



3003 Berna, 24 maggio 2016

Aeroporto di Lugano-Agno

Approvazione dei piani

Rifacimento della pavimentazione e chiusura temporanea della pista

A. Fattispecie

1. Domanda di approvazione dei piani

1.1 *Domanda*

Con domanda del 15 gennaio 2016 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 il rifacimento della pavimentazione della pista, con conseguente chiusura temporanea dell'aeroporto.

1.2 *Descrizione*

Il progetto prevede il rifacimento dell'attuale pavimentazione delle pista principale (1350 m), ad eccezione del recente prolungamento (70 m).

L'intervento prevede tre fasi:

- a) sostituzione dei cordoli perimetrali (lavoro notturno ca. 30 notti);
- b) fresatura del manto esistente nella parte centrale su una larghezza di 15 m e una profondità di ca. 15 cm e sulle parti laterali su una profondità di solo 7,5 cm. Successiva posa di uno strato bituminoso portante sulla parte centrale e stesura del manto d'usura di 3 cm su tutta la superficie della pista (lavoro diurno per 9 giorni);
- c) rifacimento del grooving¹ un mese ca. dopo la posa del manto d'uso (lavoro notturno 12 notti ca.).

Durante la fase b, prevista dal 10 al 19 ottobre 2016, chiusura dell'aeroporto per tutte le operazioni di volo.

1.3 *Motivazione*

Il progetto trova motivazione nella necessità di sostituire un asfalto particolarmente degradato.

Secondo la richiedente la chiusura dell'aeroporto per 9 giorni è l'opzione migliore, tenendo conto degli aspetti di safety, security, efficienza e operatività dell'aeroporto. L'altra opzione avrebbe comportato lavori notturni per un periodo di 55 giorni.

¹ Il grooving è un metodo di fresatura dell'asfalto per drenare l'acqua dalla superficie migliorando in modo sostanziale l'aderenza al suolo dei pneumatici.

1.4 *Documentazione relativa alla domanda*

L'incarto contiene i documenti seguenti:

- domanda di costruzione per il rifacimento della pavimentazione della pista e chiusura dell'aeroporto, tabella del 16 gennaio 2015;
- domanda di costruzione per i Comuni di Agno, Bioggio e Muzzano (modulo cantonale) del 15.12.15;
- pianta situazione generale, scala 1:25'000, 15.12.2015;
- relazione tecnica, Studio Bernardoni SA, dicembre 2015;
- rifacimento pavimentazione pista, Safety Assessment, versione 2.0, 13.11.2015;
- planimetria stato attuale, scala 1:1'000/1:10, n° 6982/520/010, 15.12.2015;
- planimetria progetto, scala 1:1'000/1:50/1:10, n° 6982/520/011, 15.12.2015;
- planimetria delimitazioni di cantiere, scala 1:2'000, n° 6982/520/012, 15.12.2015.

Nel corso della procedura, su richiesta dei servizi cantonali, la richiedente ha fornito con lettera del 22 febbraio 2016 dello studio Bernardoni SA informazioni complementari concernenti la gestione dei rifiuti.

1.5 *Coordinamento di costruzione ed esercizio*

Al di fuori della chiusura della pista durante una fase di costruzione, il progetto non ha ripercussioni sull'esercizio di volo. Il regolamento d'esercizio non è modificato.

2. Istruzione

2.1 *Consultazione, pubblicazione e deposito pubblico*

Dopo verifica della documentazione, il 13 gennaio 2016 l'UFAC ha provveduto al suo inoltro al Dipartimento del territorio per la consultazione cantonale. La domanda è stata pubblicata il 2 febbraio 2016 nel Foglio federale (2016 466) e il 26 gennaio 2016 nel Foglio ufficiale cantonale n. 007/2016. Il relativo deposito pubblico ha avuto luogo dal 3 febbraio al 3 marzo 2016 presso il Dipartimento del territorio a Bellinzona, così come nei Comuni di Agno, Bioggio, Muzzano e Lugano. È stato inoltre consultato l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM).

