

Piano settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura aeronautica (PSIA)

19a serie con rapporto esplicativo e rapporto d'esame

Adeguamento parte concettuale:

- Par. 3.3: Aerodromi invernali
- Par. 3.4: Cutenza degli aerodromi civili a scopi militari

Scheda di coordinamento Trogen

20.11.2024



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Nota editoriale

Edito da

Ufficio federale dell'aviazione civile UFAC

Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE

Cartine e realizzazione grafica

SIRKOM GmbH, 3184 Wünnewil

Design della copertina

Susanne Krieg Grafik-Design (SGD)

Cartine riprodotte con l'autorizzazione di

Ufficio federale di topografia swisstopo, © 2024 swisstopo

Distribuzione

Versione elettronica: www.bazl.admin.ch

Disponibile anche in tedesco e in francese

11.2024

Piano settoriale dei trasporti, Parte Infrastruttura aeronautica (PSIA)

19ª serie con rapporto esplicativo e rapporto d'esame

Adeguamento parte concettuale:

- Par. 3.3: Aerodromi invernali
- Par. 3.4: Cutenza degli aerodromi civili a scopi militari

Scheda di coordinamento Trogen

20.11.2024

Le concezioni e i piani settoriali ai sensi dell'articolo 13 della legge del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT; RS 700) costituiscono i principali strumenti pianificatori della Confederazione. Questi strumenti permettono alla Confederazione di soddisfare le disposizioni legali, di pianificare e coordinare i suoi compiti d'incidenza territoriale e di risolvere in maniera adeguata le problematiche, sempre più complesse, legate all'adempimento di compiti o alla realizzazione di progetti di interesse nazionale. Nelle concezioni e nei piani settoriali la Confederazione indica come intende adempiere i suoi compiti di incidenza territoriale in un determinato ambito settoriale o tematico, gli obiettivi che persegue e i requisiti e le prescrizioni che si è prefissa di rispettare nel suo operato. Elaborati in stretta collaborazione tra i servizi federali e i Cantoni, questi strumenti offrono un sostegno agli sforzi delle autorità di ogni livello nella pianificazione territoriale.

Contenuto

Introduzione

Contenuto del Piano settoriale

Data della decisione delle autorità federali

Adeguamento parte concettuale

Par. 3.3: Aerodromi invernali

Par. 3.4: Cutenza degli aerodromi civili a scopi militari

Scheda di coordinamento

AR Trogen

Leggenda delle cartine per impianto

Spiegazione dei termini utilizzati

Allegato

Rapporto esplicativo secondo l'art. 16 OPT

Rapporto di revisione secondo l'art. 17 OPT

Introduzione

Il 26 febbraio 2020, il Consiglio federale ha adottato la parte concettuale del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA).

Le condizioni specifiche di ogni aerodromo sono fissate nelle schede di coordinamento. Finora il Consiglio federale ha adottato le schede di coordinamento di 67 aerodromi, tra cui anche quelle relative agli aeroporti nazionali di Zurigo, Basilea-Mulhouse e Ginevra.

La seguente scheda di coordinamento è ora disponibile:

Nuove schede	Cantone	Impianto	Rete parziale
	AR	Trogen	Eliporto

Contenuto del Piano settoriale

Data della decisione delle autorità federali (stato 20.11.2024)

Plan sectoriel des transports, Partie Infrastructure aéronautique (PSIA)				Decisioni
Parte concettuale				26.02.2020
Par. 3.3: Aerodromi invernali (adeguamento della decisione n. 1)				20.11.2024
Par. 3.4: Coutenza degli aerodromi civili a scopi militari (adeguamento della decisione 3)				20.11.2024
Schede di coordinamento		Serie ¹		
ZH	Zürich		ZH-1	26.06.2013
ZH	Zürich (adeguamento)		ZH-1	18.09.2015
ZH	Zürich (adeguamento)		ZH-1	23.08.2017
ZH	Zürich (adeguamento)	16	ZH-1	11.08.2021
ZH	Hausen am Albis	3	ZH-2	18.08.2004
ZH	Hausen am Albis (aggiornamento)	11	ZH-2	03.02.2016
ZH	Speck-Fehraltorf	3	ZH-3	18.08.2004
ZH	Speck-Fehraltorf (adeguamento)	10	ZH-3	17.12.2014
ZH	Hasenstrick	4	ZH-4	02.11.2005
ZH	Winterthur	9	ZH-5	20.11.2013
BE	Bern-Belp	4	BE-1	30.01.2002
BE	Bern-Belp (adeguamento)	8	BE-1	04.07.2012
BE	Bern-Belp (adeguamento)	13	BE-1	14.11.2018
BE	Interlaken	3	BE-2	18.08.2004
BE	Interlaken (adeguamento)	4	BE-2	02.11.2005
BE	Interlaken (aggiornamento)	12	BE-2	28.06.2017
BE	Reichenbach	2	BE-3	14.05.2003
BE	Reichenbach (aggiornamento)	16	BE-3	11.08.2021
BE	Courtelary	4	BE-4	02.11.2005
BE	Courtelary (adeguamento)	6	BE-4	01.07.2009
BE	Courtelary (aggiornamento)	11	BE-4	03.02.2016
BE	Courtelary (aggiornamento)	17	BE-4	22.06.2022
BE	Biel-Kappelen	4	BE-5	02.11.2005
BE	Biel-Kappelen (adeguamento)	11	BE-5	03.02.2016
BE	Langenthal	4	BE-6	02.11.2005
BE	Langenthal (aggiornamento)	11	BE-6	03.02.2016
BE	Saanen	5	BE-7	07.12.2007
BE	Saanen (aggiornamento)	11	BE-7	03.02.2016
BE	Saanen (adeguamento)	18	BE-7	30.08.2023

¹ Le schede di coordinamento senza numero sono state adottate come impianti individuali.

Schede di coordinamento		Serie		
BE	St.Stephan	4	BE-8	02.11.2005
BE	St.Stephan (adeguamento)	18	BE-8	30.08.2023
BE	Zweisimmen	5	BE-9	07.12.2007
BE	Zweisimmen (aggiornamento)	9	BE-9	20.11.2013
BE	Zweisimmen (adeguamento)	18	BE-9	30.08.2023
BE	Thun	8	BE-10	04.07.2012
BE	Thun (aggiornamento)	11	BE-10	03.02.2016
BE	Lauterbrunnen	12	BE-11	28.06.2017
LU	Triengen	5	LU-1	07.12.2007
LU	Triengen (aggiornamento)	12	LU-1	28.06.2017
LU	Luzern-Beromünster	6	LU-2	01.07.2009
LU	Luzern-Beromünster (aggiornamento)	13	LU-2	14.11.2018
LU	Pfaffnau	18	LU-3	30.08.2023
UR	Erstfeld	12	UR-1	28.06.2017
SZ	Wangen-Lachen	11	SZ-1	03.02.2016
SZ	Wangen	13	SZ-2	14.11.2018
SZ	Haltikon	15	SZ-3	02.09.2020
SZ	Schindellegi	17	SZ-4	22.06.2022
OW	Kägiswil	15	OW-1	02.09.2020
NW	Buochs	6	NW-1	01.07.2009
NW	Buochs (adeguamento)	14	NW-1	26.02.2020
GL	Mollis	12	GL-1	28.06.2017
GL	Mollis (adeguamento)	15	GL-1	02.09.2020
FR	Ecuvillens	1	FR-1	30.01.2002
FR	Bellechasse	4	FR-2	30.01.2002
FR	Bellechasse (aggiornamento)	11	FR-2	03.02.2016
FR	Gruyères	4	FR-3	30.01.2002
FR	Gruyères (adeguamento)	14	FR-3	26.02.2020
FR	Schwarzsee	1	FR-4	30.01.2002
SO	Grenchen	4	SO-1	30.01.2002
SO	Grenchen (adeguamento)	6	SO-1	01.07.2009
SO	Olten	3	SO-2	18.08.2004
SO	Olten (mise à jour)	12	SO-2	28.06.2017
BS/BL	Basel-Mulhouse		BS/BL-1	15.05.2013
BS/BL	Basel-Mulhouse (adeguamento)	15	BS/BL-1	02.09.2020
BL	Dittingen	10	BL-1	17.12.2014
SH	Schaffhausen		SH-1	21.02.2024
AR	Trogen	19	AR-1	20.11.2024
SG	St. Gallen-Altenrhein	7	SG-1	06.07.2011
SG	St. Gallen-Altenrhein (aggiornamento)	11	SG-1	03.02.2016
SG	Schänis	9	SG-2	20.11.2013

