



3003 Berna, 6 gennaio 2010

Aeroporto di Lugano-Agno

Approvazione dei piani

Luci di guida (circling guidance lights)

A. Fattispecie

1. Premessa

1.1 *Situazione*

Con decisione del 2 ottobre 2003, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), per ragioni di sicurezza, ha imposto all'aeroporto di Lugano-Agno delle restrizioni operative per le operazioni di volo sulla pista 01 secondo le regole del volo strumentale (IFR, Instrument Flight Rules). Di conseguenza, l'esercente dell'aerodromo ha elaborato procedure di avvicinamento alternative per consentire l'atterraggio in condizioni IFR anche di velivoli certificati per angoli di avvicinamento inferiori a 6,65 gradi. Le nuove procedure di avvicinamento, fra le quali quella denominata «Circling Charlie RWY 19»¹, sono state approvate dall'UFAC con decisione del 28 luglio 2004.

In sintonia con il Rapporto sulla politica aeronautica, nel corso del 2004 l'UFAC ha subito una profonda riorganizzazione, allo scopo, in particolare, di rafforzare e di rendere più efficiente l'attività di vigilanza sugli aspetti rilevanti ai fini della sicurezza. A partire dal 2005 sono stati analizzati sistematicamente i potenziali rischi dell'aviazione svizzera. Come risultato parziale di quest'analisi, nel 2007 la Direzione dell'UFAC ha deciso di sottoporre a un esame approfondito determinate procedure di avvicinamento strumentale negli aerodromi di Berna-Belp, Grenchen, Lugano-Agno, Sion e San Gallo-Altenrhein. In una prima fase sono stati effettuati cosiddetti «preliminary risk assessments» nei quali, per mezzo di una procedura standardizzata, vengono individuati eventuali pericoli e i rischi che ne risultano. Per gli aeroporti di Berna-Belp, Lugano-Agno e Sion, l'«assessment» ha permesso di individuare un rischio accresciuto; la Direzione dell'UFAC ha quindi costituito, per ciascuno di questi aeroporti, un'organizzazione di progetto incaricata di effettuare un esame approfondito ed eventualmente di formulare proposte per migliorare la sicurezza operativa.

Nel 2007 è stato costituito il gruppo di lavoro «Lugano TOP» («Technical and Operational Procedures Improvement»), composto di rappresentanti della Lugano Airport SA (nel seguito denominata LASA), esercente dell'aerodromo, della Società Anonima Svizzera per i Servizi della Navigazione Aerea civili e militari Skyguide (nel seguito denominata Skyguide) e dell'UFAC. Il gruppo di lavoro, la cui guida è affidata all'UFAC, ha promosso diverse misure di miglioramento. Alcune di esse riguardano ausili di orientamento e di avvicinamento ottici e prevedono a) la segnalazione luminosa di ostacoli critici di natura orografica, b) il rafforzamento delle luci d'ostacolo esistenti, c) la costruzione di un sistema di luci di guida («Circling guidance lights») e

¹ Secondo l'art. OPS 1.435 di Annex III a «Commission Regulation (EC) No. 859/2008» del 20 agosto 2008: «Circling. The visual phase of an instrument approach to bring an aircraft into position for landing on a runway which is not suitably located for a straight-in approach.»

d) la realizzazione di un sistema di luci di avvicinamento per la pista 19 («Approach lights»).

La segnalazione luminosa degli ostacoli critici di natura orografica è stata approvata dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) con decisione del 15 aprile 2009. La decisione è passata in giudicato e, nel frattempo, l'impianto è stato realizzato.

Parallelamente, l'UFAC ha disposto un'ispezione per quanto riguarda la procedura «Circling Charlie RWY 19», giudicata particolarmente critica nel «preliminary risk assessment». Il 7 aprile 2008, sono stati effettuati voli al simulatore e il 17 aprile 2008 sono stati compiuti avvicinamenti di prova in loco. I voli si sono svolti di notte in condizioni prossime ai valori minimi pubblicati. Questi voli hanno confermato quanto emerso dal «preliminary risk assessment». Dall'ispezione sono risultate diverse raccomandazioni per ridurre i rischi² («mitigation actions») e porre rimedio a questa situazione insostenibile.

1.2 *Carenze riscontrate*

I voli effettuati nella primavera 2008 hanno evidenziato che, di notte, gli ostacoli di natura orografica vengono riconosciuti in maniera insufficiente dall'equipaggio e che è quasi impossibile seguire esattamente la traiettoria di avvicinamento prevista per il «Circling Charlie RWY 19» solamente in base ai riferimenti visivi sul terreno («visual clues»), perché in condizioni di oscurità essi risultano difficili, e in parte impossibili, da riconoscere. I rischi rilevati sono stati qualificati come «inaccettabili» («unacceptable»). Questa situazione potenzialmente pericolosa deve essere eliminata con misure appropriate.

1.3 *Misure*

Per porre rimedio alle carenze riscontrate e garantire un livello accettabile di sicurezza per le operazioni di volo sul «Circling Charlie RWY 19» in condizioni di oscurità, gli ostacoli di natura orografica nelle vicinanze dell'aeroporto devono essere resi visibili mediante luci rosse intermittenti sincronizzate. Inoltre la traiettoria da seguire nel «Circling Charlie RWY 19» deve essere resa visibile attraverso luci di guida chiare e ben riconoscibili poste sul terreno. La presente procedura verte sull'approvazione del sistema.

Per la fase transitoria, ovvero finché non saranno operativi tutti gli strumenti di assistenza all'atterraggio, l'UFAC ha disposto, mediante decisione del 28 ottobre 2009, restrizioni operative per la procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19»

² Operational Safety Evaluation Report, LSZA Lugano: Circling «CHARLIE» Runway 19, versione 1.1; 20 luglio 2009, pagina 11.

eseguita di notte. Le restrizioni sono entrate in vigore il 18 novembre 2009. Esse sono contestate davanti al Tribunale amministrativo federale e per quanto riguarda l'effetto sospensivo è stato inoltrato ricorso davanti al Tribunale federale.

2. Domanda di approvazione dei piani

2.1 Domanda

Con lettera del 10 marzo 2009 indirizzata all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), la LASA ha presentato, a nome della Città di Lugano (concessionaria), una domanda di approvazione dei piani per la costruzione di un sistema di luci di guida.

