

3003 Berna, 4 novembre 2013

Aeroporto di Lugano-Agno

Approvazione dei piani

Pavimentazione strada di servizio

A. Fattispecie

1. Domanda di approvazione dei piani

1.1 Domanda

Con lettera del 5 febbraio 2013 indirizzata all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), la Lugano Airport SA (LASA) ha presentato, a nome della Città di Lugano (concessionaria), una domanda di approvazione dei piani per la pavimentazione di una strada di servizio del localizer 01 (LOC 01).

1.2 Descrizione e motivazione

A nord della nuova antenna LOC 01 sarà realizzato un nuovo cancello con un tratto asfaltato che collega l'antenna alla strada comunale. Il nuovo accesso ha come scopo principale quello di permettere le azioni d'intervento delle forze di sicurezza sia all'interno della zona aeroportuale sia al suo esterno, come previsto nel manuale ICAO 9137, capitolo 3. Al fine di garantirne la transitabilità, la pavimentazione verrà eseguita in asfalto. Il portale potrà essere sfruttato per i lavori di costruzione della strada di servizio.

1.3 Documentazione relativa alla domanda

La documentazione contiene il modulo «domanda di costruzione», una matrice di rilevanza con una descrizione generale del progetto e riflessioni di carattere generale sui singoli impatti ambientali, un concetto di smaltimento dei rifiuti di cantiere, una situazione generale in scala 1:25'000, una planimetria (scala 1:500) nonché un piano tipo della strada (scala 1:50) e una documentazione «Management of Change – Safety Assessment».

1.4 Coordinamento di costruzione ed esercizio

Il progetto di costruzione non ha ripercussioni sull'esercizio di volo. Il regolamento di esercizio non è modificato.

2. Istruzione

2.1 Consultazione

Dopo verifica della documentazione, il 26 febbraio 2013 l'UFAC ha provveduto al suo inoltro al Dipartimento del territorio per la consultazione cantonale. Inoltre è stato consultato l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM).

2.2 *Prese di posizione*

L'UFAM, l'UFAC e il Dipartimento del territorio hanno inoltrato le loro prese di posizione, confermando che il progetto, a condizione che si soddisfino gli oneri richiesti, può essere realizzato conformemente alle norme.

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'articolo 2 dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). Secondo l'articolo 37 capoversi 1 e 2 della legge sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0), l'autorità competente per l'approvazione dei piani è il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

1.2 Diritto da osservare

La procedura d'approvazione dei piani avviene nel rispetto degli articoli 37–37i LNA e delle disposizioni dell'OSIA, in particolare degli articoli 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 prevede la pavimentazione di un passaggio esistente. È localmente delimitato e ha soltanto ripercussioni minime sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente. Per questi motivi può essere trattato con procedura semplificata – senza deposito pubblico – secondo l'articolo 37i LNA.

2. Nel merito

2.1 Portata ed esame

Dall'articolo 27d capoverso 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'articolo 27d capoverso 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*

Il progetto è necessario per poter effettuare la manutenzione del localizer indipendentemente dalle condizioni meteorologiche e per garantire ininterrottamente gli avvicinamenti strumentali.

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

Il progetto si situa interamente all'interno del perimetro aeroportuale e non comporta alcuna modifica a livello di pianificazione territoriale al di fuori del comprensorio aeroportuale. Esso può quindi essere considerato conforme alle esigenze legate alla pianificazione del territorio circostante.

Nella sua presa di posizione l'Ufficio dei corsi d'acqua prende atto del progetto di pavimentazione della strada di servizio prevista. Quest'ultimo segnala che in futuro il comparto subirà importanti interventi legati alla realizzazione della circonvallazione Agno-Bioggio (PTL). Il progetto di circonvallazione prevede anche lo spostamento del tracciato del riale Barboi con un nuovo tracciato a cielo aperto.

Quest'operazione andrebbe a risolvere i problemi legati alla presenza del corso d'acqua, attualmente intubato sotto la pista dell'aeroporto. La sistemazione del tratto a monte del corso d'acqua è poi la premessa necessaria per risolvere i problemi di capacità idraulica, a valle in zona Hangar. Inoltre nella pianificazione cantonale - Rivitalizzazioni, ai sensi dell'art. 41d Ordinanza sulla protezione delle acque (OPAc; RS 814.201), il corso d'acqua Barboi è considerato prioritario a livello cantonale, sarà quindi da prevedere per questo tratto un intervento di sistemazione idraulica e di valorizzazione naturalistica.