Schede di coordinamento		Serie		
SG	Bad Ragaz	18	SG-3	30.08.2023
GR	Samedan	4	GR-1	30.01.2002
GR	Samedan (adeguamento)		GR-1	13.09.2019
GR	Untervaz	15	GR-2	02.09.2020
GR	San Vittore	14	GR-3	26.02.2020
GR	San Vittore (adeguamento)	18	GR-3	30.08.2023
AG	Birrfeld	4	AG-1	30.01.2002
AG	Birrfeld (adeguamento)	2	AG-1	14.05.2003
AG	Birrfeld (adeguamento)	10	AG-1	17.12.2014
AG	Birrfeld (adeguamento)		AG-1	17.01.2018
AG	Fricktal-Schupfart	4	AG-3	30.01.2002
AG	Fricktal-Schupfart (aggiornamento)	9	AG-3	20.11.2013
AG	Holziken	10	AG-4	17.12.2014
AG	Holziken (adeguamento)	16	AG-4	11.08.2021
TG	Amlikon	4	TG-1	02.11.2005
TG	Amlikon (aggiornamento)	11	TG-1	03.02.2016
TG	Lommis	4	TG-2	02.11.2005
TG	Lommis (aggiornamento)	11	TG-2	03.02.2016
TG	Sitterdorf	4	TG-3	02.11.2005
TG	Sitterdorf (adeguamento)	11	TG-3	03.02.2016
TI	Lugano-Agno	3	TI-1	18.08.2004
TI	Locarno	10	TI-2	17.12.2014
TI	Lodrino	9	TI-3	20.11.2013
TI	Ambri	10	TI-4	17.12.2014
TI	Ambri (adaptation)	15	TI-4	02.09.2020
VD	Lausanne-La Blécherette	4	VD-1	30.01.2002
VD	Lausanne-La Blécherette (adeguamento)	3	VD-1	18.08.2004
VD	Lausanne-La Blécherette (adeguamento)	5	VD-1	07.12.2007
VD	Lausanne-La Blécherette (adeguamento)	8	VD-1	04.07.2012
VD	Lausanne-La Blécherette (adeguamento)	11	VD-1	03.02.2016
VD	Payerne	5	VD-2	07.12.2007
VD	Payerne (adeguamento)	10	VD-2	17.12.2014
VD	Payerne (adeguamento)	12	VD-2	28.06.2017
VD	Bex	2	VD-3	14.05.2003
VD	Bex (adeguamento)	5	VD-3	07.12.2007
VD	Bex (aggiornamento)	12	VD-3	28.06.2017
VD	Montricher	6	VD-4	01.07.2009
VD	Montricher (aggiornamento)	11	VD-4	03.02.2016
VD	Yverdon	12	VD-5	28.06.2017
VD	La Côte	17	VD-6	22.06.2022
VD	Leysin	18	VD-7	30.08.2023

Schede di coordinamento		Serie		
VS	Münster	2	VS-2	14.05.2003
VS	Münster (adeguamento)	10	VS-2	17.12.2014
VS	Raron Flugplatz	2	VS-3	14.05.2003
VS	Raron Heliport	2	VS-6	14.05.2003
VS	Region Wallis Südost (VS-SE)	GLP 1	GLP VS-SE	17.09.2010
VS	Aeschhorn	GLP 1	GLP 1	17.09.2010
VS	Alphubel	GLP 1	GLP 2	17.09.2010
VS	Monte Rosa	GLP 1	GLP 3	17.09.2010
VS	Theodulgletscher	GLP 1	GLP 4	17.09.2010
VS	Trift	GLP 1	GLP 5	17.09.2010
VS	Unterrothorn	GLP 1	GLP 6	17.09.2010
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures	4	NE-1	30.01.2002
NE	La Chaux-de-Fonds – Les Eplatures (adeguamento)	4	NE-1	02.11.2005
NE	La Chaux-de-Fonds - Les Eplatures (adeguamento)	10	NE-1	17.12.2014
NE	Môtiers	4	NE-2	02.11.2005
NE	Môtiers (aggiornamento)	11	NE-2	03.02.2016
NE	Neuchâtel	5	NE-3	07.12.2007
NE	Neuchâtel (aggiornamento)	14	NE-3	26.02.2020
GE	Genève		GE-1	14.11.2018
JU	Bressaucourt	3	JU-1	18.08.2004
	Balzers (Principato del Liechtenstein)		Balzers	12.04.2017
	Balzers (Principato del Liechtenstein) (adeguamento)	15	Balzers	02.09.2020

Sono in preparazione altre serie di schede di coordinamento

Obiettivi e condizioni concettuali

Adeguamento parte concettuale:

Par. 3.3: Aerodromi invernali

Par. 3.4: Coesistenza degli aerodromi civili a scopi militari

Par. 3.3: Aerodromi invernali

Tra i 45 campi di aviazione e i 24 eliporti a disposizione dell'aviazione civile svizzera si annoverano quattro campi d'aviazione invernali e due eliporti invernali:

1. Campo d'aviazione invernale Blumental (BE)
2. Campo d'aviazione invernale Lauberhorn (BE)
3. Campo d'aviazione invernale Männlichen (BE)
4. Campo d'aviazione invernale Schwarzsee (FR)
5. Eliporto invernale Gstaad-Inn Grund (BE)
6. Eliporto invernale St. Moritz (GR)

Si tratta di impianti con esercizio stagionale privi di un'infrastruttura fissa¹. La limitazione stagionale del loro esercizio è disposta rispettivamente nelle autorizzazioni e nei regolamenti d'esercizio di questi aerodromi.

Nella decisione n. 1 al paragrafo 3.3 «Coordinamento con le esigenze di utilizzo del territorio» della parte concettuale si afferma che la Confederazione assicura (d'intesa con i Cantoni) il coordinamento territoriale di ogni singolo impianto (costruzione, esercizio e sviluppo) attraverso quanto stabilito nelle schede di coordinamento PSIA. Attualmente solo il campo d'aviazione invernale di Schwarzsee (FR) ha una scheda di coordinamento PSIA. Per gli altri aerodromi invernali sono ancora da chiarire attraverso un processo di coordinamento (par. 5.2 della parte concettuale PSIA) gli effetti del loro esercizio su territorio e ambiente nonché il potenziale rischio di conflitti a livello di pianificazione territoriale. Se questi effetti sono di minore entità si vuole permettere di rinunciare, d'intesa con il Cantone, alla creazione e all'adozione di una scheda di coordinamento. Una simile deroga significa che l'esercizio stabilito nel relativo regolamento d'esercizio non può essere ampliato in misura significativa. La decisione n. 1 viene pertanto modificata per precisare che per gli aerodromi invernali è possibile rinunciare, a determinate condizioni, alla creazione di una scheda di coordinamento PSIA.

Tale rinuncia deve essere possibile anche per gli impianti della navigazione aerea. Per i 42 impianti di questo tipo già esistenti non è ancora stata definita alcuna decisione nella parte «Schede di coordinamento» del PSIA. A questo proposito è invece contenuta solo una breve osservazione nel rapporto esplicativo in relazione alla decisione n. 1.

¹ Anche le aree d'atterraggio in montagna, che sono aree appositamente designate poste a oltre 1100 m s.l.m., non presentano un'infrastruttura fissa. Tuttavia, a differenza degli aerodromi invernali, il loro esercizio non è soggetto a limitazioni stagionali. Inoltre, queste infrastrutture non hanno un esercente né regolamenti d'esercizio.

Modifica della decisione 1 del paragrafo 3.3 della parte concettuale del PSIA²

Par. 3.3. Coordinamento con le esigenze di utilizzo del territorio → Decisioni

1. 1. Sempre tenendo conto delle decisioni dell'«Assetto dell'infrastruttura aeronautica» (cfr. par. 3.1), lo sviluppo dell'infrastruttura aeronautica sul piano edile e dell'esercizio deve essere coordinato con gli interessi di utilizzo e di protezione del territorio circostante un aerodromo. La Confederazione assicura, in accordo reciproco con la pianificazione direttrice cantonale, il coordinamento territoriale di ogni singolo impianto (costruzione, esercizio e sviluppo) attraverso le schede di coordinamento del PSIA, dove di norma stabilisce:

- scopo e funzione dell'impianto, condizioni quadro d'esercizio;
- perimetro dell'aerodromo e condizioni quadro dell'infrastruttura;
- zona con limitazione degli ostacoli;
- zona esposta al rumore;
- principi di base del collegamento via terra;
- principi di base della protezione della natura e del paesaggio.

Sia per gli aerodromi con esercizio stagionale privi di un'infrastruttura fissa sia per gli impianti della navigazione aerea è possibile rinunciare alla formulazione di decisioni in schede di coordinamento PSIA fintanto che le ripercussioni di tali impianti sul territorio e sull'ambiente e il potenziale rischio di conflitti con l'utilizzo del territorio circostante sono limitati. Per gli aerodromi con esercizio stagionale privi di un'infrastruttura fissa tale rinuncia viene decisa d'intesa con i Cantoni interessati.

Spiegazioni

1. [...]

Aerodromi con esercizio stagionale privi di un'infrastruttura fissa / impianti della navigazione aerea

- Gli aerodromi con esercizio stagionale privi di un'infrastruttura fissa comprendono i campi di volo invernali (cfr. par. 4.3) e gli eliporti invernali (cfr. par. 4.4). Visto il limitato rischio di conflitti con la zona circostante gli impianti della navigazione aerea, si è finora rinunciato del tutto a condurre un processo di coordinamento per questo tipo di impianti e a elaborare le rispettive schede di coordinamento. All'occorrenza è comunque possibile usufruire di questa possibilità.

Per i campi d'aviazione invernali e gli eliporti invernali vengono valutate le ripercussioni del rispettivo esercizio (e di eventuali impianti temporanei) sul territorio e sull'ambiente nonché il potenziale rischio di conflitti con l'utilizzo del territorio circostante (insediamenti, zone protette, ecc. nei dintorni) nell'ambito di un processo di coordinamento (cfr. par. 5.2). Se le suddette ripercussioni vengono valutate di entità minore, si può rinunciare per l'impianto interessato, d'intesa con il Cantone, alla formulazione di decisioni all'interno della parte «Schede di coordinamento» del PSIA. In tal caso le operazioni di volo definite nel rispettivo regolamento d'esercizio non possono essere ampliate in misura significativa.

² yy Modifiche rispetto alla parte concettuale del PSIA del 26.02.2020

Par. 3.4: Coutenza degli aerodromi civili a scopi militari

A seguito delle mutate condizioni quadro l'Esercito svizzero attribuisce nuovamente una maggiore importanza al decentramento delle proprie risorse. Pertanto, dopo aver deciso di concentrare le operazioni con aviogetti da combattimento su tre aerodromi militari³, le Forze aeree intendono utilizzare in futuro alcuni aerodromi civili per esercitazioni puntuali. Stando allo stato attuale dei piani, i primi aerodromi ad essere presi in considerazione a tale scopo sono quelli di Buochs (NW), Mollis (GL) e St. Stephan (BE): in quanto aerodromi militari con coutenza civile sono infatti particolarmente adatti grazie alla lunghezza e larghezza delle loro piste, ecc. Più concretamente, a partire dal 2026 le Forze aeree prevedono di condurre in questi tre aerodromi una volta l'anno oppure ogni due anni esercitazioni della durata di 4–5 giorni, di cui solo 1 o 2 con operazioni di volo. Per un allenamento efficace sono necessari per ogni esercitazione almeno otto movimenti di volo, fermo restando che non devono essere impiegati ogni volta necessariamente aviogetti da combattimento. Non è escluso che per queste esercitazioni puntuali verranno impiegati in futuro anche altri aerodromi civili.

