

Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL)
Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)
Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC)
Federal Office for Civil Aviation (FOCA)

442.29 fep

3003 Berna, 28 luglio 2004

Aeroporto regionale di Lugano-Agno

Avvicinamenti indiretti IFR alla pista 19 (Modifica del regolamento d'esercizio)

Domande presentate da
Aeroporto Città di Lugano

Decisione

I Fatti

1. Con decisione del 2 ottobre 2003, l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) ha, per ragioni di sicurezza, imposto all'aeroporto di Lugano-Agno delle restrizioni operative. In particolare, gli avvicinamenti strumentali (IFR) da sud (pista 01) possono essere ora effettuati solamente con velivoli certificati per angoli di discesa di 6° o superiori. Sono stati inoltre aumentati da 1'500 a 3'100 metri i limiti minimi di visibilità per la procedura di avvicinamento strumentale. Per tutte le altre procedure di volo e di atterraggio, i limiti minimi di visibilità sono stati portati a 5'000 metri.

L'esercente dell'aeroporto ha elaborato procedure di avvicinamento alternative per consentire l'atterraggio in condizioni IFR anche di velivoli certificati per meno di 6°.

2. Con lettera del 5 marzo 2004 la Città di Lugano, rappresentata dalla direzione dell'aeroporto di Lugano, in quanto esercente dell'Aeroporto Città di Lugano, sottopone all'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC) nuove procedure d'avvicinamento strumentale e ne chiede l'approvazione.

La proposta prevede l'introduzione di due procedure di avvicinamento „LLZ-DME Runway 01 followed by circling 19“ alla pista 19 (da nord). Una procedura può essere utilizzata da tutti gli aeromobili e l'altra è riservata a aeromobili certificati per avvicinamenti ripidi (steep approach, 5.5°). Inoltre si chiede l'introduzione di una nuova procedura di circling a bassa quota (indicata nella domanda come "special circling"; nuova denominazione: "Circling Charlie") a 2'600 piedi (ca. 790 m s.l.m.), che può essere utilizzata in caso di condizioni meteorologiche sfavorevoli. L'attuale avvicinamento detto "standard circling 19" (nuova denominazione: "Circling Foxtrot") viene innalzato di circa 100 m e portato da 2'800 piedi (850 m s.l.m.) a 3'100 piedi (954 m s.l.m.); sopra il lago, inoltre, il suo andamento viene reso simile a quello del nuovo percorso di avvicinamento. Rispetto a prima, il percorso al di sopra del lago è prolungato di ca. 3 km e curva a est solamente all'altezza di Magliaso. Inoltre viene abolito il "night circling 19", utilizzato di rado.

Il 13 luglio 2004 la direzione dell'aeroporto di Lugano presenta una verifica della procedura Circling Charlie elaborata da Skyguide il 12 luglio 2004, nella quale è illustrata una Missed approach procedure conforme ai criteri fissati da PANS-OPS e JAR-OPS.

3. La domanda di modifica inoltrata comprende i seguenti documenti:
 - Lettere di Lugano Airport del 5 marzo 2004 e del 13 luglio 2004
 - Valutazioni inerenti alle immissioni acustiche (incl. Appendice A e B)
 - Additional note to the LLZ-DME 01 approach and circling 19 procedures

- Rapporto WX: Lugano Airport, LSZA LLZ-DME 01, circling 19 Special Procedure for 5.5° approach angle
- Rapporto Skyguide, LSZA: revisione della procedura Circling Charlie

Inoltre l'esercente ha presentato una proposta di modifica del manuale d'informazione aeronautica (AIP; ADMT/AIRAC APR 2004).

4. L'UFAC ha invitato i Comuni di Agno, Bioggio, Breganzona, Massagno, Muzzano, Savosa e Lugano, la regione Malcatone, il Dipartimento del Territorio, l'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (UFAFP) e Skyguide a presentare un parere. Inoltre il progetto è stato presentato e discusso nell'ambito del gruppo di lavoro sulle procedure di volo (AGF; gruppo di lavoro tecnico costituito da esperti del settore dell'aviazione).
5. Il Cantone, la regione e i Comuni danno un preavviso favorevole e sostengono l'aeroporto nei suoi sforzi di assicurare un parziale recupero dell'operatività persa. In parte avanzano riserve poiché, a causa della mancanza, nella domanda, di calcoli relativi all'esposizione al rumore, non sono in grado di valutare in modo sufficiente le conseguenze relative all'inquinamento fonico. Essi si riservano anche, in parte, di chiedere un'ulteriore revisione della procedura nel caso in cui dovesse verificarsi un aumento del traffico di entità superiore a quella prevista nella documentazione allegata alla domanda. La Città di Lugano sostiene il progetto e ne sottolinea l'urgenza. L'UFAFP approva il progetto a determinate condizioni. Nel quadro del gruppo di lavoro AGF, anche Skyguide si è espressa positivamente sul progetto e lo ha confermato per iscritto dopo la seduta.

