposte all'approvazione dell'UFAC.
- L'inizio e la fine dei lavori devono essere annunciati alla sezione Piano settoriale e impianti dell'UFAC e all'autorità cantonale competente 10 giorni prima dell'inizio e 10 giorni dopo la fine dei lavori.
- Conformemente all'art. 3b OSIA, l'UFAC assicura la sorveglianza delle esigenze specifiche dell'aviazione. Il rispetto e l'applicazione delle esigenze cantonali e comunali saranno verificati dalle istanze cantonali interessate. Se del caso, queste ultime applicheranno le proprie tasse e tariffe in vigore.
- In caso di divergenze tra i servizi responsabili e il richiedente deve essere informato l'UFAC, che decide in merito.

7. Opposizione

L'opposizione di A. _____ è respinta.

8. Emolumenti

Gli emolumenti per la presente decisione sono calcolati in funzione del tempo impiegato e fissati in una decisione separata dell'UFAC. Gli emolumenti, compreso quello di 3'080 franchi fissato dall'UFAM, sono a carico del richiedente.

L'emolumento della Repubblica e Cantone Ticino, pari a 1'650 franchi, è approvato. La fatturazione al Comune di Quinto sarà effettuata direttamente dal Cantone Ticino al ricevimento della decisione di approvazione dei piani.

Gli emolumenti per la vigilanza sul rispetto degli oneri sono riscossi separatamente.

9. Notificazione

La presente decisione è notificata per posta raccomandata a:

- Comune di Quinto, Via Quinto 19, 6777 Quinto (con i piani e gli allegati).
- A. _____.

La presente decisione è comunicata per conoscenza a:

- Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), Sezione EIA e organizzazione del territorio, 3003 Berna (per posta elettronica);

- Segreteria di Stato dell'economia (SECO), Ispettorato federale del lavoro, 3003 Berna;
- Ufficio federale delle strade (USTRA), Divisione infrastruttura stradale Est, Sostegno tecnico F4/F5, 3003 Berna;
- Segreteria generale del DDPS (SG-DDPS), Territorio e ambiente, 3003 Berna;
- Dipartimento del territorio, Ufficio delle domande di costruzione, Via Franco Zorzi 13, 6501 Bellinzona;
- Heli Rezia SA, Aerodromo di Ambri, 6775 Ambri

Ufficio federale dell'aviazione civile

Francine Zimmermann
Vicedirettrice

Raffaella Di Iorio, giurista
Sezione piano settoriale e impianti

Allegati

- Allegato A: Autorizzazione d'esercizio per il campo d'aviazione di Ambri
- Allegato B: Regolamento d'esercizio (aprile 2023)
- Allegato C: Esame specifico della navigazione aerea del 31 maggio 2022
- Allegato D: Studio di fattibilità per la riqualifica del Riale Iriscia, Preavviso cantonale del 19 settembre 2019.

Rimedi giuridici

Contro la presente decisione, entro 30 giorni dalla notifica, può essere interposto ricorso presso il Tribunale amministrativo federale, casella postale, 9023 San Gallo. Il termine di ricorso decorre dal giorno successivo alla notifica personale alle parti in caso di notifica e dal giorno successivo alla pubblicazione in un foglio ufficiale in caso di pubblicazione.

L'atto di ricorso deve essere redatto in una lingua ufficiale e contenere le conclusioni, i motivi, l'indicazione dei mezzi di prova e la firma del ricorrente. Devono essere allegati la decisione impugnata e i documenti indicati come mezzi di prova, se sono in possesso del ricorrente, come pure la procura di un eventuale rappresentante.