L'Ufficio segnala che il tracciato strada di servizio, oggetto della presente domanda, è potenzialmente in conflitto con il corridoio da riservare per il futuro corso d'acqua a cielo aperto; essendo la situazione di oggi non ancora completamente definita, si ritiene opportuno considerare il tracciato del Barboi lungo la strada cantonale - lato aeroporto. Il mantenimento di uno spazio libero a lato della strada cantonale per una rimessa a cielo aperto del riale Barboi riveste un interesse pubblico in quanto questo risolve l'attuale conflitto dovuto alla presenza del riale intubato direttamente sotto la pista e permette il recupero ai sensi della legge federale sulla protezione delle acque (LPAc; RS 814.20) e l'ordinanza corrispondente di questo importante corso d'acqua della zona.

Visto quanto sopra, il Cantone preavvisa la domanda in oggetto favorevolmente a condizione che la strada di servizio venga realizzata su un tracciato traslato il più possibile verso la pista dell'aeroporto, lasciando uno spazio libero verso la strada cantonale. Questo permette di non dover procedere a successive modifiche delle opere che si intendono realizzare.

Nella sua presa di posizione l'UFAM sostiene la richiesta del Cantone.

Nell'area prevista per la realizzazione della strada, lo spazio è molto limitato. Sul piano orizzontale, si deve assicurare la presenza di superfici che devono essere tenute libere da ostacoli e, sul piano verticale, i veicoli di servizio devono rispettare le superfici di limitazione degli ostacoli. Inoltre, la presenza di eventuali ostacoli, in particolare quelli mobili, nella «critical area» può disturbare la trasmissione di segnali del localizer, mettendo in pericolo la sicurezza aerea. Lo spazio a disposizione per spostare la strada di servizio è quindi estremamente ridotto: nella parte nord la strada deve correre necessariamente al di fuori della «critical area», mentre nella parte sud (ca. 80-90 m) è in linea di principio possibile spostarla di circa 3 m in direzione della pista. Rimane però da appurare se, secondo il Cantone, tali misure comporterebbero un sostanziale miglioramento della situazione.

Secondo l'articolo 37 cpv. 4 LNA va tenuto conto del diritto cantonale per quanto esso non limiti in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo. La strada di cui si prevede la realizzazione si troverà all'interno dell'area riservata per attività aeronautiche secondo il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA). Uno spostamento della strada di più di 3 m metterebbe in pericolo la sicurezza delle operazioni di volo. Inoltre, il progetto di spostamento del Barboi non è ancora definito nel dettaglio: per ora si tratta solo di un'intenzione di medio termine. Al momento attuale e, tenendo conto dello stato della pianificazione, anche nel prossimo futuro, non è sicuro che lo spostamento della strada progettata possa avere ripercussioni sul futuro corso del Barboi.

Il ridotto spazio a disposizione per il tracciato della strada e l'ancora vaga pianificazione per quanto concerne lo spostamento del Barboi, tuttavia, non giustificano una nuova pianificazione del tracciato stradale. L'UFAC ha verificato con i servizi cantonali competenti, se uno spostamento di circa 3 m del tracciato della strada in direzione della pista comporterebbe un miglioramento della futura pianificazione. Essi confermano che ciò non è ideale, ma costituisce un buon compromesso per fare spazio ad un futuro tracciato del corso d'acqua a cielo aperto. Il progetto dovrà essere modificato e attuato di conseguenza.

2.4 *Responsabilità dell'esercente dell'aerodromo*

L'articolo 3 capoverso 1 OSIA sancisce tra l'altro che «gli aerodromi devono essere configurati, organizzati e diretti in modo che l'esercizio sia disciplinato e che la sicurezza delle persone e delle cose sia sempre garantita [...]. Il titolare della concessione deve dotare l'aerodromo di un'infrastruttura adeguata e in ogni caso egli si assume la responsabilità di un esercizio sicuro (art. 10 cpv. 1 OSIA).

2.5 *Esigenze specifiche della navigazione aerea*

Secondo l'articolo 3 capoverso 1^{bis} OSIA, le norme e le raccomandazioni dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (OACI, ICAO in inglese) 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'articolo 9 OSIA stabilisce che l'UFAC deve esaminare il progetto dal profilo specifico della navigazione aerea.

L'UFAC ha effettuato l'esame e ha fissato i seguenti oneri per la fase di costruzione, la security e le pubblicazioni. L'esercente dell'aerodromo ne è già stato informato e non ha sollevato alcuna opposizione.

