

# **BVGer A-5425/2023 vom 23. Juni 2025**

Bundesverwaltungsgericht, 2025-06-23, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger\\_A-5425\\_2023](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-5425_2023)

FR: TAF A-5425/2023 du 23 juin 2025

IT: TAF A-5425/2023 del 23 giugno 2025

## **Regeste**

Impianti militari

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Il presente ricorso è rivolto contro di una decisione dell'UFAC, che si basa sulla Legge federale del 21 dicembre 1948 sulla navigazione aerea (LNA, RS 748.0) e sulle relative disposizioni di esecuzione. Le decisioni emanate in applicazione della LNA sono impugnabili (cfr. art. 6 cpv. 1 LNA). Ai sensi dell'art. 31 della Legge federale del 17 giugno 2005 sul Tribunale amministrativo federale (LTAF, RS 173.32), questa autorità giudica i ricorsi contro le decisioni ai sensi dell'art. 5 della Legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa (PA, RS 172.021) a meno che non si applichi un'eccezione ai sensi dell'art. 32 LTAF. Nel settore in questione, ossia la conversione di un aeroporto militare in un campo d'aviazione civile e la conseguente approvazione del regolamento d'esercizio, necessaria oltre al rilascio di un'autorizzazione d'esercizio e dell'approvazione dei piani, non esiste alcuna eccezione di questo tipo. L'UFAC è inoltre un'istanza precedente ai sensi dell'art. 33 lett. d LTAF. Il Tribunale amministrativo federale è quindi competente per giudicare il presente ricorso. La procedura dinanzi al Tribunale amministrativo federale è disciplinata dalla PA, salvo diversa disposizione della LTAF (art. 37 LTAF; cfr. anche art. 2 cpv. 4 PA). Lo scrivente Tribunale è quindi competente.

### **E. 2.1**

La legittimazione al ricorso dinanzi al Tribunale amministrativo federale è disciplinata dagli art. 48 PA nonché 36d e 37f LNA. Secondo l'art. 48 PA, ha diritto di ricorrere chi ha partecipato al procedimento dinanzi all'autorità inferiore o non ha avuto la possibilità di parteciparvi (cpv. 1 lett. a, nonché art. 36d cpv. 4 e art. 37f cpv. 1 LNA), è particolarmente toccato dalla decisione impugnata (cpv. 1 lett. b) e ha un interesse degno di protezione ad un suo annullamento o ad una sua modifica (cpv. 1 lett. c). Queste condizioni devono essere cumulativamente adempiute. Il ricorrente ha partecipato alla procedura di prima istanza, inoltrando opposizione durante la pubblicazione del progetto. Abitante del quartiere (...) che è ubicato a circa 300 metri dal campo d'aviazione, e più specialmente dall'hangar, che dista circa 360 metri, di cui sono stati approvati i piani, il ricorrente potrà percepire delle emissioni di rumore dei velivoli a causa della prevista conversione (cfr. a tale proposito DTF 127 II 306 consid. 6b; DTAF 2016/20 consid. 7.1); egli ha quindi un interesse all'annullamento o alla modifica della decisione impugnata. Di conseguenza, è legittimato al ricorso.

### **E. 2.2**

Ai sensi dell'art. 52 PA, il ricorso deve essere chiaramente motivato e comportare delle conclusioni. Inoltre, un ricorso deve confrontarsi con la decisione impugnata; la mera ripetizione di quanto già espresso in sede d'opposizione, nonché il rinvio sistematico agli scritti di prima istanza, non sono ammissibili (cfr. DTF 134 I 303 consid. 1.3; André Moser, in: Auer/Müller/Schindler, VwVG Kommentar, 2019, art. 52 n. marg. 10). Nella risposta al ricorso, la controparte conclude all'inammissibilità del ricorso, asserendo che dall'atto di ricorso non emerge a sufficienza su quali punti la decisione viene impugnata; inoltre il ricorrente ricalca sistematicamente la sua opposizione senza neanche dimostrare una qualsiasi violazione della legge. Lo scrivente Tribunale concorda con la controparte sul fatto che lo scritto in parola difetta di conclusioni chiare, non è sempre di facile comprensione a causa di molteplici ripetizioni, molteplici rinvii a quanto espresso in precedenza ricalcando addirittura esattamente quanto sollevato in sede d'opposizione. Come ricordato comunque giustamente dalla stessa controparte, e secondo giurisprudenza (cfr. sentenza del TAF A-3269/2021 del 24 marzo 2023 consid. 1.3 con riferimenti), non occorre dimostrarsi troppo esigenti di fronte ad atti ricorsuali formulati da non giuristi. Dal momento in cui si capisce che il ricorrente intende contestare l'approvazione dei piani per il nuovo hangar della Heli Rezia, chiedendone il mantenimento dell'impostazione attuale o lo spostamento in altri luoghi e lamentando che predetta impostazione genererà rumori sulla sua abitazione, non entrare nel merito del ricorso sarebbe eccessivamente formalista. In quanto tale, il ricorso verte principalmente sull'approvazione dei piani dell'hangar nonché, implicitamente, del regolamento d'esercizio il quale è lo strumento che regola le traiettorie che dovranno seguire i velivoli da e verso questo hangar. Il Tribunale esaminerà questi punti nella misura della loro motivazione (cfr. pure consid. 3 di seguito).

### **E. 2.3**

Il ricorrente redige i suoi scritti alla prima persona del plurale, sembrando così esprimersi non solo per lui ma anche a nome di non meglio precisati vicini circostanti, nei quartieri di Via Rio Secco, Case di Fuori e Canton Uri. Non sussiste all'incanto nessuna procura a favore del ricorrente per rappresentare questi non meglio precisati vicini. Di conseguenza e per quanto reso necessario dalla motivazione del ricorso e successivi atti di procedura, verrà esaminata soltanto la situazione del ricorrente stesso.

### **E. 2.4**

Per il resto, il ricorso è stato inoltrato entro i termini prescritti (art. 50 PA) e lo scrivente Tribunale entrerà quindi nel merito.