2.2 Descrizione

Le luci di guida consistono in nove luci montate su pali vicino al suolo lungo la traiettoria di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19» a una distanza regolare di ca. 800 m (± 25 m). Le luci sui pali sono posizionate in una determinata direzione e indicano all'equipaggio la traiettoria esatta da seguire per il circling. Visto che vengono sorvolate due linee ad alta tensione, si montano quattro luci d'ostacolo supplementari sui pali situati attualmente nell'area di avvicinamento.

Le luci sono gestite per mezzo di segnali trasmessi attraverso la rete di radiocomunicazione esistente.

2.3 Motivazione

Come già menzionato al punto A.1.2, l'autorità di vigilanza considera pericolosa la procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19» a causa degli insufficienti riferimenti visivi di notte. Il previsto sistema di luci di guida consentirà di segnalare all'equipaggio in modo attendibile la traiettoria di avvicinamento anche di notte e in condizioni meteorologiche avverse. In questo modo sarà possibile evitare errori di rotta e prevenire pericolosi avvicinamenti al suolo. L'UFAC esige questo sistema nell'intento di raggiungere un livello di sicurezza accettabile per la procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19» di notte e in condizioni meteorologiche avverse.

2.4 Documentazione relativa alla domanda

La documentazione contiene una matrice di rilevanza con una descrizione generale del progetto e riflessioni sui singoli impatti ambientali, un rapporto di progetto, in cui la richiedente descrive l'impatto fonico del progetto, una situazione generale in scala 1: 25'000 con le ubicazioni dei pali delle luci di guida e di ostacolo, una relazione tecnica, uno studio sull'abbagliamento da lontano delle luci di avvicinamento. Inoltre,

per ogni palo, sono allegati alla domanda un modulo di approvazione dei piani e una descrizione del progetto con un piano topografico in scala 1:1'000 con il sito esatto, una sezione e un fotomontaggio. Si aggiungono per di più una matrice di rilevanza e una relazione tecnica per le luci d'ostacolo sulle linee ad alta tensione.

L'esercente dell'aerodromo ha inoltrato a posteriori un rapporto complementare sull'effetto abbagliante comprovante, in particolare, l'efficienza della schermatura delle luci.

2.5 *Coordinamento di costruzione e esercizio*

Il progetto di costruzione non ha ripercussioni sull'esercizio di volo, approvato con decisione del 28 luglio 2004. Il regolamento di esercizio non è modificato. La realizzazione delle luci di guida è una delle condizioni per potere revocare le restrizioni operative provvisorie per la procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19», disposte dall'UFAC il 28 settembre 2009 quale misura di sicurezza.

3. **Istruzione**

3.1 *Consultazione, pubblicazione e deposito pubblico*

Il 6 aprile 2009 l'UFAC ha trasmesso la documentazione al Dipartimento del territorio per la consultazione cantonale. La domanda è stata pubblicata nel foglio ufficiale cantonale del 17 aprile 2009. Il relativo deposito pubblico ha avuto luogo dal 20 aprile al 19 maggio 2009 presso il Dipartimento del territorio di Bellinzona, come anche nei Comuni di Agno, Bioggio, Manno, Lamone, Comano, Porza e Lugano. Inoltre, l'UFAC ha consultato anche l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) e l'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte (ESTI).

Parallelamente al deposito pubblico dei piani, la LASA ha informato i Comuni interessati sul progetto. In questo contesto sono state sollevate domande in merito all'effetto abbagliante delle luci. Ciò ha spinto l'aeroporto a preparare una documentazione complementare volta ad illustrare i coni di luce dei singoli pali. La LASA ha trasmesso il documento in questione ai Comuni, al Dipartimento del territorio e all'UFAC, che a sua volta l'ha inviato all'UFAM e all'ARE, come complemento alla documentazione inoltrata.

3.2 *Opposizioni*

Durante la fase del deposito pubblico sono state inoltrate all'UFAC opposizione dei Comuni di Porza (oppositore n. 1), Cureglia e Comano come anche dei seguenti otto privati: A _____, 6948 Porza (oppositore n. 2), B _____, 6814 Lamone

(oppositore n. 3), C_____, 6948 Porza (oppositore n. 4), D_____, 6948 Porza (oppositore n. 5), E_____, 6944 Cureglia (oppositore n. 6), F_____, 6948 Porza (oppositore n. 7), G_____, 6948 Porza (oppositore n. 8), H_____, 6948 Porza (oppositore n. 9). I Comuni di Cureglia e Comano hanno ritirato la loro opposizione rispettivamente il 3 settembre e il 21 ottobre 2009.

Il 23 novembre 2009 gli oppositori privati sono stati invitati ad una procedura di conciliazione. Sei parti hanno aderito all'invito (oppositori n. 3, 4, 5, 7, 8 e 9). Tutte le parti hanno mantenuto le opposizioni.

3.3 *Modifiche di progetto*

Il 28 maggio 2009 l'ufficio di pianificazione responsabile ha contrassegnato mediante palloncini gialli le ubicazioni delle luci nell'area di avvicinamento ed eseguito un volo di osservazione per testarne la relativa visibilità. In seguito ai risultati di questa verifica è stato deciso di innalzare di un metro il palo 19-11 e di tre metri il palo 19-17. L'UFAC ha comunicato la modifica del progetto al Dipartimento del territorio, all'UFAM e all'ARE. Agli oppositori interessati è stata offerta la possibilità di modificare la propria opposizione.

Durante la procedura di approvazione è stata ottimizzata la gestione delle luci. Quest'ultima non avviene più via radioonde, bensì per mezzo di segnali della rete di radiocomunicazione mobile (UMTS, Universal Mobile Telecommunications System). In questo modo è possibile semplificare l'impianto ed eliminare le emittenti sui pali C e D nel perimetro dell'aerodromo.

3.4 *Prese di posizione*

L'ESTI, l'UFAM, l'ARE e il Dipartimento del territorio hanno inoltrato le loro prese di posizione; il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha inoltre rilasciato anche un'autorizzazione speciale in materia di protezione delle acque. Tutti gli organismi sono favorevoli al progetto, alcuni pongono però degli oneri.