2.2 *Opposizioni e prese di posizione*

Non sono state inoltrate opposizioni contro il progetto entro il termine previsto.

Sono pervenute le prese di posizione seguenti:

- Dipartimento del territorio del Cantone Ticino, del 29 febbraio 2016;
- Divisione Sicurezza delle infrastrutture (SI) dell'UFAC, esame aeronautico del 5 aprile 2016;
- Ufficio federale dell'ambiente, del 6 aprile 2016.

Tutte le prese di posizione sono state trasmesse alla LASA, la quale ha avuto la possibilità di esprimersi in merito.

La richiedente si è espressa sulle prese di posizione con lettera del 18 aprile 2016. Le osservazioni riguardano solo l'esame aeronautico. In seguito a un'apposita riunione svoltasi a Lugano il 2 maggio 2016, sono state apportate talune precisazioni e modifiche all'esame aeronautico del 5 aprile 2016.

L'istruzione si è conclusa con la modifica dell'11 maggio 2016 dell'esame aeronautico della divisione SI.

B. Considerandi

1. In ordine

1.1 Competenza

Il progetto di costruzione inoltrato serve all'esercizio dell'aeroporto e va pertanto considerato come 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 37–37h 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'aeroporto (art. 37 cpv. 4 LNA).

1.3 Procedura

Il progetto e in particolare la fase di costruzione con le limitazioni operative dell'aeroporto può toccare interessi degni di protezione di un numero non identificabile di interessati. Per questo motivo, è applicata la procedura d'approvazione dei piani ordinaria, secondo l'articolo 37d LNA.

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

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 le-

gate alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio. In virtù dell'articolo 27^d capoverso 2 OSIA, le domande formulate in base al diritto cantonale devono essere prese in considerazione, sempreché l'esercizio o la costruzione dell'aeroporto non ne siano limitati in modo sproporzionato.

2.2 *Motivazione*

Il progetto è necessario per mantenere l'operabilità dell'aeroporto ed è quindi sufficientemente motivato.

La richiedente motiva la chiusura di 9 giorni delle attività di volo con un minore impatto dei lavori notturni sui residenti, minori rischi per la sicurezza e una migliore qualità di esecuzione dei lavori.

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

Il progetto di risanamento si situa interamente all'interno del perimetro aeroportuale e non comporta alcuna modifica della situazione attuale.

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 (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'articolo 9 OSIA stabilisce che l'UFAC deve esaminare il progetto dal profilo specifico della navigazione aerea.

L'esame è stato effettuato dalla Divisione Sicurezza delle infrastrutture (SI) e riguarda lo stato finale e di esercizio della costruzione, le diverse fasi di costruzione, le necessarie pubblicazioni aeronautiche, le notifiche di costruzione (inizio e conclusione dei lavori) e il collaudo. In merito a tali punti, la Divisione SI stabilisce una serie di oneri per il mantenimento e la garanzia della sicurezza delle operazioni di volo e al suolo sia durante la fase di costruzione che dopo la conclusione dei lavori. Le richieste dell'UFAC si basano sulle prescrizioni tecniche (nello specifico LNA e OSIA, An-

nex 14 OACI o AESA, con relativi manuali). Esse appaiono giustificate e opportune e l'esame specifico della navigazione aerea (allegato 1) diventa parte integrante della presente decisione. Le condizioni formulatevi devono essere attuate; il relativo onere sarà integrato nel dispositivo della presente decisione.

Prima di dare avvio al progetto, la richiedente deve inoltrare all'UFAC ulteriori documenti e prove necessarie per l'esame aeronautico. Al fine di garantire la sicurezza, la richiedente potrà iniziare i lavori solo dopo che l'UFAC avrà concluso l'esame di tale documentazione e dato il suo nullaosta.

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

L'UFAM chiede nella sua presa di posizione delle misure per la protezione del rumore durante la fase di cantiere.

Nella sua presa di posizione il Dipartimento del territorio chiede delle misure per la protezione dell'aria e dei rumori. Inoltre fa delle osservazioni concernenti il rischio d'alluvionamento.