### **E. 3.1**

L'autorità adita non è vincolata né dai motivi addotti (art. 62 cpv. 4 PA), né dalle considerazioni giuridiche della decisione impugnata, né dalle argomentazioni delle parti (cfr. sentenza del TF 1C\_108/2014, 1C\_110/2014 del 23 settembre 2014 consid. 7.4; DTAF 2007/41 consid. 2 [pagg. 529 e seg.]). Secondo il principio di articolazione delle censure (Rügeprinzip) l'autorità di ricorso non è tenuta ad esaminare le censure non sufficientemente sostanziate che non appaiono evidenti o non possono dedursi facilmente dalla constatazione e presentazione dei fatti (cfr. sentenza del TAF A-5225/2018 del 7 maggio 2019 consid. 2). Il principio inquisitorio (art. 12 PA) non è assoluto: la sua portata è limitata dal dovere delle parti di collaborare. Quest'ultimo comprende per la parte l'obbligo di produrre le prove necessarie, d'informare il giudice sulla fattispecie e di motivare la propria richiesta (cfr. art. 13 PA; DTF 143 II 425 consid. 5.1; 140 I 285 consid. 6.3.1). Il

principio inquisitorio dinanzi allo scrivente Tribunale (cfr. art. 37 LTAF) è comunque anche temperato dal fatto che, nella procedura di ricorso, i fatti sono già stati stabiliti dall'autorità di prima istanza e non si tratta quindi di stabilirli ab ovo. In questo senso la massima d'ufficio comporta il dovere per l'autorità di ricorso di verificare i fatti constatati dall'autorità di prima istanza, più che di stabilirli (cfr. sentenze del TAF A-5584/2008 del 11 giugno 2010 consid. 1.2.1 e A-6120/2008 del 18 maggio 2010 consid. 1.3.2).

### **E. 3.2**

Lo scrivente Tribunale decide con cognizione illimitata; esso verifica la decisione impugnata per violazioni della legge - compreso l'accertamento inesatto e incompleto dei fatti rilevanti ai fini giuridici - nonché per l'inadeguatezza (art. 49 PA). Nel valutare la fattispecie, il Tribunale amministrativo federale s'impone tuttavia un certo riserbo e non interviene senza necessità nel margine d'apprezzamento dell'autorità precedente se quest'ultima - come nel caso di specie l'UFAC nonché l'autorità specializzata (UFAM) che è stata consultata dallo scrivente Tribunale - è più vicina alle circostanze locali e tecniche del caso. Per quanto concerne l'adeguatezza, il Tribunale interviene soltanto se la soluzione adottata era chiaramente inadeguata, essendo inteso che all'autorità precedente, viste le sue conoscenze specialistiche, viene lasciata la scelta tra diverse soluzioni appropriate. Ciò vale in ogni caso quando l'autorità di prime cure abbia esaminato gli aspetti essenziali per la decisione e abbia effettuato i chiarimenti necessari (cfr. anche DTF 136 I 184 consid. 2.2.1; 135 II 296 E. 4.4.3; sentenze del TAF A-7248/2014 del 27 giugno 2016 E. 2, A-696/2015 del 17 marzo 2016 E. 2.2). Inoltre, occorre ricordare che lo scrivente Tribunale è un'autorità di ricorso il cui dovere principale è di verificare la corretta applicazione della legge (al senso lato, art. 49 PA) e non è in nessun caso un'autorità di pianificazione; una decisione di pianificazione deve quindi essere confermata quando appare appropriata, indipendentemente dal fatto che altre soluzioni avrebbero potuto sembrare adeguate (sentenza del TF 1C\_52/2008 del 2 giugno 2008 consid. 4.4 e riferimenti).

### **E. 3.3**

L'oggetto della controversia (Streitgegenstand) nel procedimento dinanzi al Tribunale amministrativo federale è il rapporto giuridico disciplinato dalla decisione, nella misura in cui questa è impugnata. Esso è determinato, da un lato, dall'oggetto della decisione impugnata (Anfechtungsgegenstand) e, dall'altro, dalle richieste delle parti. L'oggetto dell'impugnazione costituisce il quadro che limita la possibile portata dell'oggetto della controversia. L'oggetto del procedimento di ricorso può essere solo ciò che era oggetto del procedimento di prima istanza o che avrebbe dovuto esserlo secondo una corretta interpretazione della legge. In linea di massima, l'autorità di ricorso non può giudicare di fattispecie sulle quali la prima istanza non ha deciso o non doveva decidere. Nel corso della procedura di ricorso, l'oggetto della controversia non può essere né ampliato né modificato qualitativamente; può al massimo essere ristretto. Inoltre, tutte le richieste e le richieste eventuali devono essere presentate nell'atto di ricorso (Eventualmaxime). Le nuove richieste o varianti proposte successivamente sono quindi inammissibili e non è necessario esaminarle nel merito (Moser/Beusch/Kneubühler/Kayser, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2022, n. marg. 2.8, 208 e 2.213a, ciascuno con riferimenti). Visto quanto precede (precedenti consid. 3.2 e 3.3), è dubbiosa l'ammissibilità delle richieste del ricorrente che fornisce cartine ed esempi di altri campi d'aviazione, chiedendo che vengano adite delle discussioni sull'impostazione dell'eliporto presso Ambrì: non compete allo scrivente Tribunale di ricercare altre impostazioni sulla scorta di esempi

esistenti altrove e di cui le similitudini con il caso concreto neanche sono dimostrate dal ricorrente. Neppure gli compete ricercare ogni altra soluzione possibile di cui il ricorrente neanche precisa l'idoneità ed ancora meno, con riferimento alla presente fattispecie, l'eventuale compatibilità con la legislazione. Questa questione può comunque rimanere aperta dato che, come si vedrà di seguito, il ricorso, nel merito, non è fondato.

#### **E. 3.4**

Nelle procedure di approvazione dei piani di diritto federale si aggiunge la particolarità che, in base alle disposizioni procedurali di leggi speciali, tutte le obiezioni ad un progetto che possono essere sollevate durante la pubblica esposizione devono esserlo nella procedura di opposizione e non possono essere aggiunte nella procedura di ricorso (cfr. art. 27d della legge federale dell'8 marzo 1960 sulle strade nazionali [LStrN, RS 725.11]), art. 18f della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie [LFerr, RS 742.101], art. 37 segg. LNA, art. 16 segg. della legge sull'elettricità del 24 giugno 1902 [LEI, RS 734.0]; Moser/Beusch/Kneubühler/Kayser, op. cit., n. marg. 2.215 con riferimenti). Ciò garantisce che, nell'interesse della concentrazione, tutte le obiezioni siano esaminate nel loro insieme e possano essere incluse nella decisione di approvazione dei piani (cfr. Messaggio del 25 febbraio 1998 concernente una legge federale sul coordinamento e la semplificazione delle procedure di approvazione dei piani, FF 1998 2591, pagg. 2620 e 2634; DTF 133 II 30 consid. 2.2). Tutte le richieste o obiezioni al progetto di pubblicazione devono essere presentate almeno in forma sintetica entro il termine di pubblicazione nella procedura di opposizione e non possono più essere aggiunte nella procedura di ricorso (cfr. per l'insieme DTF 133 II 30 E. 2.1 segg.; sentenze del TAF A-5292/2017 del 10 aprile 2019 consid. 1.2.1 e A-6015/2015 del 10 gennaio 2017 consid. 4.1). Nella presente fattispecie sono stati approvati dei piani per la costruzione dell'hangar Heli Rezia ed il regolamento d'esercizio; quest'ultimo soggiace ad una procedura simile a quella d'approvazione dei piani (cfr. art. 36d LNA). Di conseguenza, quanto precede vale per ambedue le materie regolate con la decisione impugnata.