B. Considerandi

1. In ordine

1.1 Competenza

Il progetto di costruzione inoltrato serve all'esercizio dell'aeroporto e va pertanto considerato quale impianto d'aerodromo ai sensi dell'art. 2 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). Secondo l'art. 37 cpv. 1 e 2 della legge sulla navigazione aerea (LNA, RS 748.0), per gli aeroporti l'autorità di approvazione dei piani è il DATEC.

1.2 Diritto da osservare

La procedura di approvazione dei piani avviene nel rispetto degli artt. 37–37h LNA e delle disposizioni dell'OSIA, in particolare degli artt. 27a–27f. Con l'approvazione dei piani sono rilasciate tutte le autorizzazioni necessarie secondo il diritto federale (art. 37 cpv. 3 LNA). 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 (art. 37 cpv. 4 LNA).

1.3 Procedura

Il progetto può toccare interessi degni di protezione di un numero non identificabile di interessati. Per questo motivo, è applicata la procedura di approvazione dei piani ordinaria, secondo l'art. 37d LNA.

Il progetto non comporta un ampliamento o un cambiamento d'esercizio ai sensi dell'art. 2 dell'ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA; RS 814.011). Non è pertanto necessario l'esame d'impatto ambientale.

1.4 Ammissibilità delle opposizioni

Tutte le opposizioni sono state inoltrate entro i termini previsti e in tutti i casi è stato verificato in linea di massima un interesse giustificato.

2. Nel merito

2.1 Portata ed esame

Dall'art. 27d cpv. 1 OSIA si desume che, nel presente caso, va esaminato se il progetto è conforme agli obiettivi e alle esigenze del Piano settoriale dell'infrastruttura

aeronautica (PSIA) e se soddisfa le esigenze del diritto federale, segnatamente le esigenze specifiche e tecniche della navigazione aerea nonché quelle legate alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio. In virtù dell'art. 27d cpv. 2 OSIA, le domande formulate in base al diritto cantonale devono essere prese in considerazione sempreché l'esercizio o la costruzione dell'aerodromo non ne siano limitati in modo sproporzionato.

2.2 *Motivazione*

La motivazione addotta per la realizzazione del progetto è che il nuovo sistema consente di migliorare la sicurezza degli avvicinamenti secondo le regole di volo strumentale (IFR) di notte e in condizioni meteorologiche avverse.

La motivazione non è contestata da nessuna parte. Inoltre, l'impianto è richiesto esplicitamente dall'autorità di vigilanza per motivi di sicurezza.

2.3 *Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA) e pianificazione del territorio*

Le luci di guida, legate all'ubicazione, servono ad aumentare la sicurezza di volo. Il sistema è installato all'esterno del perimetro aeroportuale, definito nella scheda di coordinamento del PSIA. In sintonia con le prescrizioni della scheda, gli impianti di sicurezza aerea possono essere situati anche all'esterno del perimetro aeroportuale. Secondo l'art. 37 cpv. 4 LNA, per gli impianti che servono all'esercizio di un aerodromo non è necessaria alcuna autorizzazione o piano del diritto cantonale. Nelle relative prese di posizione, l'ARE e il Cantone non hanno fatto osservazioni che lasciano supporre incongruenze con la pianificazione del territorio. Il progetto è dunque compatibile con le disposizioni relative alla protezione e all'utilizzazione previste dalla pianificazione. Esso è inoltre conforme agli obiettivi e alle condizioni del PSIA.

2.4 *Esigenze specifiche della navigazione aerea*

Secondo l'art. 3 cpv. 1bis OSIA, le norme e le raccomandazioni dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI) che figurano negli allegati 3, 4, 10, 11, 14 e 15 (allegati OACI) della Convenzione del 7 dicembre 1944 relativa all'aviazione civile internazionale sono direttamente applicabili agli aerodromi. L'art. 9 OSIA stabilisce che l'UFAC deve esaminare il progetto dal profilo specifico della navigazione aerea. L'esame ha evidenziato che gli oneri posti sono soddisfatti e che sia le luci di guida che le luci d'ostacolo delle linee ad alta tensione corrispondono alle norme e che il progetto può essere realizzato come inoltrato nel rispetto degli oneri posti.

Sono posti diversi oneri per fare in modo che le pubblicazioni aeronautiche avvengano per tempo e secondo le norme, che le competenze siano coordinate in modo chiaro con il controllo del traffico aereo, che i lavori di costruzione non comprometta-

no la sicurezza dell'esercizio e che la messa in servizio dell'impianto non avvenga prima del collaudo da parte dell'UFAC. Tali oneri sono integrati nel dispositivo della decisione.

Al termine della costruzione, la LASA deve adeguare le pubblicazioni aeronautiche alle nuove condizioni. In questo contesto essa deve inoltre fare in modo che il tempo che intercorre tra la prevista messa in funzione e l'entrata in vigore delle pubblicazioni aeronautiche risulti il più breve possibile. Va sottolineato che si applicano i termini di un «amendment cycle» (AMDT).

2.5 *Oneri tecnici*

Nella sua presa di posizione l'ESTI pone diversi oneri tecnici che servono a garantire la sicurezza delle luci d'ostacolo e delle linee ad alta tensione. La LASA ha preso atto delle condizioni e non ha avanzato opposizioni. Le condizioni sono adeguate e giustificate. Esse sono pertanto integrate nel dispositivo della decisione.

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

2.6.1 *Natura e paesaggio*

L'UFAM constata che le luci ben visibili, a dipendenza dell'ubicazione, hanno un impatto negativo sul paesaggio. Aree che finora di notte risultavano piuttosto buie, in futuro saranno disturbate da luci e lampi. L'Ufficio apprezza tuttavia il fatto che le luci saranno schermate per minimizzare, per quanto possibile dal profilo tecnico e dell'esercizio, l'impatto sul paesaggio e il disturbo dell'uomo. L'UFAM riconosce la necessità dell'impianto dal punto di vista della sicurezza e approva il progetto sotto il profilo della protezione della natura e del paesaggio, a condizione che nella decisione siano integrati le previste misure di protezione e gli oneri supplementari posti dall'UFAM.

2.6.2 *Bosco*

Soltanto il palo 19-17 (Comano) è situato nel bosco. In linea di massima, l'UFAM non si oppone, ma pone diversi oneri a tutela della foresta.