2.6.1 Protezione dell'aria

Durante la fase di cantiere devono essere adottati i provvedimenti del gruppo B, secondo la direttiva «Protezione dell'aria sui cantieri edili» pubblicata dall'UFAM.

2.6.2 Protezione dei rumori

L'UFAM chiede l'elaborazione di un piano sul rumore al più tardi entro l'inizio dei lavori e il suo inoltro all'UFAM, da parte dell'autorità decisionale, per esame. Detto piano dovrebbe contemplare come misure, oltre alla concentrazione dei lavori entro un determinato lasso di tempo e l'utilizzazione di apparecchi poco rumorosi, almeno anche l'informazione concernente i periodi di rumore dei cantieri per i residenti.

Dal canto suo, il Dipartimento del territorio chiede che per regolare e limitare i rumori provenienti dal cantiere e dal traffico indotto dovrà essere rispettata, durante tutte le fasi dei lavori, la Direttiva sul rumore dei cantieri del 2 febbraio 2000, aggiornata al 24 marzo 2006, edita dall'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM). Si dovranno pertanto adottare in particolare i seguenti provvedimenti:

- per i lavori edili rumorosi: provvedimenti gruppo A;
- per i lavori edili molto rumorosi: provvedimenti gruppo B (di notte C);
- per i trasporti edili: provvedimenti gruppo A.

Le limitazioni delle emissioni devono essere inasprite se è certo e probabile che gli effetti, tenute conto del carico inquinante esistente, divengano dannosi o molesti (art. 11 cpv. 3 LPAmb). Deve inoltre essere rispettata anche l'ordinanza federale del

DATEC del 22 maggio 2007 sul rumore delle macchine all'aperto (ORMAp; RS 814.412.2). Essa riprende la direttiva europea in materia (2000/14/CE), 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.

Per motivi di protezione fonica il Dipartimento del territorio chiede che i lavori siano eseguiti nel periodo diurno (variante A), specificando che in base alla Direttiva sul rumore dei cantieri il periodo diurno è compreso dalle ore 07:00 alle ore 19:00.

Le richieste dell'UFAM e del Dipartimento del territorio vengono recepite, ad eccezione della richiesta di eseguire i lavori esclusivamente nel periodo diurno tra le ore 07:00 e le ore 19:00.

Conformemente alla domanda, la sostituzione dei cordoli perimetrali (fase a) e il grooving (fase c) devono essere svolti di notte. Una chiusura dell'aeroporto oltre i 9 giorni richiesti viene ritenuta non giustificata da parte del DATEC e per questo motivo non viene recepita come onere. La richiedente tuttavia, per la fresatura, la stesura dello strato bituminoso e del manto d'usura (fase b), che in linea di principio avvengono di giorno, deve poter avere anche la possibilità di far fronte a eventuali ritardi, lavorando dopo le ore 19:00. Per questi motivi, l'onere non viene recepito. La richiedente deve comunque organizzare la fase b del programma di costruzione in modo che, con uno svolgimento ordinario, non ci siano lavori rumorosi dopo le ore 19:00.

2.6.3 Pericoli naturali

Il Dipartimento del territorio segnala che il comparto è interessato da pericolo di alluvionamento del fiume Vedeggio. Il progetto di sistemazione e premunizione del fiume Vedeggio è in corso e la sua fase esecutiva sarà ripartita su diversi anni. A seguito della sistemazione del fiume il comparto sarà libero dal pericolo di alluvionamento. La tempistica della realizzazione delle opere di premunizione può essere verificata presso il Consorzio sistemazione del fiume Vedeggio da Camignolo alla Foce (ncv@bluewin.ch). Il progetto in esame deve considerare quindi che nei prossimi tempi, fino alla conclusione dei lavori di sistemazione del fiume Vedeggio, il comparto può essere interessato da alluvionamento, con livelli d'acqua stimati, in caso di piena centenaria, fino a +50 cm rispetto alla quota attuale del terreno. Tutte le opere situate a una quota inferiore sono dunque a rischio di essere danneggiate in modo grave dall'acqua.

È sufficiente la segnalazione, non sono necessari oneri specifici.