#### **E. 4**

I gravami di natura formale come la violazione del diritto di essere sentito vanno esaminati prima di ogni censura materiale dato che una loro ammissione porterebbe ad una cassazione della decisione impugnata (cfr. DTF 143 IV 380 consid. 1.4.1; tra le tante la sentenza del TAF A-3899/2022 del 31 agosto 2023 consid. 3).

##### **E. 4.1**

Con il suo gravame, il ricorrente sembra anche voler sostenere che l'autorità di prime cure non avrebbe sufficientemente motivato la sua decisione, poiché non avrebbe risposto in maniera precisa e completa agli argomenti da egli elaborati, segnatamente per non avere esaminato e discusso con lui le "proposte" da lui elaborate circa l'impostazione dell'eliporto.

##### **E. 4.2**

Il diritto di essere sentito, sancito dall'art. 29 cpv. 2 della Costituzione federale della Confederazione Svizzera (Cost., RS 101), concretizzato dalla PA nelle cause di diritto pubblico federale, garantisce all'interessato il diritto di esprimersi prima che sia resa una decisione nei suoi confronti (cfr. art. 29 e 30 PA), il diritto di prendere visione dell'incarto (cfr. art. 26 PA), la facoltà di offrire mezzi di prova su fatti suscettibili di influire sul giudizio, di esigerne l'assunzione, di partecipare alla loro assunzione e di potersi esprimere sulle relative risultanze, nella misura in cui esse possano influire sulla decisione (cfr. art. 18

e 29 PA), nonché di ottenere una decisione motivata (cfr. art. 35 PA; DTF 144 I 11 consid. 5.3; 140 I 99 consid. 3.4). Il diritto di essere sentiti, invece, non comporta un diritto di potere incontrare le competenti autorità per potere esprimersi oralmente e discutere di proposte, come lo sostiene il ricorrente (DTF 134 I 140, consid. 5.3.).

#### **E. 4.3**

Per quanto concerne la decisione impugnata, l'obbligo di motivazione (art. 35 PA) è un corollario del diritto di essere sentiti. Detta prerogativa è finalizzata a permettere alla persona interessata di comprendere una decisione ed eventualmente di impugnarla. Per adempiere a queste esigenze occorre che l'autorità inferiore menzioni almeno i motivi essenziali sui quali ha fondato la sua decisione (cfr. DTF 146 II 335 consid. 5.1). Non è quindi necessario che ogni dettaglio venga discusso dall'autorità.

##### **E. 4.3.1**

Nell'atto impugnato, l'autorità inferiore ha riassunto l'argomentazione formulata in sede d'opposizione del ricorrente: si trattava - come nella fattispecie - di contestare l'impostazione dell'eliporto sulla particella 4971 RFD Quinto adducendo che gli abitanti dei quartieri (...) saranno esposti a rumori molesti a causa dei movimenti d'elicotteri. L'UFAC menziona che il ricorrente sostiene che la base per elicotteri dovrebbe rimanere sulla particella 4884 RFD Quinto. Sono pure menzionate le proposte del ricorrente che produce delle cartine di altri aerodromi in Svizzera affermando che l'UFAC si dovrebbe ispirare di queste altre soluzioni per valutare un'alternativa al querelato progetto.

##### **E. 4.3.2**

L'autorità di prima istanza ha dovuto prendere in considerazione la sua argomentazione, rispondendovi - anche se in maniera sintetica - chiaramente e in maniera comprensibile per il ricorrente. Ha esposto che l'ubicazione prevista rispetta ovunque i valori di pianificazione, che "l'ubicazione scelta è risultata quella migliore possibile, coerente con la pianificazione locale e cantonale, compatibile dal punto di vista della sicurezza delle operazioni aeree" e infine che "non sussistono i presupposti per una modifica della pianificazione settoriale nel senso richiesto dall'opponente, né per procedere allo studio delle soluzioni da lui proposte" (cfr. decisione impugnata, pagg. 24-27, consid. relativi all'opposizione del qui ricorrente). Per quanto attiene specificamente al regolamento d'esercizio, l'UFAC ha pure considerato che all'aerodromo di Ambri-Piotta era stato imposto il rispetto dei valori di pianificazione, e che, quand'anche "delle persone possono sentirsi fortemente disturbate anche da un livello d'esposizione inferiore ai valori limite d'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", aggiungendovi anche riferimenti giurisprudenziali (cfr. decisione impugnata, pagg. 27-28).

##### **E. 4.3.3**

Da quanto precede, si evince che l'autorità adita ha considerato che la soluzione adottata con la decisione impugnata era considerata la migliore possibile, che di conseguenza non reputava necessario esaminare altre alternative e che la legislazione pertinente era rispettata. In summa, la decisione impugnata va, dal punto di vista formale, tutelata.

#### **E. 5**

Come già menzionato nei consid. di fatto (cfr. B.e di cui sopra), con decisione impugnata, l'UFAC ha rilasciato l'autorizzazione d'esercizio, l'approvazione del regolamento