2.6.3 *Protezione delle acque*

Il Cantone Ticino constata che i pali 19-13 (Manno) e 19-15 (Lamone) sono situati all'interno della zona di protezione delle acque S2. Visto il vincolo ubicativo dell'impianto, il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha rilasciato una deroga per l'installazione dell'impianto, formulando diversi oneri da considerare per la costruzione e la manutenzione dei pali 19-13 e 19-15. La deroga è considerata un parere.

L'UFAM non accetta semplicemente il vincolo ubicativo e chiede che prima di costruire gli impianti venga fornita la prova della necessità del progetto. L'Ufficio formula inoltre oneri nel caso sia approvata la costruzione dei pali nella zona di protezione delle acque S2. Gli oneri, in parte, vanno oltre quando richiesto dai servizi cantonali. Essi risultano però giustificati vista la natura dei siti che richiede una particolare protezione.

L'UFAC ha esaminato la possibilità di trasferire i pali 19-13 e 19-15. Il «Circling Charlie RWY 19» è una procedura di avvicinamento IFR con una traiettoria ben definita che l'equipaggio deve rispettare. Le luci di guida rappresentano un ausilio all'atterraggio ottico, secondo le raccomandazioni e le direttive dell'OACI. Le luci devono essere disposte possibilmente a distanza regolare lungo la traiettoria di avvicinamento prevista. L'ubicazione e la distanza dei pali sono scelte in modo tale da consentire all'equipaggio di riconoscere sempre quattro luci e, di conseguenza, la traiettoria, anche di notte e in condizioni meteorologiche avverse. L'impianto rappresenta un sistema integrale con nove pali. La posizione dei singoli pali dipende da molti parametri interdipendenti. Ciò significa che il margine di manovra per il posizionamento dei pali è minimo. Visto l'ampliamento delle zone di protezione delle acque e i parametri operativi nonché tecnici da considerare, non è possibile costruire i pali al di fuori della zona di protezione delle acque. Tale considerazione vale per entrambi i pali.

Dal profilo operativo la necessità di installare le luci di guida è fuori discussione. L'UFAC, per motivi di sicurezza, ha disposto delle restrizioni operative per la procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19». Tale misura limita notevolmente l'esercizio, in particolare il traffico di linea, sull'aeroporto di Lugano-Agno, titolare della concessione. Le restrizioni operative potranno essere revocate soltanto nel momento in cui saranno installate e messe in funzione le luci di guida.

In considerazione delle particolari circostanze, il DATEC rilascia l'autorizzazione speciale in materia di protezione delle acque, secondo l'art. 32 dell'ordinanza sulla protezione delle acque (OPAc, RS 814.201) per la costruzione dei pali 19-13 e 19-15 nella zona di protezione delle acque con gli oneri posti dall'UFAM e dal Cantone Ticino.

2.6.4 Rumore

Con il presente progetto si rende visibile all'equipaggio l'ultima parte della procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19», approvata nel 2004. Non saranno modificati i valori minimi di visibilità né gli altri parametri importanti per l'esercizio. Il progetto non comporta pertanto modifiche dell'esercizio o variazioni delle relative emissioni foniche, motivo per cui l'UFAM non avanza richieste.

Già nella decisione del 28 luglio 2004 è stato richiesto di rilevare statisticamente gli avvicinamenti IFR «Circling RWY 19» Charlie e Foxtrott e di trasmettere mensilmente le statistiche all'UFAC. Inoltre, è stato fissato che nel caso di un superamento determinante dei valori alla base dei calcoli presentati nella domanda, è possibile richiedere un calcolo del rumore dettagliato. Entrambi gli oneri risultanti dall'approvazione del 2004 non sono toccati dalla presente procedura e continuano ad essere validi.

2.6.5 Conclusione

Gli oneri ambientali posti dal Cantone e dall'UFAM sono stati notificati alla richiedente e accettati da quest'ultima. Gli oneri sono appropriati e proporzionali per garantire un'adeguata protezione dell'ambiente. Essi sono integrati nel dispositivo della decisione.

2.7 *Trattamento delle opposizioni*

Le opposizioni sollevano diverse questioni, raggruppate qui di seguito secondo i temi:

- a) Il Comune di Porza e gli oppositori n. 1, 4 e 7-9 propongono di prendere il *camino di scarico dell'aria della galleria Vedeggio-Cassarate come punto di riferimento* per la procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19». Attualmente la galleria è in costruzione e, secondo i piani di costruzione, il camino verrà allestito nel primo semestre del 2010. Esso è situato a una distanza di circa 660 m dal palo 19-18. La proposta è motivata dal presupposto che l'equipaggio dispone di un ampio margine di manovra nella scelta della rotta. Inoltre, la proposta comporterebbe una notevole riduzione dei costi e consentirebbe di sorvolare un'area meno densamente popolata. Infine, questa soluzione con un unico riferimento luminoso consentirebbe di ridurre sostanzialmente il pericolo che l'equipaggio sia tratto in inganno da fonti di luce "estranee all'aviazione".

Le luci di guida previste visualizzano all'equipaggio in fase di atterraggio IFR sull'aeroporto di Lugano la rotta da seguire. Le norme specifiche del settore prevedono la possibilità di effettuare procedure circling come quella autorizzata a Lugano. Esse prescrivono tuttavia che l'equipaggio deve potere seguire la rotta sulla base di riferimenti ottici chiaramente visibili. Come illustrato inizialmente (A.1.2), di notte sull'aeroporto di Lugano non è ben visibile la rotta da seguire. Per questo motivo, l'UFAC ha disposto l'attuazione delle relative misure di sicurezza. Il progetto per la posa delle luci di guida inoltrato soddisfa gli oneri posti e rispetta le norme OACI in materia. Il sistema è concepito in modo tale da consentire all'equipaggio di vedere sempre quattro punti luce e di disporre quindi di

un ausilio ottico all'atterraggio durante tutta la fase di avvicinamento alla pista. Le luci di guida si distinguono chiaramente da altre fonti di illuminazione. In questo modo si evitano errori dovuti a scambi.