II Considerandi

1. Aspetti formali

- 1.1 Le procedure di avvicinamento costituiscono parte integrante del regolamento d'esercizio; la richiesta presentata costituisce quindi formalmente una richiesta di modifica del regolamento d'esercizio dell'aeroporto. Di conseguenza, la procedura di approvazione è retta dagli artt. 36c e 36d della legge federale sulla navigazione aerea (LNA; RS 748.0) e dall'art. 23 segg. dell'ordinanza sull'infrastruttura aeronautica (OSIA; RS 748.131.1). Secondo l'art. 36c cpv. 3 LNA, l'approvazione del regolamento d'esercizio è di competenza dell'UFAC.

- 1.2 Secondo l'articolo 36d LNA, le domande di modifica del regolamento d'esercizio con effetti sostanziali sull'esposizione al rumore devono essere depositate pubblicamente. Dalla documentazione presentata si evince che le modifiche richieste, nel loro complesso, non hanno effetti sostanziali sull'esposizione al rumore. Questo parere è condiviso anche dall'UFAFP. Poiché i requisiti di cui all'art. 36d cpv. 1 LNA non sono soddisfatti, non si applica la procedura con deposito pubblico.
- Nel quadro della sua libertà di apprezzamento, l'UFAC è autorizzato a chiedere il parere di altri enti. In relazione al progetto, esso ha ascoltato l'UFAFP e Skyguide AG nonché il Cantone Ticino, la regione Malcantone e i Comuni interessati di Agno, Bioggio, Breganzona, Massagno, Muzzano, Savosa e Lugano.
- 1.3 Il progetto non comporta né un ampliamento né cambiamenti d'esercizio sostanziali ai sensi dell'art. 2 cpv. lett. a dell'ordinanza concernente l'esame dell'impatto sull'ambiente (OEIA; RS 814.011). Pertanto non sottostà all'obbligo di esecuzione di un esame dell'impatto sull'ambiente.
- 1.4 La domanda soddisfa i requisiti formali di cui all'art. 24 OSIA: contiene un progetto delle modifiche del regolamento completo di commento e motivazione nonché sufficienti indicazioni sugli effetti delle modifiche sul territorio e sull'ambiente. Il progetto non ha alcun influsso sul catasto di limitazione degli ostacoli né sul catasto d'esposizione al rumore. Neppure il piano delle zone di sicurezza è toccato dal progetto. La relativa documentazione non è quindi necessaria.

2. Nel merito

2.1 Contenuto dell'esame

Conformemente all'art. 25 cpv. 1 OSIA, il regolamento d'esercizio è approvato se

- il contenuto è conforme agli obiettivi e alle esigenze del Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica (PSIA);
- le esigenze della concessione d'esercizio e dell'approvazione dei piani sono attuate;
- le esigenze specifiche della navigazione aerea nonché quelle
- legate alla pianificazione del territorio e alla protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio sono adempiute.

2.2 Motivazione del progetto

L'Aeroporto Città di Lugano motiva le modifiche con la necessità di mantenere l'attività aerea anche dopo il 30 giugno 2004 così come è stato permesso a Swiss International Air Lines e a Jet Aviation Business Jet AG sulla base di un'autorizzazione in deroga limi-

tata nel tempo. Inoltre la presente procedura è da considerare parte integrante delle misure che si intendono adottare per migliorare l'operatività dell'aeroporto dopo le restrizioni operative imposte dall'UFAC. La motivazione non è contestata da nessuna delle parti interessate. Al contrario, tutti gli enti pubblici interpellati sostengono espressamente gli sforzi dell'aeroporto.

2.3 Rapporto con il Piano settoriale dell'infrastruttura aeronautica e con la concessione d'esercizio

Nella parte generale del PSIA, l'aeroporto di Lugano-Agno è indicato come aeroporto regionale con servizi di linea. Come tale deve offrire un'infrastruttura corrispondente alla sua funzione e allo standard internazionale (cfr. PSIA Parte III B1-B7 - 7 segg., decisione D3 e principio P10).