d'esercizio, l'approvazione dei piani per la conversione degli impianti militari esistenti a scopi civili, la demolizione dell'hangar 3 e la costruzione del nuovo hangar della Heli Rezia, l'approvazione del concetto di compensazione ecologica e la definizione delle immissioni foniche consentite. Il ricorrente - come già segnalato - contesta principalmente la demolizione dell'hangar 3 e la costruzione di un nuovo hangar adibito alla ditta Heli Rezia che esercita voli con elicotteri a scopo di trasporto e turismo. Dato che, forzatamente, il regolamento d'esercizio prescrive anche le rotte di volo da e verso la prevista costruzione, il ricorrente, anche se implicitamente, contesta pure l'approvazione del regolamento d'esercizio. Altri elementi approvati con la decisione impugnata non sembrano - per quanto desumibile dalla motivazione ed in assenza di conclusioni precise - essere rimessi in questione dal ricorrente. Per quanto attiene alla sua argomentazione, il ricorrente invoca che la consultazione nell'ambito dell'adozione del PSIA non è stata corretta, né tantomeno quella sul piano regolatore comunale, visto che le autorità avrebbero violato il principio di trasparenza quo al cambiamento d'uso dell'ex-aerodromo militare in campo d'aviazione civile e della consecutiva costruzione dell'hangar per la ditta Heli Rezia. Ne conseguirebbe che dal momento dell'adozione della scheda dello PSIA, "i giochi sarebbero fatti", onde per cui i privati non avrebbero più nessuna possibilità di contestare la pianificazione del campo d'aviazione o, in maniera più generica, di difendere i loro diritti. Per quanto attiene al rumore, il ricorrente sostiene che la popolazione - contrariamente a trent'anni fa - non accetta più i rumori molesti e che l'ubicazione dell'hangar è stata scelta proprio nella peggiore impostazione possibile. Riferendosi ad altri campi d'aviazione in Svizzera, egli pretende che l'impostazione del querelato hangar avrebbe dovuto essere ricalcata su queste altre situazioni. Infine, allo stadio delle osservazioni finali, il ricorrente chiede di conoscere eventuali accordi tra la controparte e la ditta Heli Rezia e con riferimento ad una trasmissione televisiva del mese di settembre 2023 sostiene che i movimenti d'elicottero ad Ambri ammonteranno a 120 - 150 voli al giorno, contestando anche genericamente la perizia fonica del 2018. Vista l'argomentazione adottata, occorre soffermarsi brevemente sul piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica, in generale e nel caso concreto (consid. 6 segg.), sulle interazioni con dei piani comunali o cantonali (ibidem), poi sui principi in materia di protezione contro il rumore in generale e nel caso concreto (consid. 7 segg., 8 segg.).

### **E. 6.1**

L'approvazione dei piani per progetti che hanno un impatto significativo sul territorio e sull'ambiente richiede in linea di principio un piano settoriale ai sensi dell'art. 13 della legge federale del 22 giugno 1979 sulla pianificazione del territorio (LPT, RS 700) e degli art. 14 e segg. dell'ordinanza del 28 giugno 2000 sulla pianificazione del territorio (OPT, RS 700.1) nonché art. 37 cpv. 5 LNA (cfr. sentenza del TF 1C\_493/2022 del 19 settembre 2023 consid. 6 e riferimenti ivi citati). Il PSIA (cfr. art. 2 lett. g dell'ordinanza del 23 novembre 1994 sull'infrastruttura aeronautica [OSIA, RS 748.131.1]) è un piano settoriale di questo tipo, che, ai sensi dell'art. 3a cpv. 1 OSIA, stabilisce in modo vincolante per le autorità gli obiettivi e le direttive per l'infrastruttura dell'aviazione civile svizzera. È composto da due parti: la parte concettuale e la parte relativa agli oggetti. La parte concettuale contiene obiettivi e direttive generali per l'infrastruttura dell'aviazione civile svizzera. Definisce la rete complessiva con le ubicazioni e le funzioni dei singoli aeroporti. La parte relativa agli oggetti concretizza le disposizioni della parte concettuale per i singoli aeroporti. Nelle singole schede relative agli oggetti vengono definiti per ogni aeroporto lo scopo, l'area richiesta, le caratteristiche principali dell'utilizzo, la viabilità e le condizioni quadro per

l'esercizio. Vengono inoltre illustrati gli effetti sul territorio e sull'ambiente (cfr. art. 3a cpv. 2 OSIA). Per quanto attiene alla procedura d'adozione del PSIA e delle relative schede, l'OPT prevede quanto segue nel suo art. 19: il servizio federale competente sottopone il progetto di concezione o di piano settoriale ai Cantoni interessati. In relazione ad aspetti territoriali concreti, il servizio federale comunica inoltre ai Cantoni come devono essere pubblicate nei fogli ufficiali l'informazione e le possibilità di partecipazione della popolazione (cpv. 1); l'ufficio cantonale per la pianificazione del territorio sente i servizi cantonali, regionali e comunali interessati e provvede a un'adeguata partecipazione della popolazione (cpv. 2); il servizio federale competente si assume le spese per gli annunci pubblicati nei fogli ufficiali (cpv. 3); il deposito pubblico del progetto di concezione o piano settoriale deve durare almeno 20 giorni. La procedura di consultazione dura di regola 3 mesi. Nel caso di adattamenti di concezioni e piani settoriali la durata è riaccurciata in misura adeguata (cpv. 4).

## **E. 6.2**

Il progetto della penultima scheda di coordinamento circa il cambiamento d'uso del campo d'aviazione di Ambrì è stata adottata il 17 dicembre 2014 (cfr. PSIA parte IIIC, 10a serie). Predetto progetto è stato pubblicato nel Foglio federale del 1° luglio 2014 e esposto presso l'UFAC a Ittigen, l'Ufficio dello sviluppo territoriale (ARE) a Ittigen, il Dipartimento del Territorio a Bellinzona nonché presso il Comune di Quinto. La popolazione disponeva di un termine scadente il 1° settembre successivo per inoltrare richieste e pareri dinanzi all'UFAC (cfr. FF 2014 1713). Nonostante sia stata pubblicata secondo le regole di cui sopra, nessun cittadino, e quindi neanche il ricorrente, ha formulato osservazioni o proposte (cfr. rapporto esplicativo, allegato, presa in considerazione delle osservazioni). La scheda relativa al campo d'aviazione di Ambrì adottata a fine 2014 prevede quanto segue (cfr. scheda succitata, parte "Decisione"): Funzione dell'impianto: L'aerodromo di Ambrì è un campo d'aviazione civile privato. È utilizzato per voli turistici, d'affari e di lavoro, per la formazione e il perfezionamento aeronautici con elicotteri e aerei come anche per voli sportivi (a motore e a vela) nonché occasionalmente per voli delle Forze aeree. \* Per trasformare l'impianto militare in un aerodromo civile è necessaria una procedura di cambiamento d'uso secondo la legge sulla navigazione aerea. \* Sul campo d'aviazione l'utilizzazione aviatoria ha la priorità assoluta sulle altre utilizzazioni. La sicurezza delle operazioni di volo deve essere garantita in ogni momento. Per rafforzare la sicurezza, occorre adottare misure adeguate intese ad impedire alle persone non autorizzate di accedere al comprensorio dell'aerodromo. Tali misure devono essere coordinate con la rete di trasporti e le esigenze dell'ambiente e del paesaggio. Condizioni quadro d'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'inquinamento ambientale, l'esercente deve adottare, a titolo preventivo, i provvedimenti operativi possibili e controllare il rispetto delle disposizioni. \* Perimetro dell'aerodromo: Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti aviatori, compreso il settore per le opere edili e le superfici d'esercizio nonché la superficie per lo spostamento della base per elicotteri (1) (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). \* La lunghezza della pista è ridotta a 1285 m. \* Per lo spostamento della base per elicotteri è allo studio un'ulteriore ubicazione (2). In caso di spostamento, devono essere adeguate le aree con esposizione al rumore e limitazione degli ostacoli. Quale soluzione transitoria, la base per elicotteri può rimanere nell'attuale ubicazione per un periodo limitato. \* [...] \* Esposizione al rumore: La zona esposta al rumore limita il margine di sviluppo dell'esercizio di volo

(cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). Il Cantone e i Comuni ne tengono conto nei loro piani direttori e di utilizzazione. \* La determinazione dell'inquinamento fonico ammesso ai sensi dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF) avviene nel quadro della procedura di cambiamento d'uso. Occorre indicarla nel catasto dei rumori. \* [...].

### **E. 6.3**

La scheda del campo d'aviazione, a seguito dell'acquisto della particella 4179 RDF Quinto è stata completata il 20 settembre 2020 (cfr. PSIA, parte IIIC, 15a serie). La relativa decisione del 2 settembre 2020 cambia il capitolo "perimetro dell'aerodromo" recitando quanto segue: Perimetro dell'aerodromo: Il perimetro dell'aerodromo delimita il comprensorio necessario per gli impianti aviatori, compreso il settore per le opere edili e le superfici d'esercizio nonché la superficie per la base per elicotteri (1) (cfr. rappresentazione grafica dell'impianto). \* La lunghezza della pista è ridotta a 1285 m. \* L'ubicazione della base per elicotteri all'esterno del perimetro dell'aeroporto può essere accettata solo quale soluzione transitoria. [...]. In altri termini è stato cambiato il passaggio circa l'ubicazione dell'hangar per elicotteri di cui si chiedeva nel 2014 lo spostamento all'interno del comprensorio del campo d'aviazione, prendendo atto che finalmente, ad avvenuta costruzione, predetto hangar sarà all'interno del comprensorio. La scheda del 2020 ricorda che l'attuale ubicazione (al di fuori del comprensorio aeroportuale) non può che essere una soluzione transitoria. Risulta dalla decisione impugnata, nonché dalle osservazioni dell'autorità di prima istanza che per l'aggiornamento del 2020 della scheda dell'impianto in parola, si è rinunciato alla consultazione della popolazione visto che l'aggiornamento non comportava effetti sul territorio e sull'ambiente rispetto all'aggiornamento del 2014; risulta inoltre da predetta presa di posizione che il comune - che ha partecipato al processo di coordinamento - poteva essere considerato come un ente in misura di rappresentare la popolazione (e di conseguenza anche il qui ricorrente).

#### **E. 6.3.1**

Né la legge (LPT) né l'ordinanza (OPT) si esprimono su eventuali possibilità di rinunciare alla consultazione della popolazione. Cionondimeno, questo fatto solo non invalida il processo di coordinazione dal quale è sfociata la decisione del CF del 20 settembre 2020.

#### **E. 6.3.2**

In effetti, dapprima si pone il quesito della legittimazione del ricorrente a contestare la decisione d'adozione della scheda: in quanto tale, il processo di coordinamento non stabilisce niente per quanto concerne privati e terzi e la decisione del CF è vincolante solo per le autorità di pianificazione, all'esclusione di ogni altro terzo, e di conseguenza anche del qui ricorrente (cfr. art. 22 OPT). Quando la scheda di coordinamento è il risultato di un confronto di potenziali conflitti tra vari interessi pubblici, la sua conformità al diritto federale può essere controllata a titolo preliminare nell'ambito di un ricorso contro un'approvazione dei piani che è sfociata da predetta scheda. Le determinazioni del piano settoriale possono essere esaminate in via preliminare per quanto riguarda la loro conformità al diritto federale su ricorso di privati e comuni nella procedura di approvazione dei piani. Il margine di discrezionalità o di valutazione spettante al CF deve essere rispettato (cfr. DTF 139 II 499 consid. 4.1 segg.; sentenza del TF 1C\_662/2017 del 14 maggio 2019 consid. 2.2; sentenza del TAF A-2415/2016 del 16 ottobre 2017 consid. 4.2; Jeannerat/Moor, in: Aemisegger et al. [ed.], Praxiskommentar RPG, Richt- und Sachplanung, Interessenabwägung, 2019, art. 13 n. marg. 103). Predetta giurisprudenza vale

anche, per quanto concerne l'aviazione, per lo PSIA.

### **E. 6.3.3**

Di conseguenza, dal momento in cui, nella presente fattispecie, è impugnata un'approvazione dei piani e la relativa parte del regolamento d'esercizio, l'esame della procedura che è sfociata sul piano settoriale è largamente "sorpasato", come fa notare a giusto titolo l'intimato nelle sue osservazioni. Inoltre, in nessun momento, il ricorrente rimette in questione la conformità alla legge di predetta scheda, né dimostra in che cosa i suoi diritti sarebbero stati pregiudicati dalla scheda stessa: la sua situazione, come già espresso (cfr. consid. 2.2), verrà esaminata circa l'approvazione dei piani e del regolamento d'esercizio. Dal momento in cui le autorità non si basano soltanto sulla scheda di coordinamento per motivare la conformità della decisione - e l'autorità di prime cure non ha proceduto in questo modo, motivando in maniera completa la sua decisione circa la situazione del ricorrente e dei possibili gravami che potevano entrare in considerazione - l'esame, anche a titolo preliminare, del processo di coordinazione esula dalla presente procedura. Di conseguenza, l'argomentazione del ricorrente che pretende che l'adozione della scheda del campo d'aviazione avrebbe come conseguenza l'impossibilità di difendere i propri diritti dal 2020 deve essere respinta.