2.6.4 Conclusione

Gli oneri ambientali posti dall'UFAM e dal Cantone sono stati notificati alla richiedente e accettati da quest'ultima. Ad eccezione dell'onere del Cantone concernente i lavori notturni, gli oneri 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. Con la riserva concernente i lavori esclusivamente diurni, gli oneri sono integrati nel dispositivo della decisione.

2.7 *Cessazione temporanea dell'esercizio di volo*

Per quel che concerne la chiusura dell'aeroporto, la richiedente ha presentato nell'incarto i vantaggi di questa variante in modo appropriato e completo. In particolare emerge la volontà di evitare lavori molto rumorosi durante la notte per un periodo di 55 giorni. La relativa riduzione dell'esposizione ai rumori notturni di cantiere dei residenti viene valutata dal DATEC come punto forte della variante. Anche il fatto di poter evitare rischi nell'esercizio di volo, con una conseguente maggiore sicurezza durante le fasi di costruzione e una migliore esecuzione sul piano qualitativo dei lavori, risultano elementi a favore della variante richiesta.

Dall'altro canto vi sono gli svantaggi che le compagnie aeree, le scuole di volo, le imprese di manutenzione e gli altri utenti dell'aeroporto devono sopportare durante il periodo di chiusura dello scalo. La richiedente ha informato tempestivamente gli utenti principali dell'aeroporto sulle intenzioni della LASA, concordando con loro il periodo dei lavori in modo da ridurre al minimo, per quanto possibile, le ripercussioni negative dovute alla chiusura dell'aeroporto. Occorre pure segnalare che non è stata inoltrata nessuna opposizione contro la chiusura dello scalo.

Nella loro presa di posizione, sia l'UFAM che il Cantone Ticino sostengono la variante che prevede una cessazione temporanea dell'esercizio di volo.

Ponderando i vari interessi, il DATEC è giunto alla conclusione che la variante dei lavori richiesta con una chiusura dell'aeroporto durante il periodo dal 10 ottobre al 19 ottobre 2016 è da preferire di gran lunga a quella con una fase di costruzione più lunga e lavori notturni.

2.8 *Esecuzione*

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 il DATEC che decide in merito.

2.9 *Conclusione*

Il progetto della città di Lugano per il rifacimento della pavimentazione della pista e la chiusura temporanea della pista 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. **Diritto di firma**

Con decisione del 18 dicembre 2013, la Consigliera federale Doris Leuthard ha conferito in virtù dell'articolo 49 della legge sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010) ai membri della direzione dell'UFAC il diritto di firmare in suo nome decisioni di approvazione dei piani secondo l'articolo 37 capoverso 2 lettera a LNA.

4. **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 rimosse separatamente.

5. **Notifica e comunicazione**

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

Decisione

Il progetto della città di Lugano per il rifacimento della pavimentazione della pista e la chiusura dell'aeroporto dal 10 al 19 ottobre 2016 viene approvato come segue:

1. Progetto

1.1 *Oggetto*

Rifacimento della pavimentazione della pista e grooving su tutta la sua lunghezza.

Chiusura dell'aeroporto dal 10 al 19 ottobre 2016.

1.2 *Ubicazione*

Comune di Agno, mappale n° 890;

Comune di Bioggio, mappale n° 512, 523, 611 e 612;

Comune di Muzzano, mappale n° 509, 510, 513 e 514.

1.3 *Documentazione rilevante*

- domanda di costruzione per il rifacimento della pavimentazione della pista e chiusura dell'aeroporto, tabella del 16 gennaio 2015;
- domanda di costruzione per i Comuni di Agno, Bioggio e Muzzano (modulo cantonale) del 15.12.15;
- pianta situazione generale, scala 1:25'000, 15.12.2015;
- relazione tecnica, Studio Bernardoni SA, dicembre 2015;
- rifacimento pavimentazione pista, Safety Assessment, versione 2.0, 13.11.2015;
- planimetria stato attuale, scala 1:1'000/1:10, n° 6982/520/010, 15.12.2015;
- planimetria progetto, scala 1:1'000/1:50/1:10, n° 6982/520/011, 15.12.2015;
- planimetria delimitazioni di cantiere, scala 1:2'000, n° 6982/520/012, 15.12.2015;
- lettera del 22.02.2016 dello Studio Bernardoni SA concernente la gestione dei rifiuti.