2.5.1 Fase di costruzione

a) Assenza di ostacoli

Secondo il catasto delle superfici di limitazione degli ostacoli dell'11 novembre 2010, l'intera area del cantiere si trova sul livello di transizione laterale, sulla superficie di decollo e, soprattutto, sulla «take-off flight path area» (superficie AOC) della pista 01. Il cantiere deve essere quindi notificato all'UFAC, secondo la procedura ordinaria, come ostacolo alla navigazione aerea. Inoltre, all'Ufficio deve essere anche inviata in allegato la prova dell'analisi delle ripercussioni del cantiere sulle operazioni di volo.

b) «Critical area» dell'impianto di navigazione

Il cantiere si trova al di fuori della «critical area» del LOC 01, eccezione fatta per tre punti: la parte immediatamente retrostante alle antenne, il collegamento alla fondazione esistente ad ovest delle antenne e l'accesso allo shelter. Nell'estate del 2012, un esperimento condotto con due veicoli antincendio (lungi 10 m e alti 3 m) ha dimostrato che durante la fase di costruzione non ci si dovranno attendere significativi disturbi dell'impianto di navigazione. Devono essere quindi attuati i provvedimenti, indicati nella relazione tecnica e finalizzati ad evitare tali disturbi.

c) Superficie di protezione del sistema delle luci di avvicinamento della pista 19

Si deve far sí che le macchine del cantiere non attraversino il «light plane» del sistema delle luci di avvicinamento della pista 19. Solo così la visibilità delle luci di avvicinamento alla pista potrà essere garantita in ogni momento. Le disposizioni concernenti il «light plane» secondo il capitolo 11.3 dell'«Attachment A Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation, Volume I» devono essere costantemente rispettate.

2.5.2 Security

Durante la fase di costruzione e di attuazione, devono essere rispettati e adempiuti i seguenti oneri concernenti la security.

L'area di costruzione può essere inclusa temporaneamente nell'«area lato città», provvista di recinzione e sorvegliata oppure devono essere applicati i controlli di accesso e i controlli di sicurezza prescritti.

Se l'area di costruzione è dichiarata «area lato città», la recinzione che la separa dall'area dell'aeroporto rilevante per la sicurezza deve essere adeguata. Deve essere inoltre predisposto un sistema di controllo in grado di rilevare ogni eventuale spostamento verso l'area rilevante per la sicurezza e che, se necessario, faccia scattare subito l'allarme.

Se l'area di costruzione non è dichiarata «area lato città», mediante adeguate misure si deve garantire che tutti i lavoratori dispongano di un badge d'accesso conformemente a quanto disposto nel Programma nazionale di sicurezza nell'aviazione o che vengano sorvegliati da una persona autorizzata. Inoltre, si deve procedere a un controllo e a una verifica dello stato di tutte le merci introdotte (inclusi i materiali di costruzione) conformemente alle disposizioni del capitolo 9 del suddetto Programma.

Il piano di attuazione delle disposizioni concernenti la security deve essere comunicato all'UFAC al più tardi quattro settimane prima dell'inizio dei lavori.

2.5.3 Pubblicazioni

Eventuali modifiche dell'esercizio aeroportuale a causa del cantiere devono essere pubblicate tempestivamente sul NOTAM. A tal fine, esse devono essere inoltrate al LIFS dell'UFAC (lifs@bazl.admin.ch) al più tardi tre giorni lavorativi prima dell'inizio della loro validità.

2.5.4 Inizio dei lavori, fine dei lavori e collaudo

L'inizio e la fine dei lavori devono essere comunicati all'UFAC per iscritto.

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

2.6.1 Protezione dell'aria

Si concorda con quanto indicato nella relazione tecnica per quanto riguarda l'attribuzione del cantiere ai provvedimenti del gruppo A della direttiva «Protezione dell'aria sui cantieri edili – direttiva aria cantieri». Devono essere attuate le relative misure di protezione.

2.6.2 Prevenzione dei rumori

Per quel che riguarda la fase di cantiere dovrà essere rispettata scrupolosamente la direttiva del 24 marzo 2006 sui provvedimenti di costruzione e d'esercizio per limitare

il rumore dei cantieri ai sensi dell'art. 6 dell'ordinanza federale del 15 dicembre 1986 contro l'inquinamento fonico (OIF; RS 814.41), elaborata dall'UFAM. Pertanto si dovranno adottare i seguenti provvedimenti atti a contenere nella massima misura possibile la molestia:

- lavori edili rumorosi → provvedimenti gruppo B
- lavori edili molto rumorosi → provvedimenti gruppo B
- trasporti edili → provvedimenti gruppo A

Si segnala inoltre che, a partire dal 1° luglio 2007, è in vigore l'ordinanza federale del DATEC sul rumore delle macchine all'aperto (ORMAp, RS 814.412.2), in base alla quale per le macchine e per gli apparecchi equipaggiati secondo lo stato riconosciuto della tecnica valgono i valori limite d'emissione fonica indicati nell'ordinanza stessa.