Un unico riferimento di luce, come proposto dagli oppositori, non soddisfa i requisiti delle norme OACI e, di conseguenza, non può essere preso in considerazione come alternativa. Sono pertanto respinte la proposta e le relative opposizioni.

- b) Gli oppositori n. 2, 3, 5-9 si oppongono al danno estetico e all'effetto abbagliante disturbante dei pali e delle luci. Durante tutte le fasi dell'elaborazione del progetto è stata prestata molta attenzione *all'effetto abbagliante disturbante*. Le luci sono posizionate in direzione degli aerei in arrivo e schermate verso il basso. Dalla documentazione inoltrata emerge che i fasci di luce toccano direttamente il suolo soltanto in aree isolate e non popolate. Sulla base di ulteriori documenti, elaborati e inoltrati dopo il deposito pubblico dei piani, la richiedente ha provato che l'apposita schermatura consente di eliminare l'effetto abbagliante disturbante sia da vicino che in lontananza.
- c) Il *trasferimento di singoli pali*, come richiesto dagli oppositori n. 3, 5 e 7-9, esaminato in seguito alla procedura di conciliazione, non è fattibile. Come illustrato già al punto 2.6.3 (protezione delle acque), le luci di guida devono essere considerate nel loro insieme, come sistema globale. Per la scelta delle ubicazioni dei pali occorre contemplare molteplici parametri interattivi, il margine di manovra è pertanto molto esiguo. Il trasferimento di un palo si ripercuote sul posizionamento del palo precedente e di quello successivo e, in ultima analisi, su tutto il sistema. Nel quadro della progettazione il sistema di luci di guida è stato ottimizzato sotto il profilo tecnico-operativo.

In particolare non è possibile il trasferimento del *palo 19-15* dall'altra parte dell'autostrada, come richiesto in occasione della procedura di conciliazione dall'oppositore n. 3. Il palo in questione è già stato trasferito nel limite del possibile in direzione del palo 19-14 ed è situato in seno a un piccolo gruppo di alberi. Così si evita di costruirlo in modo ben visibile al centro di un campo. L'ubicazione prevista è ottimale sia sotto il profilo agricolo che dal punto di vista del paesaggio. Un trasferimento al di fuori dell'asse di avvicinamento non è compatibile con le norme OACI. La richiesta è pertanto respinta.

Su richiesta dei singoli oppositori n. 5 e 7-9 l'UFAC ha esaminato anche il *trasferimento del palo 19-18*. Se si tenesse conto soltanto dei parametri tecnici, il palo dovrebbe essere situato nel mezzo di una superficie agricola aperta. Per non rendere più difficile la gestione del terreno, il palo è stato adeguatamente spostato al margine sud-est della parcella. La conseguenza è che il palo è situato più

vicino alla parcella n. 270, di proprietà di un oppositore. Le sezioni provano che i fasci di luce attraversano la parcella ad un'altezza di almeno 22 m e che, di conseguenza, non compromettono la costruzione di edifici a cinque piani.

Gli oppositori n. 7-9, nel quadro della procedura di conciliazione, chiedono una dimostrazione pratica delle ripercussioni delle luci.

Gli edifici di questo gruppo di oppositori sono situati a oltre 100 m dal palo 19-18 e sia lateralmente che in altezza non sono interessati dal cono di luce e, di conseguenza, sono toccati soltanto marginalmente dall'impianto. La documentazione consente di valutare in modo attendibile la situazione. Inoltre, il palo potrebbe essere spostato soltanto a nord, situazione che non comporterebbe un miglioramento in relazione agli edifici degli oppositori. Al contrario, la distanza laterale rispetto al fascio di luce diminuirebbe parzialmente o, in parte, interamente. In considerazione di questi aspetti, non si giustifica l'onere di una dimostrazione pratica, motivo per cui la richiesta degli oppositori è respinta.

- d) Nelle opposizioni n. 1, 3, 4, e 7-9 si criticano *l'insufficiente rispetto delle rotte di avvicinamento prescritte* e i sorvoli a bassa quota, in particolare al di sopra della località di Porza. La procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19» è stata autorizzata nel 2004 e non verrà modificata dal progetto di luci di guida inoltrato. Le luci di guida consentiranno senza dubbio di effettuare in modo più preciso gli avvicinamenti IFR «Circling Charlie RWY 19» di notte. Ed è proprio per questo motivo, per aumentare la sicurezza, che l'autorità di vigilanza esige questo tipo di impianto per i voli eseguiti di notte. Di giorno, in condizioni meteorologiche favorevoli, gli equipaggi dei voli IFR continueranno ad orientarsi agli attuali riferimenti ottici. Durante la procedura «Circling Charlie RWY 19» gli aerei sono in fase di avvicinamento e devono "ridurre" la quota. Il gradiente di discesa è parte integrante della procedura di avvicinamento prescritta e deve essere rispettata dagli equipaggi. Questo spiega in parte il perché gli aerei, in particolare al di sopra della località di Porza, in collina, sorvolano il terreno a una quota relativamente bassa. In questo contesto va tuttavia osservato che ciò concerne soltanto il traffico di volo IFR. Le luci di guida non servono al traffico di volo VFR (Visual Flight Rules) e non devono essere utilizzate per questo tipo di operazione.

Se le condizioni meteorologiche lo consentono, di giorno e per motivi di inquinamento fonico, gli equipaggi sono tenuti ad applicare la procedura «Circling Foxtrott RWY 19».

- e) L'oppositore n. 6 teme che l'impianto possa *alterare i segnali satellitari*. Ciò è escluso, visto che la trasmissione dei dati avviene attraverso la rete pubblica di telefonia mobile.

- f) Gli oppositori n. 4 e 7-9 temono che i nuovi pali vengano utilizzati anche per *montare impianti quali antenne di telefonia mobile*. Ciò è escluso, visto che i contratti tra i proprietari fondiari e l'aeroporto vietano esplicitamente l'utilizzazione dei pali per scopi non legati all'aviazione. Inoltre, ogni utilizzazione estranea al traffico aereo sottostà a una procedura di autorizzazione precisa secondo il diritto cantonale. La rinuncia non può essere giustificata dal fatto che l'impianto potrebbe essere utilizzato per scopi diversi.