### **E. 6.3.4**

Infine, visto l'iter seguito per il campo d'aviazione in parola, tutti i progetti (sistemazione della zona con la pista del ghiaccio di Ambrì-Piotta, zona multifunzionale, ecc.) che hanno avuto luogo nella zona in questione da quando le forze armate non esercitano più da questa base, il fatto che il ricorrente non sia stato informato dei vari progetti non è attendibile. Il fatto che sia stata omessa la fase di partecipazione della popolazione alla modifica della scheda del 2020, modifica che conferma quanto già stabilito nel 2014, momento in cui tutti potevano deporre osservazioni, domande o obiezioni (cosa che, come già espresso qui sopra il ricorrente non ha fatto, cfr. consid. 6.2) appare, nel presente contesto, pretestuoso: la scheda del 2014 segnalava con assoluta chiarezza che l'eliporto non poteva rimanere al posto attuale in zona industriale o artigianale (particella 322 RFD Quinto), ossia al di fuori del comparto aeroportuale. Di conseguenza il fatto che il ricorrente non si sia espresso circa la scheda di coordinamento del 20 settembre 2020 è ininfluenza nella presente vertenza e l'argomentazione del ricorrente, per quanto ammissibile, deve essere respinta.

### **E. 6.4**

Il ricorrente sostiene poi, per quanto desumibile dalla sua motivazione, che la scheda del PSIA per Ambrì o la decisione impugnata sarebbero contrarie al piano regolatore del Comune di Quinto, specialmente al "principio di diversità / diversificazione delle zone" in esso contenuto. Il Tribunale, senza dilungarsi oltre su questo aspetto, fa notare che, all'interno del comprensorio aeroportuale, il piano regolatore del Comune di Quinto è ininfluenza perché predetta zona è di competenza federale (sul tema della distinzione tra competenza federale e cantonale o comunale, cfr. sentenza del TAF A-5438/2023 del 21 ottobre 2024 consid. 5). Inoltre, per quanto attiene alle approvazioni di piani, l'art. 37 LNA (anche per installazioni necessarie al di fuori del comprensorio aeroportuale) dispone chiaramente che "non è necessaria alcuna autorizzazione o piano del diritto cantonale. Va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo". In altre parole, primeggiano le esigenze del diritto applicabile per le installazioni di competenza federale. Quanto precede vale a maggior

ragione per quanto riguarda eventuali contraddizioni tra i piani comunali e lo PSIA. Questo argomento è quindi respinto.

## **E. 7**

L'oggetto del litigio nella presente procedura, come già sottolineato qui sopra, è la conversione dell'ex aeroporto militare di Ambri in un campo d'aviazione civile. Nella presente fattispecie, la decisione impugnata consiste, conformemente alla legislazione, quando l'uso di un'installazione militare viene cambiato per un uso civile (art. 31 OSIA), nel rilascio di un'autorizzazione d'esercizio (art. 36b LNA), dell'approvazione del regolamento d'esercizio (art. 36c LNA) e del rilascio di approvazioni dei piani (art. 37 LNA) per la demolizione dell'hangar militare sulla particella 4971 RFD Quinto e la consecutiva costruzione di un hangar per elicotteri della ditta Eli Rezia.

### **E. 7.1**

Il ricorrente non ha formulato conclusioni precise nel suo memoriale. La sua argomentazione è comunque diretta in maniera preponderante contro l'approvazione dei piani per l'hangar, con la motivazione che l'impostazione prevista per questa costruzione avrà per effetto di generare rumore nella zona dove il ricorrente abita.

### **E. 7.2**

A torto: in effetti un hangar non genera per sé nessun rumore di traffico aereo. È l'esame del regolamento d'esercizio quello pertinente per giudicare se il traffico aereo genera troppo rumore. In effetti, è questo ultimo documento che fissa le procedure d'avvicinamento e di decollo dei velivoli e quindi anche le distanze - e di conseguenza il rumore - tra i velivoli operati e le abitazioni, nonché l'orario di apertura e di chiusura dell'aerodromo (art. 36c LNA; sentenza del TAF A-4156/2021 del 16 aprile 2024 consid. 7.3). Verrà quindi di seguito esaminato il regolamento d'esercizio, nella misura della motivazione del ricorrente, e segnatamente se la legislazione contro il rumore è stata rispettata nella decisione impugnata.

## **E. 8**

Nella presente fattispecie, il regolamento d'esercizio approvato prescrive che l'aerodromo è aperto - per quanto concerne gli elicotteri - per utilizzatori ivi basati, tutto l'anno e non stagionalmente come per gli aerei. Con elicotteri possono essere esercitati voli commerciali e di lavoro ai sensi dell'ordinanza del 14 maggio 2014 sui decolli e gli atterraggi di aeromobili fuori degli aerodromi (OAEs, RS 748.132.3), dalle ore 08.00 - 12.00 e 13.30 - SS/al più tardi 20.00 (cfr. allegato 4.4. dell'incarto di prima istanza, Aerodromo di Ambri-Piotta, Regolamento d'esercizio, di dicembre 2020). Come già ricordato qui sopra, il quadro fissato dallo PSIA (cfr. PSIA, scheda, parte IIIC, 15a serie, Aerodromo di Ambri, parte "spiegazioni", pag. 5) è di 6'000 movimenti all'anno, tenendo presente che ogni decollo e atterraggio rappresentano due movimenti. Su questi 6'000 movimenti, alle operazioni con elicotteri vengono attribuiti 1000 movimenti all'anno.

### **E. 8.1**

Secondo la legge federale del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (LPAmb, RS 814.01), devono essere protetti l'uomo, la fauna e la flora, le loro biocenosi e i loro biotopi dagli effetti dannosi e molesti (art. 1 cpv. 1 LPAmb). Tali impatti includono, tra altro, le immissioni di rumore prodotti dalla costruzione o dall'esercizio di impianti (art. 7 cpv. 1 LPAmb); le costruzioni, le vie di comunicazione, altre installazioni fisse e modifiche del

terreno sono impianti ai sensi di predetto art. 7 cpv. 1 LPAmb (cfr. art. 7 cpv. 7 LPAmb). Nell'ambito della prevenzione e giusta l'art. 11 LPAmb, occorre limitare le emissioni nella misura consentita dal progresso tecnico, dalle condizioni d'esercizio e dalle possibilità economiche (cpv. 2). Le limitazioni preventive saranno inasprite se, tenuto conto del carico inquinante esistente, gli effetti dell'installazione possono diventare dannosi o molesti (cpv. 3).