Nell'interesse della difesa nazionale gli aerodromi civili possono essere utilizzati anche a scopi militari. A questo riguardo la parte concettuale del PSIA attualmente in vigore stabilisce che la coutenza degli aerodromi civili a scopi militari deve essere soggetta al diritto aeronautico civile come pure alla scheda di coordinamento PSIA e al regolamento d'esercizio del rispettivo aerodromo (par. 3.1, decisione n. 8).

La coutenza degli aerodromi civili a scopi militari nella misura prevista richiede una base nelle schede di coordinamento PSIA degli aerodromi interessati nonché nei rispettivi regolamenti d'esercizio. Le schede di coordinamento PSIA definiscono il quadro di queste esercitazioni militari (natura e frequenza delle operazioni di volo) mentre i regolamenti d'esercizio stabiliscono gli orari d'esercizio concreti e le prescrizioni organizzative. In particolare l'impiego di aviogetti da combattimento comporterà un maggior rumore generato dal traffico aereo durante alcuni giorni all'anno oppure ogni due anni. Pertanto l'obiettivo è limitare rigorosamente tali movimenti di volo in modo che il rumore da essi generato possa essere valutato caso per caso secondo il diritto in materia ambientale e non debba essere calcolato come componente dell'esercizio civile.

Indipendentemente da ciò si vuole ampliare il quadro per la coutenza degli aerodromi civili a scopi militari definito nella parte concettuale del PSIA. La parte concettuale del PSIA attualmente in vigore stabilisce che solo dopo una ponderazione generale degli interessi possono essere concesse facilitazioni per gli aerodromi destinati al traffico aereo pubblico oppure per quelli che servono una parte significativa di voli di salvataggio e di intervento rispetto al proprio traffico aereo complessivo (par. 3.4, decisione n. 3). Occorre quindi completare i criteri per l'ottenimento delle suddette facilitazioni, includendo anche i voli effettuati nell'interesse della difesa nazionale.

³ Emmen LU, Meiringen BE, Payerne VD

Modifica della decisione 3 del paragrafo 3.4 della parte concettuale del PSIA⁴

Kap. 3.4 Coordinamento con le esigenze di protezione dell'ambiente → Decisioni

3. *Nell'interesse della dimensione economica e sociale della mobilità si parte dal presupposto che [...]*

Le facilitazioni previste dalla legge sulla protezione dell'ambiente (LPAmb) possono essere concesse solo dopo una ponderazione generale degli interessi per gli impianti destinati al traffico aereo pubblico o ai voli effettuati nell'interesse della difesa nazionale oppure per gli impianti che servono una parte significativa di voli di salvataggio e di intervento rispetto al loro traffico aereo complessivo.

Possono, inoltre, essere concesse facilitazioni per gli aerodromi [...]

Spiegazioni

3. *Ai sensi dell'art. 25 cpv. 2 LPAmb possono essere concesse facilitazioni qualora l'impianto sia d'interesse pubblico preponderante e l'osservanza dei valori limite costituisca un onere sproporzionato per la realizzazione del progetto. Un impianto dell'aviazione civile ha un «interesse pubblico preponderante» quando l'aerodromo serve voli di linea (traffico aereo pubblico) o voli effettuati nell'interesse della difesa nazionale o una quota notevole di voli di salvataggio e di intervento oppure se nel PSIA è previsto espressamente il ricorso ad esso per sgravare un aeroporto nazionale. La parte concettuale del PSIA precisa così l'interesse pubblico preponderante e limita maggiormente, rispetto all'OIF, la possibilità per gli aerodromi di ottenere facilitazioni.*

[...]

⁴ yyy Modifiche rispetto alla parte concettuale del PSIA del 26.02.2020

Anlage: **Trogen**

AR-1

Anlagetyp: Heliport

A U S G A N G S L A G E

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standortkanton: Appenzell Ausserrhoden
- Perimetergemeinde: Trogen
- Gemeinde mit Hindernisbegrenzung: Altstätten (SG), Oberegg (AI), Reheto-
bel (AR), Speicher (AR), Trogen (AR)
- Gemeinden mit Lärmbelastung: -
- Verkehrsleistung:
 - Ø 4 Jahre: 41 Bewegungen (2018-2021)
 - max. 10 Jahre: 75 Bewegungen (2018)

Zweck der Anlage, Funktion im Netz:

Privater Heliport, seit 1977 in Betrieb. Das Flugfeld dient den verschiedenen Sparten des Helikopterflugverkehrs.

Stand der Koordination:

Die *Funktion* des Flugfelds stützt sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL und ist auf die Ziele des kantonalen Richtplans abgestützt.

Der Heliport dient primär Werkflügen, der fliegerischen Ausbildung (Aus- und Weiterbildungsflüge) sowie Arbeitsflügen; sporadisch auch weiteren Flügen.

Die *Entwicklung* des Heliports hinsichtlich der Verkehrsleistung wird durch ein in der Betriebsbewilligung verankertes Jahreskontingent von 100 Flugbewegungen beschränkt. Dieses soll beibehalten und in das Betriebsreglement überführt werden. Die Betriebsbewilligung enthält im Weiteren ein Verbot gewerbsmässiger und touristischer Flüge. Das Verbot gewerbsmässiger Flüge soll zugunsten der Flexibilität bei der Nutzung des Heliports aufgehoben werden. Zudem sollen die sporadisch von Dritten auf dem Heliport durchgeführten Rettungs- und Einsatzflüge vom Bewegungskontingent ausgenommen werden. Schliesslich sind die An- und Abflugrouten (vgl. Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster [HBK]) sowie die übrigen materiellen Inhalte der Betriebsbewilligung in das neue Betriebsreglement aufzunehmen (vgl. Koordinationsprotokoll). Das Betriebsreglement ist dazu anzupassen.

Verweis:

SIL-Konzeptteil 26.02.2020, Kap. 4.4 Heliports

Grundlagendokumente:

- Betriebsbewilligung vom 24.05.1977
- Betriebsreglement vom 06.05.1977
- Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster vom 20.11.2018
- Koordinationsprotokoll vom November 2022

<i>Perimeter, Infrastruktur und Betrieb</i> des Heliports sind mit den umgebenden Nutzungsansprüchen und Schutzzielen, namentlich mit der vorgesehenen Erweiterung der Gewerbezone an der Bleichstrasse, abgestimmt (vgl. Koordinationsprotokoll). Es sind keine wesentlichen Änderungen an der Infrastruktur des Heliports und am Flugbetrieb vorgesehen.	
F E S T L E G U N G E N	F Z V
Zweckbestimmung: Der Heliport Trogen ist ein privates Flugfeld. Er dient vorrangig Werkflügen, Aus- und Weiterbildungsflügen sowie Arbeitsflügen. Rettungs- und Einsatzflüge haben jederzeit Priorität. Touristische Flüge sind nicht gestattet. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die Verkehrsleistung des Heliports wird durch ein Jahreskontingent von 100 Flugbewegungen begrenzt. Vom Jahreskontingent ausgeklammert ist die Benutzung des Heliports für sporadische Rettungs- und Einsatzflüge durch Dritte. Das Betriebsreglement ist anzupassen. Hierbei sind die An- und Abflugrouten sowie die Vorgaben aus der Betriebsbewilligung zum Flugbetrieb (mit Ausnahme des Verbots gewerbsmässiger Flüge) aufzunehmen. Zur Reduktion der Umweltbelastung trifft der Flugplatzhalter die betrieblich möglichen Vorkehrungen im Sinne des Vorsorgeprinzips und wacht über die Einhaltung der Vorschriften. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal (vgl. Anlagekarte). Kanton und Gemeinden berücksichtigen den Perimeter bei der Richt- und Nutzungsplanung. Lärmbelastung: Kein ausgewiesenes Gebiet mit Lärmbelastung aufgrund der Rahmenbedingungen zum Betrieb Hindernisbegrenzung: Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung zeigt, wo Flugbetrieb und Bodennutzung bezüglich der Höhenbeschränkung aufeinander abzustimmen sind (vgl. Anlagekarte). Die östliche An- und Abflugroute ist zur Lösung des Konflikts mit dem potenziellen kantonalen Windenergiegebiet «Honegg» (AR) allenfalls anzupassen. Dies sofern sich diese Lösung (nebst einer Verkleinerung des Windenergiegebiets, einer Beschränkung der Masthöhe und einer Berücksichtigung der Flugsicherheit bei der Wahl der Maststandorte) in einer umfassenden Interessenabwägung als sinnvollste Massnahme erweist.	• • • • • • •