In sintesi, va constatato che l'uno o l'altro palo può effettivamente alterare la situazione dei singoli oppositori. Tuttavia, in nessun caso preponderano gli interessi privati degli oppositori sull'interesse pubblico di installare le luci di guida per migliorare la sicurezza degli avvicinamenti IFR sull'aeroporto di Lugano-Agno, titolare di una concessione. In nessun caso sono lesi i diritti degli oppositori. Anche i servizi cantonali sono giunti a questa conclusione nelle loro prese di posizione. Le opposizioni sono pertanto respinte.

2.7 Conclusione

Il progetto per le luci di guida della procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19» soddisfa i requisiti della sicurezza di volo come anche quelli relativi alla protezione dell'ambiente e alla pianificazione del territorio e può essere approvato, a condizione che siano soddisfatti le condizioni e gli oneri disposti.

3. Emolumenti

Le spese per l'approvazione dei piani sono calcolate in base all'ordinanza del 28 settembre 2007 sugli emolumenti dell'Ufficio federale dell'aviazione civile (OEm-UFAC; RS 748.112.11), in particolare in base agli articoli 3, 5 e 49 cpv. 1 lett. d. Le spese per la presente decisione sono rimosse con una decisione sugli emolumenti separata, conformemente all'articolo 13 OEm-UFAC.

I costi di vigilanza sul rispetto degli oneri disposti sono riscossi separatamente.

4. Diritto di firma

Secondo l'art. 49 della legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010), il capo di dipartimento può conferire il diritto di firma al segretario generale o ai suoi supplenti. Le persone autorizzate firmano a nome del capo del dipartimento. Il Consigliere federale Moritz Leuenberger ha già dato disposizioni in merito.

5. Notifica e comunicazione

La presente decisione è inviata tramite raccomandata alla concessionaria, all'esercente dell'aerodromo e agli oppositori. Essa è inviata inoltre per conoscenza al Tribunale amministrativo federale, all'UFAC, all'ESTI, all'UFAM e al Dipartimento del Territorio, a Skyguide nonché ai Comuni e ai proprietari fondiari.

Decisione

Il progetto della città di Lugano per la costruzione di un sistema di luci di guida quale ausilio di orientamento ottico per la procedura di avvicinamento «Circling Charlie RWY 19», è autorizzato come segue:

1. Progetto

1.1 Oggetto

Installazione di luci di guida su pali a Bioggio, Manno, Lamone, Comano, Porza e Lugano nonché posa di luci d'ostacolo su tralicci ad alta tensione a Manno.

1.2 Ubicazione

- Comune di Bioggio, Soto murata, mappale 467 RFD Bioggio, palo 19-11,
- Comune di Bioggio, Pianone, mappale 432 RFD Bioggio, palo 19-12,
- Comune di Manno, Il piano, mappale 517 RFD Manno, palo 19-13
- Comune di Manno, Pobiette, mappale 432 RFD Manno, palo 19-14
- Comune di Lamone, Cassinee, mappale 351 RFD Lamone, palo 19-15
- Comune di Lamone, Pianone, mappale 767 RFD Lamone, palo 19-16
- Comune di Comano, Pongiana, mappale 550 RFD Comano, palo 19-17
- Comune di Porza, Risciàgh, mappale 268 RFD Porza, palo 19-18
- Comune di Lugano, San Maurizio, mappale 706 RFD Lugano, palo 19-19
- Comune di Manno, condotta L-112'000,
palo 714'785/098'575 (OBST n. 286-TI-30'114-LSZA) e
palo 714'955/098'520 (OBST n. 286-TI-30'116-LSZA)
- Comune di Manno, condotta L-114'715,
palo 714'790/098'450 (OBST n. 286-TI-30'115-LSZA) e
palo 714'920/098'360 (OBST n. 286-TI-20'021-LSZA).

1.3 Documentazione rilevante

- Matrice di rilevanza: domanda di costruzione per luci di atterraggio (Lead-in Lights), (MDR luci di guida 13_jan_09 IT.doc)
- Rapporto di progetto, 5 marzo 2009
- Situazione generale, 1:25'000, piano n. 6982/508/003b, 8 ottobre 2008
- Luci di atterraggio (Lead-in Lights) Relazione tecnica
- Studio sull'abbagliamento da lontano delle luci di avvicinamento previste

- Informazioni specifiche concernenti i vari pali:
 - palo 19-11, piano 6982/508/004b, 15 giugno 2009
 - palo 19-12, piano 6982/508/005c, 19 settembre 2008
 - palo 19-13, piano 6982/508/006a, 26 settembre 2008
 - palo 19-14, piano 6982/508/007a, 30 settembre 2008
 - palo 19-15, piano 6982/508/008a, 8 settembre 2008
 - palo 19-16, piano 6982/508/009a, 22 settembre 2008
 - palo 19-17, piano 6982/508/010b, 15 giugno 2009
 - palo 19-18, piano 6982/508/011a, 1° settembre 2008
 - palo 19-19, piano 6982/508/012a, 4 settembre 2008
- Matrice di rilevanza: Domanda di costruzione per luci d'ostacolo su tralicci ad alta tensione Manno, (LSZA_Hindernisbefeuerung_Matrix-2 PMIT)
- Relazione tecnica, Impianto d'illuminazione di ostacoli per linee ad alta tensione
- Rapporto di studio per abbagliamento luci in riferimento al progetto luci d'avvicinamento

1.4 *Altre autorizzazioni di competenza federale*

Per i pali 19-13 e 19-15, situati nella zona di protezione delle acque S2, è rilasciata un'autorizzazione speciale in materia di protezione delle acque.

2. **Oneri e condizioni**

2.1 *Condizione*

L'esecuzione del presente progetto di costruzione può essere avviata soltanto dopo che la richiedente ha esibito la prova di avere soddisfatto l'onere inerente la protezione delle acque C. 2.7.3 c, approvata dai servizi competenti.

2.2 *Oneri di costruzione generali*

2.2.1 Per la costruzione e l'esercizio del presente impianto valgono le norme e le raccomandazioni per aerodromi dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI).

2.2.2 La costruzione deve avvenire secondo la documentazione approvata. Modifiche sostanziali possono essere eseguite soltanto previa approvazione delle autorità federali.