### **E. 8.2**

L'ordinanza del 15 dicembre 1986 contro l'inquinamento fonico (OIF, RS 1814.41) precisa la LPAmb per quanto concerne il rumore. L'art. 7 OIF prevede che "le emissioni foniche di un impianto fisso nuovo devono essere limitate secondo le disposizioni dell'autorità esecutiva nella maggior misura possibile dal punto di vista tecnico e dell'esercizio e sopportabile sotto il profilo economico (art. 7 cpv. 1 lett. a), e in modo che le immissioni foniche prodotte da detto impianto non superino i valori di pianificazione (art. 7 cpv. 1 lett. b)". L'art. 8 OIF prevede che "se un impianto fisso già esistente viene modificato, le emissioni foniche delle parti d'impianto nuove o modificate devono essere limitate secondo le disposizioni dell'autorità esecutiva nella maggior misura possibile dal punto di vista tecnico e dell'esercizio e sopportabile sotto il profilo economico (art. 8 cpv. 1)"; inoltre "se un impianto è modificato sostanzialmente, le emissioni foniche dell'intero impianto devono essere almeno limitate in modo tale da non superare i valori limite d'immissione (art. 8 cpv. 2)". Il sistema di protezione contro il rumore fissa valori massimi per i vari gradi di sensibilità (secondo la zona, ad esempio residenziale [GS II], mista [GS III]). Per gli impianti nuovi le esigenze sono più elevate che per impianti già esistenti, fissando i valori limiti, per gli impianti aeronautici, nel modo seguente: Gradi di sensibilità Art. 43 Valore di pianificazione Valore limite d'immissione II 55 60 III 60 65 Estratto dell'allegato 5 OIF: Valori limite d'esposizione al rumore degli aerodromi civili.

### **E. 8.3**

Per quanto concerne il modo di procedere, l'autorità determina in primo luogo se sono da rispettare i valori di pianificazione, e quindi se si tratta di un impianto nuovo (art. 7 OIF) o i valori limiti d'immissione e quindi se si tratta della modifica sostanziale di un impianto esistente (art. 8 cpv. 2 OIF) o di una modifica per la quale devono essere prese le misure adeguate (art. 8 cpv. 1 OIF). Nella presente fattispecie, la scheda per l'aerodromo di Ambri-Piotta ha disposto che l'impianto dovrà rispettare i valori di pianificazione, ossia i più severi (cfr. scheda, parte spiegazioni, "condizioni quadro d'esercizio"). Di conseguenza, e visto che lo PSIA è vincolante per le autorità, sono determinanti questi valori per l'esame del rumore dell'impianto.

### **E. 8.4**

Nell'ambito dell'approvazione dei piani e del regolamento d'esercizio è stato allestito dalla Ditta EcoControl SA e su richiesta dell' esercente uno studio fonico che tiene conto della prevista costruzione del querelato hangar per elicotteri e quindi dei movimenti di predetti velivoli da e verso la loro base (1'000 movimenti / anno e non di certo i 120 - 150 movimenti giornalieri pretesi dal ricorrente, cfr. Area aeroportuale Ambri-Piotta, spostamento eliporto, Studio fonico, di giugno 2018, incarto di prima istanza, doc. 4.16). Lo studio esamina anche il rumore generato dagli aerei (5'000 movimenti / anno) e giunge alla conclusione che i valori di pianificazione sono rispettati per tutti locali con utilizzazione sensibile al rumore (LAUS) dei dintorni dell'aerodromo.

#### **E. 8.4.1**

Il ricorrente critica questo studio, invocando tra altro che i calcoli sarebbero basati su valori errati poiché la ditta Heli Rezia esercita anche altri elicotteri di quelli menzionati nello studio. Allo stadio delle osservazioni finali, produce degli estratti del registro Matricola svizzera degli aeromobili (reperibile sotto < <https://app02.bazl.admin.ch/web/bazl/it/#/lfr/detail/HB-XVM-4156> >, consultato il 12 maggio 2025) dove sono repertoriati tutti i velivoli immatricolati in Svizzera. Il ricorrente elenca 4 elicotteri esercitati dalla ditta Heli Rezia SA, ossia 1 di tipo AS 350 B2 (Ecureuil) e tre di tipo AS 350 B3 (Ecureuil di nuova generazione) adducendo che lo studio fonico non menziona nessun elicottero di tipo AS 350 B2. Di conseguenza, secondo il ricorrente, la perizia fonica presenta una lacuna che dovrebbe portare il Tribunale a ammettere il suo ricorso.

#### **E. 8.4.2**

Secondo il sito internet della ditta Heli Rezia SA (< <https://www.helirezia.ch/flotta> >, consultato il 12 maggio 2025) questa ditta esercita 5 elicotteri, ossia secondo predetto sito e il registro Matricola summenzionato: uno di tipo AS 350 B2, immatricolato nel 1990, 3 di tipo AS 350 B3 immatricolati negli anni 2012, 2018 e 2019 e uno di tipo Cabri G2, immatricolato nel 2019. Lo studio fonico elenca in effetti vari tipi di velivoli, aerei e elicotteri, menzionando la percentuale di movimenti annui per ogni tipo. Lo scrivente Tribunale constata in effetti che l'elicottero tipo AS 350 B2 e quello tipo Cabri G2 non sono menzionati nello studio, il quale peraltro, non prende in considerazione la quantità di ogni singolo apparecchio. Questo, in ogni caso e di transenna, non comporta nessuna conseguenza dato che la perizia fonica, alla stregua dello PSIA, prendono in considerazione il numero totale di movimenti annui; sapere se predetti movimenti sono operati sempre dallo stesso velivolo o no, è indifferente per i calcoli di rumore. Va anche tenuto conto del fatto che la perizia è stata allestita in giugno 2018 mentre 3 elicotteri sono stati immatricolati ulteriormente. Sapere se queste differenze potrebbero inficiare l'affidabilità dello studio fonico è il punto determinante nella fattispecie: in effetti non è sufficiente menzionare "errori" per portare il Tribunale a considerare che i risultati della perizia - ossia il rispetto dei valori di pianificazione - non sono attendibili. Nella presente fattispecie, il Tribunale, dopo aver eseguito qualche ricerca su internet (ricerca generale su varie pagine dedicate agli elicotteri, nonché ricerca per tipo nel registro Matricola summenzionato e dove sono menzionate specificazioni degli apparecchi immatricolati in Svizzera), considera quanto segue: in primo luogo, l'elicottero Bell Textron è un apparecchio da 5 posti, mentre quello di tipo Cabri G2 è un piccolo elicottero da due posti; il primo genera 84 dB(A) mentre l'apparecchio di tipo Cabri G2 genera 75 dB(A) (risultato della consultazione, il 12 maggio 2025, del registro Matricola summenzionato, con criteri di ricerca il tipo e la marca degli elicotteri). Di conseguenza, quando lo studio fonico si basa sul rumore generato da un elicottero tipo Bell Textron al posto di un elicottero tipo Cabri G2, il rumore risulta sopravvalutato. In secondo luogo, secondo il sito internet della ditta Heli Rezia, l'elicottero di tipo AS 350 B2 viene utilizzato essenzialmente per corsi di pilotaggio, uso, questo, che è pure quello dell'elicottero di tipo Cabri G2 (cfr. sito di Heli Rezia, sempre consultato il 12 maggio 2025). Verosimilmente quest'ultimo è maggiormente utilizzato per i corsi, essendo un apparecchio a due posti e molto leggero. In ogni caso, la ditta Heli Rezia non è soltanto una ditta di corsi di pilotaggio: essa esercita maggiormente nell'ambito dei voli turistici e di lavoro (cfr. sito summenzionato). La percentuale di voli di formazione è abbastanza