Queste condizioni e i provvedimenti necessari al rispetto delle normative sopraelencate devono essere inseriti nei capitolati d'appalto.

2.6.3 Protezione del suolo

I lavori di asporto e di deposito del suolo dovranno essere eseguiti in maniera da permettere il suo riutilizzo come suolo, ossia separando orizzonte A e orizzonte B e depositandoli separatamente. Tutti i lavori possono essere svolti unicamente in condizioni di suolo asciutto e con macchinari che non ne provocano la compattazione.

Il suolo asportato dovrà essere riutilizzato sul medesimo mappale per le sistemazioni finali. Qualora il riutilizzo del suolo scarificato, o parte di questo, non fosse possibile sul mappale stesso, dovranno essere eseguite le analisi sul grado di inquinamento chimico secondo le disposizioni dell'ordinanza contro il deterioramento del suolo (O suolo; RS 814.12). Il suo riutilizzo in zone all'esterno dell'area di progetto dovrà essere valutato e stabilito sulla base della direttiva UFAM «Istruzioni – Esame e riciclaggio del materiale di sterro»¹. A fine lavori il suolo dovrà essere rinverdito. Si raccomanda di eseguire tale opera a breve termine per favorire il ripristino del terreno ed evitare eventuali smottamenti, erosioni o l'infestazione con neofite invasive. Contro queste ultime si ritiene necessaria una manutenzione periodica del terreno per evitare la loro propagazione².

2.6.4 Gestione dei rifiuti

Il Cantone preavvisa favorevolmente la dichiarazione di smaltimento dei rifiuti di cantiere. Per lo smaltimento e/o la ricerca di materiale di scavo/sterro si invita a usu-

¹ Scaricabile dal sito: www.bafu.admin.ch - Documentazioni - Pubblicazioni dell'UFAM – Suolo.

² Cf. «Costruire proteggendo il suolo», UFAFP 2001 scaricabile dal sito: www.bafu.admin.ch - Documentazione - Pubblicazioni dell'UFAM - Suolo.

fruire della Borsa dei Materiali³, la piattaforma di scambio che offre la possibilità di contattare in modo confidenziale un fornitore o un richiedente con lo scopo di giungere a un accordo bilaterale per il riutilizzo del materiale.

Al termine dei lavori, nell'interesse della committenza, la direzione lavori dovrà controllare i certificati di smaltimento compilati dall'impresa esecutrice ed esibirli su richiesta all'autorità.

Gli oneri ambientali posti dal Cantone e dall'UFAM sono stati notificati alla richiedente e accettati da quest'ultima. Essi sono appropriati e proporzionati all'esigenza di garantire un'adeguata protezione dell'ambiente, giuridicamente validi e non limitano in modo sproporzionato la costruzione e l'esercizio dell'aerodromo. Essi sono integrati nel dispositivo della decisione.

2.7 *Conclusione*

Il progetto della città di Lugano per la pavimentazione della strada di servizio 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 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 capoverso 1 lettera d. Le spese per la presente decisione sono rimosse con una decisione sugli emolumenti separata, conformemente all'articolo 13 OEm-UFAC.

Le spese di vigilanza sul rispetto degli oneri disposti sono riscossi separatamente.

4. **Notifica e comunicazione**

La presente decisione è inviata tramite raccomandata alla concessionaria. Essa è inviata inoltre per conoscenza all'esercente dell'aerodromo, all'UFAC, all'UFAM e al Dipartimento del Territorio, al Comune di Bioggio nonché a Skyguide.

³ www.ti.ch/boma.

C. Decisione

Il progetto della città di Lugano per la pavimentazione della strada di servizio LOC 01 è autorizzato come segue:

1. Progetto

1.1 *Oggetto*

Pavimentazione della strada di servizio LOC 01 inclusa la costruzione di un nuovo accesso dalla strada comunale.

1.2 *Ubicazione*

Comune di Bioggio, mappale n° 491 RFD Bioggio.

1.3 *Documentazione rilevante*

- Documentazione «Strada di servizio – LOC 01», 9 novembre 2012, n. incarico 1284 1007 (inclusi matrice di rilevanza e concetto di smaltimento dei rifiuti di cantiere del 31 ottobre 2012);
- planimetria 1:25'000;
- situazione strada di servizio – LOC 01, 1:500, piano n. 1284 1007–162, 7 dicembre 2012;
- sezione tipo strada di servizio – LOC 01, 1:50, piano n. 1284 1007–152, 9 novembre 2012;
- documento «Management of Change, Safety assessment», versione 1.0, 5 febbraio 2013.