2. Oneri e condizioni

2.1 *Oneri generali di costruzione*

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

- 2.1.2 Durante la fase di costruzione deve essere garantita in ogni momento la sicurezza dell'esercizio. La direzione dell'aeroporto è responsabile del relativo coordinamento.
- 2.1.3 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 il DATEC che decide in merito.
- 2.1.4 Il committente, o il suo rappresentante, è responsabile della notifica di tutte le condizioni, oneri e termini in relazione all'autorizzazione di costruzione dell'impresa in questione. Se durante la realizzazione del progetto cambia il committente o l'autore del progetto, occorre comunicarlo per iscritto ai servizi responsabili. Finché ciò non avviene, la responsabilità è del committente o dell'autore del progetto originario.

2.2 *Oneri specifici della navigazione aerea*

- 2.2.1 Gli oneri della Divisione SI dell'UFAC contenuti nell'esame aeronautico devono essere osservati e attuati (allegato 1).
- 2.2.2 I lavori di costruzione potranno iniziare solo quando l'UFAC avrà esaminato la documentazione complementare richiesta e rilasciato il suo nullaosta.
- 2.2.3 L'impianto può essere utilizzato per il traffico di volo soltanto dopo il nullaosta da parte dell'UFAC.
- 2.2.4 L'esercente dell'aerodromo deve garantire un'informazione tempestiva e adeguata agli utenti nonché la pubblicazione completa dei dati rilevanti per l'aviazione.

2.3 *Oneri della protezione dell'ambiente*

2.3.1 Protezione dell'aria

Durante la fase di cantiere devono essere adottati i provvedimenti del gruppo B secondo la direttiva «Protezione dell'aria sui cantieri edili» pubblicata dall'UFAM.

2.3.2 Rumore

- a) Quattro settimane prima dell'inizio dei lavori deve essere trasmesso per esame all'UFAC (Sezione LESA) un piano sul rumore secondo la direttiva «Rumore dei cantieri».
- b) Durante la fase di cantiere devono essere adottati i seguenti provvedimenti secondo la direttiva «Rumore dei cantieri» pubblicata dall'UFAM:
 - per lavori edili rumorosi: provvedimenti gruppo A

- per lavori edili molto rumorosi: provvedimenti gruppo B (di notte C)
 - per trasporti edili: provvedimenti gruppo A.
- c) Sui cantieri possono essere utilizzate solo macchine che corrispondono allo stato riconosciuto della tecnica conformemente alla direttiva «Rumore dei cantieri» dell'UFAM.
- d) Il programma dei lavori per la fase b (fresatura, stesura del strato bituminoso e del manto d'usura) deve assicurare che con uno svolgimento ordinario dei lavori non vi siano lavori rumorosi tra le ore 19:00 e le ore 07:00.

2.3.3 Gestione dei rifiuti

- a) Lo smaltimento e/o riciclaggio deve avvenire secondo la proposta contenuta nella lettera del 22 febbraio 2016.
- b) I risultati delle analisi del PAH (Polycyclic Aromatic Hydrocarbons) e la destinazione finale del materiale dovranno essere comunicati all'Ufficio dei rifiuti e dei siti inquinati.

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 rimosse separatamente.

4. Notifica e comunicazione

Notifica per raccomandata a:

- Municipio Città di Lugano, 6900 Lugano
- Lugano Airport SA, via Aeroporto, 6982 Agno

Per conoscenza a:

- Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), Sezione EIA e ordinamento del territorio, 3003 Berna
- 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 Muzzano, 6933 Muzzano
- Skyguide SA, Flugplatzstrasse 44, 3123 Belp

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni
agente attraverso l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)



Christian Hegner, Direttore

Allegati:

- Allegato 1: esame aeronautico della Divisione SI (incl. piani allegati)

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.

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.