	F	Z	V
Natur- und Landschaftsschutz: Luftfahrtseitig nicht genutzte Flächen auf dem Heliport sollen unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse) ökologisch aufgewertet werden. Die Flugplatzhalterin prüft die Möglichkeiten dazu und legt in Absprache mit den zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton das Vorgehen zur Umsetzung fest. Die Interessen der landwirtschaftlichen Nutzung sind zu berücksichtigen.	• •		
E R L Ä U T E R U N G E N Zweckbestimmung: Die Zweckbestimmung des Heliports Trogen ergibt sich aus der bisherigen Nutzung und den Festlegungen zu den Heliports im Konzeptteil SIL. Rahmenbedingungen zum Betrieb: Die Betriebsbewilligung vom 20.04.1999 legt für den Heliport u.a. ein Jahreskontingent von 100 Flugbewegungen sowie ein Verbot gewerbsmässiger und touristischer Flüge fest. Das Jahreskontingent soll weiterhin Gültigkeit haben. Um der Flugplatzhalterin mehr Spielraum bei der Nutzung des Heliports zu verschaffen, soll das Verbot gewerbsmässiger Flüge dagegen aufgehoben werden. Sporadisch stattfindende Rettungs- und Einsatzflüge durch Dritte (Rega, Luftwaffe etc.) sollen zudem vom Jahreskontingent ausgeklammert werden, damit das Jahreskontingent möglichst vollumfänglich der Flugplatzhalterin zur Verfügung steht. Die An- und Abflugrouten wurden bei der Erarbeitung des Hindernisbegrenzungsflächen-Katasters (HBK) vom 20.11.2018 erstmalig präzise definiert. Die neuen Routen sind im Betriebsreglement festzulegen. Im Weiteren sind die materiellen Vorgaben zum Flugbetrieb aus der Betriebsbewilligung in das Betriebsreglement zu überführen. Flugplatzperimeter: Der Flugplatzperimeter umgrenzt das von den Flugplatzanlagen beanspruchte Areal. Darin eingeschlossen sind die Parzelle 254 mit dem Hangar und den drei Büro- und Wohngebäuden, die Zufahrt und der Garten. Darüberhinaus beinhaltet der Perimeter den Start- und Landeplatz für Helikopter (final approach and take-off area [FATO]) inklusive Sicherheitsabstände. Der Flugplatzperimeter überlagert die Grundnutzung (Wohn- und Gewerbezone) gemäss Zonenplan der Gemeinde Trogen. Er soll als Hinweis in den Zonenplan aufgenommen werden. Innerhalb des Flugplatzperimeters haben die Flugplatzanlagen Priorität. Die Gemeinde Trogen will im Rahmen der laufenden Revision der Ortsplanung die Bauzone beim Heliport dergestalt erweitern, so dass diese die FATO des Heliports umfasst.	ZUSTÄNDIGE STELLE <i>Zuständiges Bundesamt:</i> Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern <i>Flugplatzhalterin:</i> Stiftung Helimission, Bleichi 2, 9043 Trogen		

Lärmbelastung:

Die geringe Anzahl Flugbewegungen entfaltet keine massgebende Fluglärmbelastung im Sinne der Lärmschutzverordnung (LSV). Somit wurde auf die Erstellung einer umfassenden Fluglärmberechnung verzichtet. Eine vom BAZL vorgenommene Lärmabschätzung zeigt, dass sich die Lärmbelastung beim (auf dem energieäquivalenten Dauerschallpegel L_{eq} basierenden) Lärmmass L_r auf den Heliport beschränkt. Beim mittleren maximalen Schallpegel (L_{max}), der von der Anzahl der Flugbewegungen unabhängig ist, umfasst die Lärmbelastung grosse Teile des Weilers Bleichi und würde die gemäss Richtplanung der Gemeinde Trogen vorgesehene Erweiterung der Gewerbezone entlang der Bleichstrasse verhindern.

Solange der Flugbetrieb (Flugbewegungen, Betriebszeiten) nicht ausgedehnt wird, handelt es sich beim Heliport Trogen um einen Bagatellfall, bei welchem die Anwendung des mittleren maximalen Schallpegels (L_{max}) unverhältnismässig wäre. Es kann auf die Festlegung von Lärmkurven im SIL-Objektblatt verzichtet werden. Dies ermöglicht die von der Gemeinde Trogen vorgesehene Erweiterung der Gewerbezone in der Bleichi.

Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der Umgrenzung der Hindernisbegrenzungsflächen gemäss dem Hindernisbegrenzungsflächen-Kataster (HBK) vom 20.11.2018. Kanton und Gemeinden tragen dem HBK bei der Richt- und Nutzungsplanung Rechnung. Der HBK ist nicht grundeigentümergebunden. Bei Bedarf müssen Überflugrechte und Hindernisfreiheit privatrechtlich gesichert werden.

Gemäss geltendem HBK gilt für die geplante Erweiterung der Gewerbezone in der Bleichi eine Höhenbeschränkung. Eine Durchstossung der Hindernisbegrenzungsflächen im bisherigen Ausmass (bestehende Bauten) kann bei der Bebauung der (erweiterten) Gewerbezone aus luftfahrtspezifischer Sicht voraussichtlich toleriert werden. Neubauten, welche die Hindernisbegrenzungsflächen durchstossen, gelten dennoch als Luftfahrthindernis und benötigen zur Erstellung eine Bewilligung des BAZL (Art. 41 LFG). Um die Höhenbeschränkung in der erweiterten Gewerbezone umzusetzen, soll im kommunalen Richtplan eine Sondernutzungsplanpflicht verankert werden.

Das potentielle kantonale Windenergiegebiet «Honegg» (AR) tangiert die östliche An- und Abflugroute des Heliports beim Ruppenpass. Der Konflikt ist in der weiteren Planung (Projektentwicklung, kantonale Nutzungsplanung) zu lösen (Verkleinerung des Windenergiegebiets, Anpassung der Flugroute, Beschränkung der Mastenhöhe, Berücksichtigung der Flugsicherheit bei der Wahl der Mastenstandorte etc.).

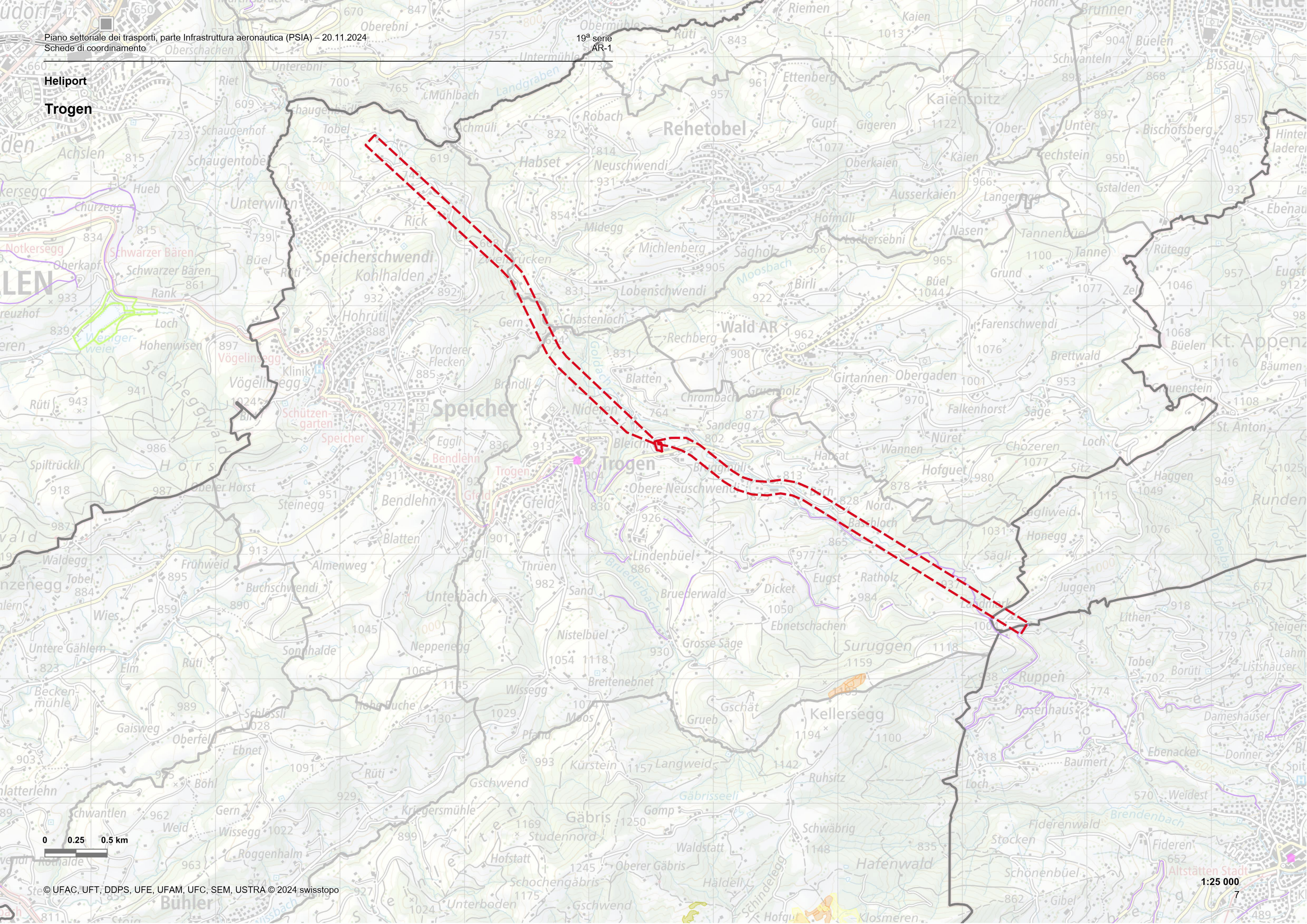
Natur- und Landschaftsschutz:

Die An- und Abflugrouten tangieren teilweise ein kantonales Interessengebiet Landschaftsschutz sowie Naturschutzzonen. Es liegen keine Konflikte zwischen Flugbetrieb und diesen Schutzgebieten vor.

Bei der ökologischen Aufwertung ist zwischen projektbezogenen Ersatzmassnahmen gemäss Art. 18 Abs. 1^{ter} NHG und projektunabhängigen Massnahmen des ökologischen Ausgleichs im Sinne von Art. 18b NHG und von Sachziel 13.G des Landschaftskonzepts Schweiz 2020 zu unterscheiden.

Die Realisierung ökologischer Ausgleichsmassnahmen beim Helikopterflugfeld erfolgt unter Vorbehalt der Anforderungen der Luftfahrt (Sicherheitsvorschriften, Ausbauerfordernisse). Den naturräumlichen, landwirtschaftlichen und betrieblichen Möglichkeiten ist Rechnung zu tragen. Der Standort der Ausgleichsmassnahmen (innerhalb / ausserhalb des Flugplatzperimeters) sowie deren Umfang orientieren sich an den lokalen Gegebenheiten. Als Richtwert ist von 12 % der Fläche des Flugplatzperimeters auszugehen.