2.2.3 Prima dell'inizio della costruzione è importante coordinare il rapporto tecnico con il progetto esecutivo e inoltrarlo all'UFAC, Sezione LESA. Il rapporto deve contenere in particolare le indicazioni dettagliate che consentono l'aggiornamento dell'elenco degli ostacoli alla navigazione aerea.

2.2.4 Durante la fase di costruzione deve essere garantita in ogni momento la sicurezza dell'esercizio. La direzione dell'aeroporto è responsabile del relativo coordinamento.

2.2.5 L'impianto può essere utilizzato per il traffico di volo soltanto dopo il collaudo e l'approvazione da parte dell'UFAC.

2.3 *Notifiche e bilanci intermedi*

L'inizio e il termine dei lavori di costruzione devono essere notificati per iscritto all'UFAC, Sezione LESA.

2.4 *Oneri specifici della navigazione aerea concernenti le luci di guida*

2.4.1 L'utilizzazione delle luci di avvicinamento deve essere limitata alle fasce orarie necessarie dal profilo della sicurezza e del volo.

2.4.2 Prima della messa in funzione dell'impianto devono essere coordinate in modo chiaro le competenze, in particolare con Skyguide. Ciò concerne in particolare il comando a distanza e la manutenzione dell'impianto. Laddove sono necessarie modifiche di sistemi, occorre fare analizzare e controllare agli esercenti interessati le ripercussioni delle modifiche (impact of change). Occorre fornire la prova che i cambiamenti nonché l'introduzione sono sufficientemente sicuri (change acceptable safe). Per gli elementi che interessano anche Skyguide deve essere considerata la procedura SOAP (safety oversight in ANS provision). Le procedure interne dell'esercente dell'aeroporto devono essere adeguate nel manuale dell'aerodromo e i collaboratori devono seguire una formazione specifica.

2.4.3 Vista la situazione relativa agli ostacoli, i lavori di costruzione del palo 19-11 devono essere eseguiti all'infuori degli orari di esercizio. L'organizzazione del cantiere deve essere presentata all'UFAC, Sezione LESA, per esame e l'approvazione almeno 3 settimane prima dell'inizio dei lavori.

2.4.4 Gru e altri impianti da cantiere non devono invadere le superfici di limitazione degli ostacoli. Qualora ciò non fosse possibile, occorre chiedere per tempo, prima dell'inizio dei lavori, le necessarie autorizzazioni all'UFAC, Sezione SIAP.

2.4.5 L'esercente dell'aerodromo deve garantire un'informazione tempestiva e adeguata agli utenti nonché la pubblicazione completa dei dati rilevanti per l'aviazione.

2.5 *Oneri specifici della navigazione aerea concernenti le luci d'ostacoli sui tralicci ad alta tensione*

- 2.5.1 Le luci d'ostacolo sui pali devono essere rosse, omnidirezionali e di intensità luminosa bassa, con una potenza di almeno 10 cd.
- 2.5.2 L'esercente dell'aerodromo è responsabile del funzionamento impeccabile delle luci. Un eventuale guasto deve essere annunciato immediatamente per telefono o tramite un'e-mail (obstacles@bazl.admin.ch) all'UFAC, Sezione SIAP. Anche il ripristino del funzionamento deve essere comunicato al più presto.
- 2.5.3 La messa in funzione delle luci d'ostacolo deve essere confermata per iscritto e corredata di fotografie all'UFAC, Sezione LESA.
- 2.5.4 La demolizione, la sistemazione o la modifica di uno dei pali interessati deve essere notificata per iscritto all'UFAC, Sezione SIAP.

2.6 *Oneri dell'ESTI per il montaggio delle luci d'ostacolo sui tralicci ad alta tensione*

- 2.6.1 L'installazione deve avvenire conformemente alla direttiva ESTI n. 243.0702 „Konzepte für die Stromversorgung von Antennenanlagen auf Hochspannungsmasten“ (pubblicata solo in lingua tedesca).
- 2.6.2 L'installazione sui pali può avvenire soltanto sotto sorveglianza dell'esercente della linea AET/AIL.
- 2.6.3 Per evidenziare la separazione tra la messa a terra del palo e la messa a terra della rete, prima dell'allacciamento della linea si deve procedere alla misurazione dell'isolamento. Il risultato di tale misurazione deve essere presentato in sede di collaudo.
- 2.6.4 L'impresa deve comunicare l'ultimazione dell'impianto per iscritto all'ESTI, con copia all'UFAC, Sezione LESA, e allegare un attestato del montaggio che conferma che l'impianto corrisponde alle norme legislative ed è stato realizzato secondo le regole riconosciute dalla tecnica.
- 2.6.5 Alla notifica dell'ultimazione dei lavori deve essere allegato uno schema di connessione dal quale emerge come è stata eseguita la separazione.
- 2.6.6 È fatta eccezione per eventuali complementi, necessari in seguito all'ispezione dell'impianto.

2.6.7 L'ispezione per l'esame del montaggio conforme alle norme delle luci d'ostacolo sui tralicci ad alta tensione è eseguita dall'ESTI. I relativi costi sono fatturati in base agli oneri.

2.7 *Oneri della protezione dell'ambiente*

2.7.1 Natura e paesaggio

- a) Per quanto concerne le luci di guida, occorre attuare tutte le misure indicate nella documentazione per minimizzare l'effetto abbagliante.
- b) Al più tardi sei mesi dopo il termine dei lavori, un esperto dovrà verificare in modo approfondito l'impatto dell'illuminazione sulla fauna. Inoltre, dovranno essere elaborati gli eventuali interventi di ottimizzazione delle luci o le misure sostitutive adeguate. I risultati di queste verifiche dovranno essere inoltrati all'UFAC, Sezione LESA, all'attenzione dell'UFAM che esprimerà il suo parere in merito. Le misure rese eventualmente necessarie dovranno essere realizzate entro sei mesi dalla notifica della valutazione.
- c) I cunicoli per la posa dei cavi devono essere eseguiti in modo miniinvasivo, ripristinando alla fine lo stato originario dell'area d'intervento. Per analogia, si applicano le direttive per la protezione del suolo relative alla costruzione di impianti di trasporto in condotta (Direttive per la protezione del suolo, UFE 1997).
- d) Durante la costruzione dei pali deve essere minimizzato l'impatto sulle siepi e sui boschetti campestri. Al termine dei lavori, sulle aree interessate devono essere piantati cespugli indigeni adatti all'ubicazione.