2. Oneri e condizioni

2.1 *Oneri di costruzione generali*

2.1.1 Per la costruzione e l'esercizio del presente impianto valgono le norme e le raccomandazioni per aerodromi dell'OACI.

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

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

2.1.4 I servizi cantonali sono autorizzati a verificare gli oneri da essi richiesti e a effettuare i necessari sopralluoghi. In caso di divergenze tra i servizi responsabili e la richiedente, deve essere interpellato l'UFAC, che decide in merito.

2.2 *Onere in vista dello spostamento del riale Barboi*

La richiedente è tenuta a spostare il tracciato della strada in direzione della pista di circa 3 m.

2.3 *Oneri specifici della navigazione aerea*

2.3.1 Assenza di ostacoli

Il cantiere deve essere notificato all'UFAC come ostacolo alla navigazione aerea. All'Ufficio deve essere anche comunicata l'altezza del più alto macchinario presente nel cantiere e inviata in allegato la prova dell'analisi delle ripercussioni del cantiere sulle operazioni di volo.

2.3.2 «Critical area» dell'impianto di navigazione

Devono essere attuati i provvedimenti indicati nella relazione tecnica e finalizzati ad evitare disturbi della «critical area».

2.3.3 Superficie preposta alla protezione del sistema di luci di avvicinamento della pista 19

Nella fase di costruzione, l'assenza di ostacoli nel «light plane» deve essere costantemente garantita durante l'esercizio dell'aeroporto.

2.3.4 Security

a) Il piano di attuazione delle disposizioni concernenti la security deve essere comunicato all'UFAC al più tardi quattro settimane prima dell'inizio dei lavori.

b) I lavori possono essere avviati solo dopo l'autorizzazione dell'UFAC.

2.3.5 Pubblicazioni

Eventuali modifiche dell'esercizio aeroportuale a causa del cantiere devono essere pubblicate tempestivamente sul NOTAM.

2.3.6 Inizio e fine dei lavori

La Sezione Piani settoriali e impianti dell'UFAC deve essere informata per iscritto al più tardi dieci giorni prima dell'inizio dei lavori e dieci giorni dopo la loro conclusione.

2.4 Oneri della protezione dell'ambiente

2.4.1 Protezione dell'aria

I provvedimenti di protezione previsti nella relazione tecnica conformemente alla direttiva «Protezione dell'aria sui cantieri edili – direttiva aria cantieri» devono essere attuati.

2.4.2 Prevenzione dei rumori

- a) Durante la fase di cantiere dovrà essere rispettata scrupolosamente la «direttiva sul rumore dei cantieri» dell'UFAM.
- b) Le condizioni e i provvedimenti necessari al rispetto delle normative contro il rumore dei cantieri devono essere inserite nei capitolati d'appalto.

2.4.3 Protezione del suolo

- a) I lavori di asporto e di deposito del suolo dovranno essere eseguiti in maniera da permettere il suo riutilizzo come suolo.
- b) Per quanto possibile, il suolo asportato dovrà essere riutilizzato sul medesimo mappale per le sistemazioni finali. Qualora il riutilizzo del suolo scarificato, o parte di questo, non fosse possibile sul mappale stesso, il suo riutilizzo in zone al di fuori di tale mappale dovrà avvenire conformemente alle istruzioni «Materiale di sterro» dell'UFAM.

3. Emolumenti

3.1 La tassa per la presente decisione è calcolata secondo il tempo impiegato e fatturata alla richiedente separatamente.

3.2 Le spese di vigilanza sul rispetto degli oneri disposti sono riscossi separatamente.

4. Notifica e comunicazione

Notifica per raccomandata a:

- Municipio Città di Lugano, 6900 Lugano

Per conoscenza a:

- Lugano Airport SA, via Aeroporto, 6982 Agno
- Ufficio federale dell'aviazione civile, 3003 Berna
- Ufficio federale dell'ambiente, Sezione EIA e organizzazione del territorio, 3003 Berna
- Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, Servizi generali, 6500 Bellinzona
- Municipio del Comune di Bioggio, 6934 Bioggio
- Skyguide SA, Flugplatzstrasse 44, 3123 Belp

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

sign. Véronique Gigon
Segretaria generale supplente

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, 9023 San Gallo. Il termine di ricorso decorre dal giorno successivo alla notifica personale alle parti in caso di notifica e dal giorno successivo alla pubblicazione in un foglio ufficiale in caso di pubblicazione. I termini non decorrono dal 18 dicembre al 2 gennaio incluso.

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.