Die Ausgleichsmassnahmen sollen in erster Linie auf freiwilliger Basis realisiert werden, können im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens (Plangenehmigung, Genehmigung Betriebsreglement) aber verbindlich verlangt werden. Die Flugplatzhalterin zeigt in einem Konzept auf, in welcher Form und mit welchen Mitteln sie den ökologischen Ausgleich realisieren will. Als Grundlage haben die Fachstellen des Bundes eine Vollzugshilfe zur Biodiversität und zum ökologischen Ausgleich auf Flugplätzen erarbeitet (BAFU/BAZL April 2019).



Heliport
Trogen

Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL
Contenus du PSIA
Contenuti PSIA

Festsetzung
Coordination réglée
Dato acquisito

Zwischenergebnis
Coordination en cours
Risultato intermedio

Vororientierung
Information préalable
Informazione preliminare

Flugplatzperimeter
Périmètre d'aérodrome
Perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung
Aire de limitation d'obstacles
Aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmbelastung (PW ES II)
Territoire exposé au bruit (VP DS II)
Aera con esposizione al rumore (VP GS II)

Verknüpfungen zum Text
Renvoi au texte
Rinvio al testo

1

Weitere Inhalte
Autres contenus
Altri contenuti

Landesgrenze
Frontière nationale
Confine nazionale

Kantonsgrenze
Limite de canton
Confine cantonale

Gemeindegrenze
Limite de commune
Confine comunale

Inhalte anderer Sachpläne
Contenus d'autres plans sectoriels
Contenuti degli altri piani settoriali

Infrastruktur Schiene
Infrastructure rail
Infrastruttura ferroviaria

Infrastruktur Strasse
Infrastructure route
Infrastruttura stradale

Infrastruktur Schifffahrt
Infrastructure navigation
Infrastruttura navigazione

Militär*
Militaire*
Militare*

Übertragungsleitungen
Lignes de transport d'électricité
Elettrodotti

Geologische Tiefenlager
Dépôts en couches géologiques profondes
Depositi in strati geologici profondi

Asyl
Asile
Asilo

* Anlagen genehmigt im Programmteil SPM vom 08.12.2017; Planerische Massnahmen für Anlagen gemäss Programmteil 2017 werden ab 2019 serienweise aktualisiert. Wo dies noch nicht der Fall ist, sind die Objektblätter SPM 2001 bzw. Sachplan Waffen- und Schiessplätze 1998 weiterhin gültig.

* Installations approuvées dans la Partie programme du PSM du 08.12.2017; mesures planifiées pour installations selon la Partie programme 2017 sont mises à jour par séries à partir de 2019. Lorsque ce n'est pas encore le cas, les fiches de coordination du PSM 2001 et du PS des places d'armes et de tir 1998 continuent de faire foi.

* Installazioni approvati nella Parte programmatica del PSM del 08.12.2017; misure di pianificazione delle installazioni secondo la Parte programmatica 2017 saranno aggiornate in serie a partire dal 2019. Dove non è ancora il caso, i schede di coordinamento PSM 2001, risp. del PS delle piazze d'armi e di tiro del 1998 restano valide.

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung
Objets de protection d'importance nationale
Oggetti protetti di importanza nazionale

BLN-Objekt (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler)
Objet IFP
(Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels)
Oggetto IFP
(Inventario federale dei paesaggi, siti e monumenti naturali)

1603

Moorlandschaft
Site marécageux
Zona palustre

12

Flachmoor
Bas-marais
Palude

Hoch- und Übergangsmoor
Haut-marais et marais de transition
Torbiera alta e torbiera di transizione

Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi

75

Auengebiet
Zone alluviale
Zona golenale

3

Wasser- und Zugvogelreservat
Réserve d'oiseaux d'eau et de migration
Riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori

8

Jagdbanngbiet
District franc
Bandita

Wildtierkorridor überregional
Corridor faunistique suprarégional
Corridoio faunistico sovraregionale

Amphibienlaichgebiet: Ortsfeste und Wanderobjekte
Site de reproduction de batraciens: objets fixes et itinérants
Sito di riproduzione di anfibi: oggetti fissi et mobili

ISOS-Objekt (Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz)
Objet ISOS (Inventaire fédéral des sites construits à protéger en Suisse)
Oggetto IAMP (Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere)

Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
(mit Substanz bzw. viel Substanz)
Voie de communication historique d'importance nationale
(avec substance, resp. beaucoup de substance)
Via di comunicazione storiche d'importanza nazionale
(con sostanza. risp. con molta sostanza)

Terminologia relativa alla scheda di coordinamento

Comuni di ubicazione	Comuni sui cui territori si estende il perimetro dell'aerodromo definito nel PSIA. Il perimetro dell'aerodromo delimita la superficie occupata dagli impianti dell'aerodromo.
Comuni con limitazione degli ostacoli	Comuni i cui territori sono interessati dalla zona con limitazione degli ostacoli definita nel PSIA. Nel caso di aerodromi concessionati, la zona con limitazione degli ostacoli corrisponde al limite esterno delle superfici di limitazione degli ostacoli conformemente al piano delle zone di sicurezza secondo l'articolo 42 della legge sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0); nel caso dei campi d'aviazione, al limite esterno delle superfici di limitazione degli ostacoli conformemente al relativo catasto secondo l'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1).
Comuni con esposizione al rumore	Comuni i cui territori sono interessati dalla zona con esposizione al rumore definita nel PSIA. È decisivo il valore di pianificazione del grado di sensibilità II conformemente all'Allegato 5 dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41).
Prestazioni di traffico	
- Media in 4 anni	Media dei movimenti annui di volo a motore negli ultimi quattro anni.
- Max 10 anni	Numero massimo di movimenti annui di volo a motore negli ultimi dieci anni (compreso l'anno di riferimento).
- Base di riferimento CR	Numero di movimenti di volo annui con indicazione dell'anno di riferimento, sul quale si basa il catasto dei rumori (CR) in vigore.
- Potenziale PSIA	Numero di movimenti di volo annui fissato nel processo di coordinamento, avente valore di riferimento per lo sviluppo futuro e che serve da base per il calcolo della curva dell'esposizione al rumore.
Decisioni	• Dati acquisiti D • Risultati intermedi R • Informazioni preliminari I

Dati acquisiti

D

I dati acquisiti indicano come sono state coordinate tra loro le attività d'incidenza territoriale. Una disposizione di coordinamento è classificata come dato acquisito se:

- ha avuto luogo una sufficiente collaborazione e
- i requisiti materiali relativi alla coordinazione sono adempiuti (coordinazione di massima).

Ai sensi dell'art. 15 OPT un progetto concreto può essere definito dato acquisito solamente qualora un fabbisogno per il progetto sussiste, ubicazioni alternative sono state esaminate, il progetto esige l'ubicazione prevista, le ripercussioni rilevanti su territorio e ambiente possono essere in linea di massima valutate e la compatibilità legale del progetto è presumibilmente data.

I dati acquisiti vincolano le autorità dal punto di vista materiale e della procedura; essi determinano il quadro territoriale, temporale e organizzativo al quale si devono attenere le autorità nello svolgimento delle loro attività d'incidenza territoriale.

Risultati intermedi

R

I risultati intermedi indicano le attività d'incidenza territoriale per le quali la coordinazione non è ancora ultimata in tutte le sue parti. Una disposizione di coordinamento è considerata un risultato intermedio se:

- la collaborazione è stata avviata e
- non può ancora essere valutato in maniera definitiva se i requisiti materiali relativi alla coordinazione sono adempiuti.

I risultati intermedi vincolano le autorità dal punto di vista della procedura e, qualora esista un accordo, materiale; essi obbligano inoltre le autorità ad informarsi reciprocamente nel caso in cui le circostanze cambiassero notevolmente.

I mandati di verifica sono classificati per definizione come risultati intermedi.

Informazioni preliminari

I

Le informazioni preliminari indicano le attività d'incidenza territoriale che possono avere rilevanti ripercussioni sull'utilizzazione del suolo, ma che non possono essere ancora circoscritte nella misura necessaria per essere coordinate. Una disposizione di coordinamento è considerata un'informazione preliminare se:

- la prevista attività d'incidenza territoriale è ancora troppo indefinita per stabilire la necessità di coordinazione sovralocale e
- la collaborazione non è ancora stata avviata.

Le informazioni preliminari vincolano le autorità dal punto di vista della procedura; esse obbligano le autorità ad informarsi reciprocamente qualora le circostanze cambiassero notevolmente.

Rapporto esplicativo secondo l'art. 16 OPT

Contenuto del rapporto esplicativo

- 1 Introduzione
- 2 Oggetto della pianificazione
- 3 Tappe della pianificazione e collaborazione
- 4 Considerazione delle proposte

1 Introduzione

Per l'elaborazione e l'adozione del Piano settoriale dei trasporti, parte Infrastruttura aeronautica (PSIA) si è optato per una procedura in due fasi. Per la prima fase, il 18 ottobre 2000 il Consiglio federale ha adottato la parte concettuale che, con decisione del 26 febbraio 2020, è stata riveduta integralmente.

Da allora, vengono elaborate gradualmente le schede di coordinamento, con condizioni specifiche per i singoli aerodromi. L'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) è incaricato di elaborare questa parte del documento in collaborazione con i servizi federali interessati, coordinandola con i piani direttori cantonali.

Finora il Consiglio federale ha adottato in totale 68 impianti, di cui 3 aeroporti nazionali, 10 aerodromi regionali, 2 aerodromi militari utilizzati anche a scopo civile, 41 campi d'aviazione e 12 eliporti.