2.7.2 Bosco

- a) I lavori per la posa del cavo e del palo n. 19-17 possono essere eseguiti soltanto se la superficie necessaria è stata contrassegnata dal servizio forestale competente.
- b) I lavori e gli interventi edili devono essere eseguiti con le debite cure nell'area forestale. In particolar modo, nell'area forestale è vietato erigere baracche o deporre terra scavata, veicoli e materiale di ogni genere.

2.7.3 Protezione delle acque

- a) Nessuna costruzione all'interno delle zone di protezione delle acque sotterranee deve scendere al di sotto del livello massimo della falda freatica.

- b) All'interno della zona di protezione S2 non possono essere costruiti piazzali, parcheggi per veicoli e macchine, impianti sanitari o effettuate asportazioni ecc. Per il cantiere sono in vigore le disposizioni della colonna "S2" della tabella Cantieri nelle Istruzioni pratiche per la protezione delle acque sotterranee.
- c) Le misure di protezione necessarie devono essere definite e i dispositivi di sorveglianza, di allarme e d'intervento devono essere predisposti e applicati durante la fase di costruzione nelle zone di protezione delle acque sotterranee in collaborazione con i servizi cantonali preposti alla protezione delle acque e con i proprietari delle captazioni. Devono inoltre essere definite e regolate in modo vincolante anche le misure di protezione e di prevenzione necessarie per la manutenzione successiva degli impianti. Una copia dell'accordo deve essere trasmessa per valutazione e l'approvazione all'UFAC, Sezione LESA, almeno 3 settimane prima dell'inizio dei lavori.
- d) I lavori di costruzione devono rispettare la normativa AIL-5.81 delle AIL SA per lavori di costruzione in zona S di protezione delle acque e le misure di protezione delle acque previste a pagina 23 del Regolamento delle zone di protezione della captazione di acqua potabile del pozzo comunale di Cadempino.
- e) Le componenti elettromeccaniche non devono contenere oli o sostanze liquide nocive che, in caso di fuoriuscita, potrebbero inquinare la falda freatica.
- f) Eventuali strati di copertura dei pali (anticorrosivi e/o di verniciatura) devono ottemperare i criteri di qualità in particolare per quanto concerne le sostanze critiche in grado di contaminare l'acqua di falda rispettivamente di captazione in caso di rilascio. In tal caso si dovrà evitare l'impiego di metalli pesanti critici, sostanze organiche clorate o contenenti metalli.
- g) Il trattamento di superfici dei nuovi pali non è da eseguire sul posto e i trattamenti anticorrosivi successivi sono da notificare all'Ufficio sicurezza e protezione del suolo della SPAAS.

3. Opposizioni

- 3.1 Si prende atto del ritiro delle opposizioni dei Comuni di Cureglia e Comano.
- 3.2 Le opposizioni sono respinte.

4. Emolumenti

- 4.1 La tassa per la presente decisione è calcolata secondo il tempo impiegato e fatturata alla richiedente separatamente.
- 4.2 I costi di vigilanza sul rispetto degli oneri disposti sono riscossi separatamente.

5. Notifica e comunicazione

Notifica per raccomandata a:

- Lugano Airport SA, via Aeroporto, 6982 Agno
- Municipio del comune di Porza, 6948 Porza (oppositore n. 1)
- A _____, 6948 Porza (oppositore n. 2)
- B _____, 6814 Lamone (oppositore n. 3)
- C _____, 6948 Porza (oppositore n. 4)
- D _____, 6948 Porza (oppositore n. 5)
- E _____, 6944 Cureglia (oppositore n. 6)
- F _____, 6943 Vezia (oppositore n. 7)
- G _____, 6948 Porza (oppositore n. 8)
- H _____, 6948 Porza (oppositore n. 9)

Per conoscenza a:

- Tribunale amministrativo federale, casella postale, 3000 Berna 14
- Ufficio federale dell'aviazione civile, 3003 Berna
- Ufficio federale dell'ambiente, Sezione EIA e organizzazione del territorio, 3003 Berna
- Ispettorato federale degli impianti a corrente forte (ESTI), Luppmenstrasse, 8320 Fehraltorf
- Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, Servizi generali, 6500 Bellinzona
- Municipio del Comune di Agno, 6982 Agno
- Municipio del Comune di Bioggio, 6934 Bioggio
- Municipio del Comune di Cadempino, 6814 Cadempino
- Municipio del Comune di Comano, 6949 Comano
- Municipio del Comune di Cureglia, 6944 Cureglia
- Municipio del Comune di Lamone, 6814 Lamone
- Municipio Città di Lugano, 6900 Lugano
- Municipio del Comune di Manno, 6928 Manno
- Azienda cantonale dei rifiuti, via Industria 16, 6934 Bioggio
- Azienda Elettrica Ticinese, Viale Officina 10, 6500 Bellinzona
- Aziende Industriali di Lugano (AIL) SA, Via della Posta 8, 6900 Lugano
- Consorzio di Manutenzione delle Opere di Arginatura esistenti e future del Basso Vedeggio, stab. Legato Reina, 6982 Agno
- Mondini G. Saverio, al Poggio, 6950 Tesserete

- Bernardoni Emma e Daldini Irma, c/o Bernardoni Emma, via E. Maraini 19, 6942 Savosa
- Brugnoli Giovanni, 6944 Cureglia
- Comunione ereditaria Aostalli-Adamini, Koller e Vassalli, c/o Aostalli-Adamini Gianfranco, via Navone 1, 6942 Savosa
- Fondazione San Maurizio, c/o Avv. Aostalli-Adamini Giuseppe, al Maggio, 6942 Savosa
- Skyguide SA, Flugplatzstrasse 44, 3123 Belp

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

Il Segretario generale supplente

sign. André Schrade

Rimedi giuridici

Contro la presente decisione o parti di essa può essere interposto un ricorso di diritto amministrativo entro 30 giorni presso il Tribunale amministrativo federale, casella postale, 3000 Berna 14. Il termine di ricorso decorre dal giorno successivo alla notifica personale alle parti in caso di notifica e dal giorno successivo alla pubblicazione in un foglio ufficiale in caso di pubblicazione.

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