marginale rispetto a quella degli altri voli. Inoltre, anche se lo scrivente Tribunale non dispone di dati in questo senso, non sembra del tutto impensabile che le formazioni avvengano maggiormente sull'elicottero di tipo Cabri G2 (già per motivi di costi per gli alunni) ed anche perché l'apparecchio di tipo AS 350 B2 ha ormai più di trent'anni. In terzo luogo, il Tribunale, come già menzionato, nota che i calcoli di rumore dello studio fonico comprendono tutti i movimenti sull'aerodromo di Ambrì, e quindi 5'000 di aerei e 1'000 di elicotteri. Lo studio menziona una percentuale di movimenti eseguiti da ogni tipo di aereo / elicottero; risulta che 900 movimenti di elicotteri vengono eseguiti con l'apparecchio di tipo AS 350 B3 (cfr. pag. 6 dello studio). Di conseguenza, rimangono 100 movimenti annui che possibilmente potrebbero essere eseguiti con l'elicottero tipo AS 350 B2 e con l'elicottero di tipo Cabri G2. Premettendo anche che questi 100 movimenti vengano eseguiti con i due elicotteri con una percentuale di 50% ciascuno, questo significa che 25 voli (andata e ritorno) all'anno potrebbero essere eseguiti con l'apparecchio di tipo AS 350 B2, che non è stato menzionato nella perizia fonica. Basta guardare le curve del rumore riportate nello studio per capire che l'eventuale differenza nel calcolo delle curve non porteranno ad un sorpasso dei valori di pianificazione per quanto concerne il ricorrente (cfr. allegato 4 dello studio, piano con le curve di rumore), visto che la casa del ricorrente è chiaramente al di fuori della curva che segna il rispetto dei valori di pianificazione. Di conseguenza, la differenza tra il tipo di elicotteri esercitati attualmente dalla ditta Heli Rezia SA e quelli ritenuti nello studio fonico non ha nessuna influenza.

#### **E. 8.5**

Durante la procedura di prima istanza, nonché durante la presente procedura di ricorso, l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) è stato consultato dall'UFAC nonché dallo scrivente Tribunale. Nelle sue vesti di autorità specializzata nell'ambito della protezione dell'ambiente (di cui fa parte anche la protezione contro il rumore), l'UFAM non ha emesso nessuna obiezione circa i calcoli di rumore, né considerato che l'incarto abbia dimostrato una qualsivoglia lacuna o errori (cfr. prese di posizione dell'UFAM nell'incarto di prima istanza, doc. 21 e 33, nonché presa di posizione all'attenzione dello scrivente Tribunale, del 6 maggio 2024, D.p. 15). L'autorità specializzata, ricordando che in linea di massima, quand'anche siano rispettati i valori di pianificazione potrebbero essere prese anche ulteriori misure per attenuare maggiormente l'impatto di un impianto (art. 11 LPAmb), ha nella presente fattispecie considerato che, dato anche l'orario severo di apertura, nessuna altra misura dev'essere considerata come necessaria. Di conseguenza, il Tribunale ritiene che l'incarto, sotto l'angolo della prevenzione degli effetti molesti del rumore, è completo e conforme alla legislazione. I gravami del ricorrente sono quindi respinti.

#### **E. 8.6**

Di conseguenza, l'argomentazione del ricorrente che chiede il mantenimento dell'eliporto all'impostazione attuale o che venga previsto sulla particella altrove, già per questi motivi, va respinta. Nonostante quanto precede, l'UFAM si è pure pronunciato sulle predette richieste del ricorrente. Esso ha in buona sostanza considerato che l'impostazione prevista sulla particella 4971 RFD Quinto è la migliore possibile e che le proposte del ricorrente avrebbero come risultato di spostare il rumore più vicino ad altre zone abitate: l'impostazione voluta dal ricorrente avrebbe per effetto di mettere l'eliporto a 200 metri da altri locali abitati mentre la sua casa dista 365 metri dall'eliporto. Di conseguenza, l'argomentazione del ricorrente, nonché le sue richieste volte a far studiare impostazioni alternative vanno respinte.

## **E. 9**

Nei suoi allegati, il ricorrente ha formulato varie richieste di prove, quale ad esempio, che vengano prodotti ipotetici accordi tra la ditta Heli Rezia ed il Sindaco. Predette richieste sono respinte poiché l'approvazione del regolamento d'esercizio e dei piani concerne un'infrastruttura d'interesse pubblico per la quale eventuali e non meglio precisati interessi privati sono ininfluenti: quand'anche la ditta Heli Rezia SA non dovesse più esercitare presso l'aerodromo di Ambri-Piotta, essa verrebbe sostituita da un'altra ditta; la costruzione di hangar, piste ed ogni altra costruzione nel comparto dell'aerodromo serve gli interessi della navigazione aerea e non ipotetici interessi privati. Pertanto, la decisione impugnata non è contraria alla legge, non deriva da una valutazione errata dei fatti né è inadeguata.

## **E. 10**

Visto quanto precede, il ricorso, per quanto ammissibile, è respinto.

### **E. 10.1**

Con decisione incidentale del 13 dicembre 2023 è stata accordata l'assistenza giudiziaria parziale per le spese procedurali della presente procedura. Di conseguenza, al ricorrente non verranno addossate spese procedurali. Visto l'esito della presente procedura, il ricorrente non avrebbe avuto diritto a delle ripetibili.

### **E. 10.2**

Alla controparte non vengono riconosciute spese ripetibili nella misura in cui non era rappresentata. Il dispositivo è alla pagina seguente.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.