La parte concettuale e le schede di coordinamento sono pubblicate in Internet all'indirizzo www.bazl.admin.ch/psia unitamente ai rapporti esplicativi e ai rapporti d'esame suddivisi per serie di schede di coordinamento.

2 Oggetto della pianificazione

La presente 19^a serie contiene **due modifiche alla parte concettuale** e la nuova scheda di coordinamento per il campo d'aviazione di **Trogen** (eliporto, AR). La prima modifica della parte concettuale riguarda la possibilità di rinunciare alla creazione di schede di coordinamento per gli aerodromi invernali, mentre il secondo adeguamento riguarda la contenzione degli aerodromi civili a scopi militari.

3 Tappe della pianificazione e collaborazione

La modifica della parte concettuale relativa alla contenzione degli aerodromi civili a scopi militari si basa su una richiesta presentata all'UFAC nel 2023 dalla Segreteria generale (SG) del DDPS. A seguito di tale richiesta era stata commissionata a uno studio esterno l'analisi approfondita degli effetti di una contenzione a scopi militari sul piano del rumore. I lavori sono stati seguiti da un gruppo di lavoro diretto dalla MAA e composto da rappresentanti della SG DDPS, di armasuisse, delle Forze aeree, dell'UFAC e dell'UFAM. Da dicembre 2023 a gennaio 2024 si è tenuta la consultazione dei servizi federali rappresentati all'interno della Conferenza della Confederazione sull'assetto del territorio (CAT) per redigere una bozza dell'adeguamento. In seguito, dalla fine di aprile alla fine di giugno 2024, sono stati sentiti tutti i Cantoni.

L'UFAC ha steso la bozza per l'adeguamento della parte concettuale relativo agli aerodromi invernali. Da fine aprile a fine giugno 2024, dopo la consultazione dei servizi federali rappresentati in seno alla CAT, tenutasi da dicembre 2023 a gennaio 2024, sono stati sentiti i due Cantoni interessati dalla modifica, ossia il Cantone di Berna e il Cantone dei Grigioni.

Dal momento che entrambe le modifiche in questione non rappresentano una nuova decisione bensì la precisazione di principi del PSIA già esistenti, è stato possibile rinunciare alle fasi dell'informazione alla popolazione e della partecipazione di quest'ultima.

La scheda di coordinamento per il campo d'aviazione di Trogen si basa sul verbale di coordinamento previsto nella parte concettuale del PSIA e che è finalizzato al coordinamento territoriale. Il verbale di coordinamento contiene il risultato dell'accordo raggiunto tra le parti interessate. Al processo di coordinamento hanno partecipato i servizi competenti della Confederazione e del Cantone di Appenzello Esterno, i Comuni interessati e l'esercente dell'aerodromo.

Per la stesura della bozza della scheda di coordinamento di Trogen si è tenuta dapprima, da dicembre 2023 a gennaio 2024, la consultazione dei servizi federali rappresentati in seno alla CAT e successivamente, ossia da fine aprile a fine giugno 2024, sono stati sentiti il Cantone di Appenzello Esterno e i Comuni interessati. Il Cantone ha verificato che la scheda di coordinamento fosse compatibile con i propri obiettivi e principi di pianificazione e che non vi fossero contraddizioni con il proprio piano direttore. Da aprile a maggio 2024, inoltre, si è proceduto alle fasi di informazione e partecipazione della popolazione previste all'articolo 4 LPT.

Le richieste presentate durante le procedure di audizione e di partecipazione, le considerazioni formulate in merito a tali richieste e le modalità con cui tenere conto di tali richieste nelle schede di coordinamento sono illustrate nella tabella seguente.

Nella successiva seconda consultazione degli Uffici, tenutasi nel settembre 2024, i servizi federali hanno verificato che la scheda di coordinamento fosse compatibile con gli obiettivi e i principi della propria pianificazione settoriale e che non fosse in contrasto con le concezioni e i piani settoriali esistenti secondo l'articolo 13 LPT. Qui di seguito vengono presentati anche questi risultati.

4 Considerazione delle proposte

4.1 Adeguamento della parte concettuale (par. 3.3: Aerodromi invernali)

4.1.1 Consultazione degli Uffici federali

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
BJ Bundesamt für Justiz / Office fédérale de la justice OFJ / Ufficio federale di giustizia UFG		
1 Sugeriamo di indicare esplicitamente nella decisione che i Cantoni interessati devono essere d'accordo.	Supplemento decisione 1: «Sia per gli aerodromi con esercizio stagionale privi di un'infrastruttura fissa sia per gli impianti della navigazione aerea è possibile rinunciare alla formulazione di decisioni in schede di coordinamento PSIA fintanto che le ripercussioni di tali impianti sul territorio e sull'ambiente e il potenziale rischio di conflitti con l'utilizzo del territorio circostante sono limitati. <u>Per gli aerodromi con esercizio stagionale privi di un'infrastruttura fissa tale rinuncia viene decisa d'intesa con i Cantoni interessati.</u> »	La presente integrazione stabilisce in modo vincolante che il Cantone interessato deve essere coinvolto nella decisione di questa rinuncia.
EDI Eidgenössisches Departement des Innern / DFI Département fédéral de l'intérieur / DFI Dipartimento federale dell'interno		
1 In caso di rinuncia a una scheda di coordinamento PSIA si teme un forte aumento delle operazioni di volo, il che entrerebbe in conflitto con il bisogno di tranquillità dei residenti.	–	La rinuncia a una scheda di coordinamento non comporta un aumento delle operazioni di volo. Vista la loro ubicazione, nelle dirette vicinanze di numerosi aerodromi invernali non vi sono residenti.

Gli altri uffici pubblici interpellati non si sono espressi in merito alla documentazione.

4.1.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte		Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Bern (Regierungsrat)			
1	Es ist auf die vorgeschlagene Anpassung des SIL-Konzeptteils zu verzichten und die Erarbeitung der noch ausstehenden SIL-Objektblätter rasch anzugehen. Mit dem Verzicht auf ein SIL-Objektblatt entfällt die Anhörung der Kantone und die Information und Mitwirkung der Bevölkerung. Betrieb und Entwicklung der Anlagen sind auch bei Winterflugplätzen bedeutsam und rechtfertigen die Mitwirkung der Bevölkerung.	–	Die Anpassung im SIL-Konzeptteil eröffnet (als Kann-Formulierung) lediglich die Möglichkeit zum Verzicht auf ein SIL-Objektblatt. Gemäss den Erläuterungen zur Festlegung wird der Entscheid zum Verzicht auf ein SIL-Objektblatts stets im Einvernehmen mit dem Kanton getroffen werden. Was den Einbezug der Bevölkerung angeht, so kann sich diese auch im Rahmen der Genehmigungsverfahren zu den Betriebsreglementen der Winterflugplätze zu Betrieb und Entwicklung dieser Anlagen äussern.
Kanton Graubünden (Regierungsrat)			
1	Zustimmung zur Anpassung des SIL-Konzeptteils	–	–

4.2 Adeguamento della parte concettuale (par. 3.4: Coutenza degli aerodromi civili a scopi militari)

4.2.1 Consultazione degli Uffici federali

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
EDI Eidgenössisches Departement des Innern / DFI Département fédéral de l'intérieur / DFI Dipartimento federale dell'interno		
1 La coutenza a scopi militari degli aerodromi civili deve limitarsi agli orari di esercizio ordinari di questi ultimi. Nel rispetto della necessità di tranquillità dei residenti non sono ammesse esercitazioni delle Forze aeree al di fuori di questi orari (di notte, nei giorni festivi, ecc.).	–	Le prescrizioni sugli orari delle esercitazioni delle Forze aeree non sono oggetto dell'adeguamento della parte concettuale. Dovranno essere definite nell'ambito della revisione delle schede di coordinamento PSIA e dei regolamenti d'esercizio degli aerodromi. Si deve partire dal presupposto che le esercitazioni delle Forze aeree si svolgano durante gli orari di esercizio ordinari degli aerodromi.

Gli altri uffici pubblici interpellati non si sono espressi in merito alla documentazione.

4.2.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Zürich (Volkswirtschaftsdirektion)		
1 Die Anpassung wirft Unklarheiten auf in Bezug auf die Rechts- und insbesondere die Kostenfolgen bei allfällig erteilten Erleichterungen. Gemäss Art. 25 Abs. 3 des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) trägt der Eigentümer der zivilen Anlagen bzw. deren Betreiberin die Kosten für die aufgrund der erteilten Erleichterungen notwendigen Ersatzmassnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern).	–	Derzeit sieht die Luftwaffe keine ordentliche Mitbenützung, sondern punktuelle Mitbenützungen ziviler Flugplätze unter der Bagatellschwelle (und somit ohne Berücksichtigung in der Lärmberechnung) vor. Sollte die militärische Mitbenützung die Ursache für Grenzwertüberschreitungen resp. die Gewährung von Erleichterungen beim Lärmschutz sein, würde der zivile Flugplatzhalter eine Kostenregelung (nach dem Verursacherprinzip) mit der Luftwaffe für die Finanzierung von Ersatzmassnahmen voraussetzen.
Kanton Glarus (Regierungsrat)		
1 Es wird davon ausgegangen, dass das Vorhaben der Luftwaffe keinen wesentlichen Einfluss auf die bestehende Infrastruktur der zivilen Flugplätze haben wird.	–	Gemäss Auskunft der Mollis Airport AG (vgl. Stellungnahme der Gemeinde Glarus Nord) ist dies beim Flugplatz Mollis der Fall.
2 In Kap. V5.1 des kantonalen Richtplans 2018 wird erläutert, dass der Kanton Glarus nach dem Rückzug der Luftwaffe 2007 die Umnutzung des Militärflugplatzes in ein rein privates, ziviles Flugfeld initiiert hat. Für uns stellt der Richtplan und die nun vorliegenden Absichten des Bundes klar einen Widerspruch dar. Sollte man wie in der Vernehmlassung am Standort Mollis festhalten, wäre eine Anpassung des kantonalen Richtplans erforderlich.	–	Die vorgesehene punktuelle Mitbenützung des Flugplatzes Mollis ändert nichts an dessen Rechtsstatus als (umgenutzter) ziviler Flugplatz. Es besteht kein Widerspruch zwischen der vorgeschlagenen Anpassung des SIL-Konzeptteils und dem kantonalen Richtplan.
3 Die Zunahme an Fluglärm durch die militärische Mitbenützung wird als kritisch betrachtet.	–	Indem die militärischen Übungen nur punktuell alle ein bis zwei Jahre stattfinden, hält sich die Zunahme der Fluglärmbelastung in engen Grenzen und stellt lärmrechtlich einen Bagatellfall dar.
4 Es muss sichergestellt werden, dass sowohl die wirtschaftliche Entwicklung als auch die Lebensqualität im Kanton durch die Manöver der Armee möglichst nicht eingeschränkt werden.	–	Die Modalitäten der punktuellen militärischen Mitbenützung werden in einer Vereinbarung zwischen dem Flugplatzhalter und der Luftwaffe zu regeln sein. Aufgrund des punktuellen Charakters der militärischen Mitbenützung halten sich die negativen Auswirkungen in Grenzen.
Gemeinde Glarus (Gemeinderat)		
1 Eine militärische Mitbenützung des Flugplatzes Mollis, welcher erst in den letzten Jahren in ein ziviles Flugfeld umgewandelt wurde, stellt einen Widerspruch zum SIL-Objektblatt dar.	–	Die SIL-Objektblätter derjenigen zivilen Flugplätze, welche die Luftwaffe punktuell mitzubedenken beabsichtigt, sollen vorgängig angepasst werden; ebenso die Betriebsreglemente.
2 Die militärische Mitbenützung des Flugplatzes Mollis ist im Interesse der Anwohnerschaft und des zivilen Flugbetriebs auf ein Minimum zu beschränken.	–	Die Modalitäten der punktuellen militärischen Mitbenützung werden im Rahmen der Anpassung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglement zu spezifizieren sein.
3 Bei der Anpassung des SIL-Objektblatts Mollis ist der Bevölkerung die Gelegenheit zur Mitwirkung einzuräumen.	–	Die Information und Mitwirkung der Bevölkerung bei der Anpassung des SIL-Objektblatts ist vorgesehen.

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
4 Vor Anpassung des SIL-Objektblatts Mollis ist auf eine militärische Mitbenützung des Flugplatzes Mollis zu verzichten.	–	Vor Anpassung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements ist keine periodische militärische Mitbenützung vorgesehen.
Gemeinde Glarus Nord (Gemeinderat)		
1 Die Übungen der Luftwaffe dürfen das Lärmkontingent der zivilen Nutzung und damit den betriebswirtschaftlichen Handlungsbedarf des Flugplatzes Mollis nicht einschränken.	–	Die Luftwaffe beabsichtigt keine ordentliche Mitbenützung, sondern nur eine punktuelle Mitbenützung des Flugplatzes Mollis (ohne Berücksichtigung in der Lärmberechnung).
Kanton Graubünden (Regierungsrat)		
1 Bei einer künftig tatsächlichen Wiederbeanspruchung des Regionalflughafens Samedan durch die Armee ist auf die Bedürfnisse der Zivilluftfahrt resp. der Flughafenbetreiberin Rücksicht zu nehmen und mit der Konzessionärin resp. mit der von der öffentlichen Hand gegründeten Infrastrukturgesellschaft abzustimmen.	–	Die punktuelle Mitbenützung des Regionalflughafens Samedan ist im Rahmen des Dezentralisierungskonzepts der Luftwaffe nicht vorgesehen. Gegebenenfalls müssten die Modalitäten der punktuellen militärischen Mitbenützung in einer Vereinbarung zwischen dem Flugplatzhalter und der Luftwaffe geregelt werden.
2 Die sich aus den Bedürfnissen der Luftwaffe allfällig ergebenden Mehraufwendungen in die Flughafeninfrastruktur und den Flughafenbetrieb sind in jedem Fall vom Bund zu tragen. Für die Nutzung des Flughafens sind schliesslich angemessene Gebühren durch die Luftwaffe zu leisten und allfällige Einnahmeausfälle auf Seiten der Flughafenbetreiberin sind zu entschädigen.	–	Die Entschädigung des Flugplatzhalters für die punktuelle militärische Mitbenützung müsste in einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen dem Flugplatzhalter und der Luftwaffe geregelt werden.
3 Bei der Selektion künftiger Flughafenstandorte ist dem Umstand Rechnung zu tragen, dass es sich beim Engadin um ein alpines Hochtal mit teilweise unberührten, noch intakten Landschaften, dem grössten Nationalpark der Schweiz sowie wichtigen Jagdbanngebieten handelt. Die allfällige Nutzung des Regionalflughafens mit Kampfflugzeugen könnte diese Schutzinteressen gefährden.	–	Die punktuelle Mitbenützung des Regionalflughafens Samedan ist im Rahmen des Dezentralisierungskonzepts der Luftwaffe nicht vorgesehen.
Kanton Thurgau (Regierungsrat)		
1 Die Festlegung 3.9 A (Luftverkehr) im kantonalen Richtplan steht der Anpassung des SIL-Konzeptteils entgegen. Sie lautet: «Der Kanton setzt sich beim Bund für einen umweltverträglichen und nachhaltigen Betrieb der Flugplätze Zürich, Altenrhein und Friedrichshafen sowie für einen angemessenen Schutz der Bevölkerung vor den Lärmimmissionen des Flugverkehrs ein.» Um sowohl den Interessen der Bevölkerung als auch denjenigen der Luftwaffe gerecht zu werden, ist sicherzustellen, dass die beantragten Erleichterungen beim Lärmschutz auf die drei Flugplätze Buochs (NW), Mollis (GL) und St. Stephan (BE) beschränkt werden.	–	Die erwähnte Festlegung im kantonalen Richtplan ist keine räumlich-konkrete Festlegung, sondern eine Aufgabe an den Kanton. Die Festlegung stellt somit keinen Widerspruch zur Anpassung des SIL-Konzeptteils dar. Auch befinden sich die Flugplätze Zürich, Altenrhein und Friedrichshafen alle ausserhalb des Territoriums des Kantons Thurgau. Eine geregelte militärische Mitbenützung der Flughäfen Zürich und Friedrichshafen (D) steht schliesslich ausser Diskussion.

Kanton Wallis (Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement)		
1	L'aéroport de Sion est dorénavant un aéroport civil avec dégagement militaire. Le canton exige que l'OFAC s'assure que, dans le cas de l'aérodrome de Sion, la procédure d'évaluation de bruit au cas par cas à l'aune du droit de l'environnement contenue dans le chapitre 2 « objectif et contenu de la planification » ne puisse être utilisée et que le bruit militaire soit intégré dans le bruit global de l'aéroport de Sion comme cela est prévu dans les discussions sur l'élaboration de la fiche PSIA.	– Le cas de l'aéroport de Sion, utilisé en permanence par les militaires, n'est pas comparable à celui des aérodromes civils, à l'instar de Buochs, Mollis ou St. Stephan, dont il est prévu qu'ils soient utilisés ponctuellement par l'armée dans le cadre de la décentralisation. L'évaluation au cas par cas du bruit du trafic aérien militaire visée au chap. 2 ne saurait par conséquent englober l'aéroport de Sion. Der Flughafen Sion weist eine permanente militärische Mitbenützung auf, was nicht mit der von der Luftwaffe geplanten punktuellen militärischen Mitbenützung ziviler Flugplätze (wie Buochs, Mollis oder St. Stephan) im Rahmen ihres Dezentralisierungskonzepts vergleichbar ist. Die in Kap. 2 erwähnte und angestrebte einzelfallweise Beurteilung des militärischen Fluglärms ist somit für den Flughafen Sion nicht anwendbar.

I Cantoni di Argovia, Appenzello Esterno, Appenzello Interno, Basilea Campagna, Basilea Città, Berna, Friburgo, Ginevra, Lucerna, Neuchâtel, Nidvaldo, Obvaldo, Sciaffusa, Svitto, San Gallo, Soletta, Ticino, Uri, Vaud e Zugo condividono l'adeguamento oppure non hanno presentato osservazioni in merito. Alcuni di questi Cantoni dichiarano inoltre di non essere interessati dall'adeguamento, in quanto gli aerodromi civili presenti sul loro territorio non sono adatti per l'impiego di aviogetti da combattimento. Nessuno dei Cantoni sopraccitati ha constatato contraddizioni con il proprio piano direttore. Il Cantone del Giura ha rinunciato a presentare un parere.

4.3 Schede di coordinamento Trogen

4.3.1 Consultazione degli Uffici federali

Gli uffici pubblici interpellati non si sono espressi in merito alla documentazione.

4.3.2 Consultazione delle autorità

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Kanton Appenzell Ausserrhoden (Dep. Bau und Volkswirtschaft))		
1 Das potenzielle kantonale Windenergiegebiet «Honegg» tangiert die östliche An- und Abflugroute des Heliports beim Ruppenpass. Mögliche Massnahmen zur Lösung des Konflikts sind die Verkleinerung des Windenergiegebiets, die Anpassung der Flugroute, die Beschränkung der Mastenhöhe und die Berücksichtigung der Flugsicherheit bei der Wahl der Mastenstandorte (innerhalb des Windenergiegebiets). Beim Gebiet «Honegg» kann das nationale Interesse für die Windenergienutzung von 20 GWh/a gemäss Energiegesetz voraussichtlich erreicht werden. Anpassung der Festlegungen zur Hindernisbegrenzung: - Rückstufung des Koordinationsstands in «Zwischenergebnis» (anstatt «Festsetzung») aufgrund des Konflikts - Alternativ ist der Koordinationsbedarf samt Massnahmenspektrum textlich zu ergänzen und explizit aufzuführen, dass die Verschiebung der Flugroute unter Umständen eine valable Lösung sein kann. Ergänzung der Erläuterungen zur Hindernisbegrenzung: «[...] Der Konflikt ist bei einer allfälligen Festsetzung des Windenergiegebiets im kantonalen Richtplan in der weiteren Planung (Projektentwicklung, kantonale Nutzungsplanung) zu lösen.	Festlegungen zum Gebiet mit Hindernisbegrenzung; Ergänzung (neue Festlegung): <u>«Die östliche An- und Abflugroute ist zur Lösung des Konflikts mit dem potenziellen kantonalen Windenergiegebiet «Honegg» allenfalls anzupassen. Dies sofern sich diese Lösung (nebst einer Verkleinerung des Windenergiegebiets, einer Beschränkung der Masthöhe und einer Berücksichtigung der Flugsicherheit bei der Wahl der Maststandorte) in einer umfassenden Interessenabwägung als sinnvollste Massnahme erweist.»</u> Erläuterungen zum Gebiet mit Hindernisbegrenzung; Anpassung: <u>«[...] Der Konflikt ist bei einer allfälligen Festsetzung des Windenergiegebiets im kantonalen Richtplan in der weiteren Planung (Projektentwicklung, kantonale Nutzungsplanung) zu lösen.</u>	Die Realisierung von Windenergieprojekten ist erfahrungsgemäss mit grossen Unsicherheiten verbunden. Eine vorsorgliche Rückstufung des Koordinationsstands erscheint aus diesen Gründen nicht zielführend. Hingegen soll eine neue Festlegung aufgenommen werden, welche explizit auf die Möglichkeit zur Anpassung der östlichen An- und Abflugroute hinweist.
Gemeinde Trogen		
1 Zustimmung zum Objektblattentwurf, keine weiteren Bemerkungen	–	–
Gemeinde Speicher (Gemeinderat)		
1 Zustimmung zum Objektblattentwurf, keine weiteren Bemerkungen	–	–

4.3.3 Partecipazione della popolazione

a) Organizzazioni, associazioni, partiti, imprese

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Nessuna osservazione		

b) Privati

Anträge Propositions Proposte	Änderung im SIL Modification du PSIA Modifica del PSIA	Bemerkungen Remarques Osservazioni
Nessuna osservazione		

Rapporto d'esame ai sensi dell'articolo 17 OPT in relazione alla decisione del Consiglio federale prevista per il 20.11.2024

Oggetto dell'adeguamento:

- *Parte concettuale, adeguamenti:*
 - Punto 3.3: Aerodromi invernali*
 - Punto 3.4: Cutenza degli aerodromi civili a scopi militari*
- *Scheda di coordinamento dell'eliporto di Trogen (AR), nuova*

Organo federale responsabile della pianificazione. UFAC

Considerazioni

Aspetti	Esigenze	Constatazione	Valutazione
Contenuto	Necessità di un piano settoriale (art. 14 cpv. 1 e 17 cpv. 4 OPT)	Con il presente adeguamento viene sottoposta per approvazione la 19a serie di schede di coordinamento. L'adeguamento include la nuova scheda di coordinamento concernente l'eliporto di Trogen. Altri adeguamenti interessano i capitoli 3.3 (Aerodromi invernali) e 3.4 (Cutenza degli aerodromi civili a scopi militari) della parte concettuale. Le previste modifiche del Piano settoriale hanno ripercussioni diverse sul territorio e sull'ambiente e richiedono un adeguamento formale del PSIA.	Requisito soddisfatto
	Concezione adeguata delle indicazioni del piano settoriale (art. 14 cpv. 2 e 3 OPT)	La parte concettuale del PSIA definisce l'orientamento di base dell'aviazione. I presenti adeguamenti lo specificano e lo integrano in alcuni punti. Con il presente adeguamento, sulla base della parte concettuale del PSIA la Confederazione precisa gli obiettivi fissati per gli impianti in questione (eliporto di Trogen) e come essi sono coordinati con gli altri obiettivi di sviluppo e utilizzazione del territorio. La concezione delle schede di coordinamento e delle cartine corrisponde alle altre schede del Piano settoriale.	Requisito soddisfatto
	Coordinamento territoriale sostanziale (art. 2 e 3 OPT)	La base per l'elaborazione e l'adeguamento delle schede di coordinamento è costituita dal verbale di coordinamento previsto negli obiettivi e nelle disposizioni per il coordinamento territoriale (parte concettuale del PSIA). Per la nuova scheda di coordinamento dell'eliporto di Trogen è stato redatto un verbale di coordinamento. In questo documento sono sintetizzati i risultati della collaborazione. Nel quadro del processo di coordinamento, tutti gli interessi in causa sono stati individuati e valutati con le parti interessate (servizi federali, servizi cantonali, Comuni, esercenti degli aerodromi); i conflitti e le divergenze sono stati evidenziati e sono state definite le misure da adottare. È quindi garantito il coordinamento con le altre attività della Confederazione e dei Cantoni.	Requisito soddisfatto
	Contributo allo sviluppo territoriale auspicato (art. 1 e 3 LPT)	Nel quadro del processo di coordinamento del Piano settoriale sono state esaminate misure volte alla migliore integrazione territoriale possibile degli impianti a livello locale/regionale e sono stati limitati il più possibile gli impatti negativi sulla popolazione, sull'economia e sulle risorse vitali.	Requisito soddisfatto

	Compatibilità con i piani e le prescrizioni in vigore (art. 2 OPT)	L'audizione dei Cantoni non ha evidenziato alcuna incompatibilità con i piani settoriali della Confederazione né con i piani direttori cantonali vigenti. Una proposta dell'UFG è stata inclusa nella consultazione ufficiale (svoltasi nel settembre 2024). L'emendamento regola in modo vincolante la partecipazione del Cantone interessato alla decisione di non emettere una scheda oggetto per gli aerodromi invernali.	Requisito soddisfatto
	Requisiti per la definizione di progetti concreti come dato acquisito (art. 15 cpv. 3 OPT)	L'ubicazione degli impianti e il fabbisogno si evincono dalla parte concettuale del PSIA. Nell'ambito del processo di coordinamento sono state definite le principali ripercussioni degli impianti sul territorio e sull'ambiente; è inoltre stata esaminata la compatibilità con le pertinenti disposizioni legali.	Requisito soddisfatto
Procedura	Collaborazione con l'ARE e altri responsabili di attività di incidenza territoriale (art. 17 e 18 OPT)	L'adeguamento del Piano settoriale è avvenuto in stretta collaborazione con l'ARE. Per la nuova scheda di coordinamento dell'eliporto di Trogen le autorità interessate della Confederazione, del Cantone AR nonché i Comuni e gli esercenti d'aerodromo interessati sono stati coinvolti tempestivamente nel processo di coordinamento relativo all'impianto. I risultati di questa collaborazione sono stati registrati in un verbale di coordinamento.	Requisito soddisfatto
	Audizione dei Cantoni e dei Comuni (art. 19 cpv. 1 e 2 OPT)	Dopo il processo di collaborazione, tra la fine di aprile e la fine di giugno 2024 tutti i Cantoni hanno avuto l'opportunità di esprimersi ufficialmente in merito all'adeguamento del capitolo 3.4 (Coutenza degli aerodromi civili a scopi militari) della parte concettuale e i Cantoni BE e GR anche in merito all'adeguamento del capitolo 3.3 (Aerodromi invernali). Tra la fine di aprile e la fine di giugno 2024 il Cantone AR e i Comuni interessati hanno potuto esprimersi ufficialmente sulla bozza della scheda di coordinamento dell'eliporto di Trogen.	Requisito soddisfatto
	Informazione e partecipazione della popolazione (art. 19 cpv. 3 e 4 OPT)	Per la scheda di coordinamento dell'eliporto di Trogen ha avuto luogo tra aprile e maggio 2024 la procedura di informazione e partecipazione della popolazione e delle cerchie interessate. Dalla procedura di partecipazione pubblica non sono giunti feedback.	Requisito soddisfatto
	Controllo della compatibilità con la pianificazione direttrice cantonale (art. 20 OPT)	In occasione dell'audizione tenutasi nel secondo trimestre del 2024 i Cantoni hanno avuto l'opportunità di rilevare eventuali contraddizioni ancora esistenti con la pianificazione direttrice cantonale. Non è stato chiesto che venisse esperita la procedura di conciliazione ai sensi dell'art. 13 OPT	Requisito soddisfatto
Forma	Forma delle indicazioni vincolanti del piano settoriale (art. 15 OPT)	Le indicazioni vincolanti del Piano settoriale emergono in modo chiaro. Il testo e le cartine forniscono indicazioni sul contesto e sui nessi necessari per comprendere le indicazioni.	Requisito soddisfatto
	Chiarimenti (art. 16 OPT)	Il relativo rapporto informa sull'oggetto e sullo svolgimento della pianificazione e della collaborazione nonché sul modo in cui si è tenuto conto dei diversi interessi in causa.	Requisito soddisfatto
	Pubblicazione (art. 4 cpv. 3 LPT)	L'adeguamento del Piano settoriale è pubblicato in Internet e può essere consultato sul sito web di UFAC, ARE e dei servizi responsabili della pianificazione del territorio dei Cantoni interessati; su richiesta, è possibile ottenere la versione cartacea del documento.	Requisito soddisfatto

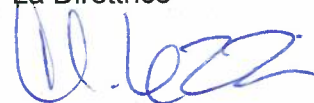
Conclusione

Il contenuto, la procedura e la forma del Piano settoriale corrispondono ai requisiti del diritto in materia di pianificazione del territorio. Sono dunque soddisfatte le condizioni perché il documento esaminato possa essere adottato come Piano settoriale ai sensi dell'articolo 13 LPT..

Berna, 14.10.2024

UFFICIO FEDERALE DELLO SVILUPPO TERRITORIALE

La Direttrice



Dr. Maria Lezzi