Le misure disposte dall'UFAC per ragioni di sicurezza hanno comportato limitazioni sensibili dell'esercizio, in particolare per quanto riguarda il traffico aereo di linea e il traffico commerciale, e ridotto quindi l'operatività dell'aeroporto. Da questo punto di vista le modifiche richieste sono da salutare positivamente, poiché comportano un miglioramento dell'esercizio rispetto alla situazione odierna e sono in armonia sia con la parte concettuale del PSIA, sia con la scheda di coordinamento di Lugano, che sta per essere approvata dal Consiglio federale.

In relazione alla presente domanda di modifica non esistono vincoli derivanti dalla concessione d'esercizio o da un'approvazione dei piani.

Nell'ottica del piano settoriale e della concessione d'esercizio non vi è quindi nulla che si opponga all'approvazione della modifica del regolamento d'esercizio.

2.4 Requisiti concernenti la tecnica della navigazione aerea

L'AGF, Skyguide e l'UFAC hanno esaminato le procedure presentate e hanno rilevato che, con le seguenti condizioni, esse soddisfano i requisiti concernenti la tecnica della navigazione aerea.

A causa della situazione topografica, le condizioni di visibilità esistenti nella zona dei due Circling non possono essere valutate in maniera affidabile dall'aeroporto. Per questa ragione non è neanche possibile, attualmente, garantire le necessarie condizioni minime di visibilità a un pilota che intende seguire uno dei Circling. Vi è quindi il rischio che durante il Circling egli venga a trovarsi in condizioni meteorologiche di volo strumentale (IMC).

Dal momento che la quota di volo prevista per il Circling Foxtrot è maggiore di quella relativa al Circling Charlie, bisogna partire dal presupposto che un pilota, in simili condizioni di visibilità, decida già al punto di mancato avvicinamento (missed approach point) se avviare una procedura di go-around o se eseguire l'avvicinamento sul Circling Charlie,

sempre a condizione di essere in possesso dei necessari requisiti. Per il Circling Charlie sono state quindi predisposte procedure che consentono la prosecuzione sicura del volo anche in condizioni IMC (Contingency Missed Approach). Nella sua verifica del Circling Charlie del 12 luglio 2004, Skyguide ha illustrato diverse possibili varianti di procedure di Contingency Missed Approach conformi a PANS-OPS e JAR-OPS. Skyguide richiama tuttavia l'attenzione sul fatto che le procedure di Contingency Missed Approach non corrispondono agli standard ICAO. Un operatore deve dimostrare di essere in grado di eseguire, a partire dal Circling Charlie, una procedura di Contingency Missed Approach con supporto di navigazione. Questa procedura deve essere approvata dall'UFAC.

La procedura Circling Foxtrot può essere seguita solamente se le condizioni di minime di visibilità sono fissate in modo tale da escludere la possibilità di venirsi a trovare in condizioni IMC. La visibilità minima è quindi fissata a 5000 metri durante il giorno. Le condizioni di visibilità per il Circling Charlie sono fissate a 3000 metri durante il giorno e la quota minima della base principale delle nubi a 1700 piedi AAL.

La valutazione operativa delle due procedure di circling si è finora limitata alle ore diurne. La praticabilità di tali procedure sia di giorno che di notte con le condizioni meteorologiche minime definite è stata tuttavia dimostrata in simulatore. Il Circling Charlie può quindi ottenere il nulla osta sia per l'esercizio diurno che per quello notturno; il Circling Foxtrot, per contro, solo per l'esercizio diurno. Per l'esercizio notturno, la visibilità minima per il Circling Charlie è fissata a 5000 metri. Le traiettorie di volo e i corridoi aerei relativi sono pubblicati nell'AIP.

Poiché l'aeroporto di Lugano, a causa della sua particolare situazione topografica, deve essere classificato come aeroporto di categoria C conformemente a JAR-OPS 1, le operazioni IFR possono essere effettuate solamente da piloti che hanno seguito un addestramento specifico e che conoscono le particolarità delle operazioni su Lugano. Per ragioni di sicurezza, nessun pilota può effettuare avvicinamenti IFR su Lugano senza la qualificazione e/o l'autorizzazione prescritta per la relativa procedura. Per garantire che questa disposizione sia rispettata, è necessario, soprattutto nella fase di introduzione delle nuove procedure di Circling, che la direzione dell'aeroporto disponga di tempo sufficiente per verificare la qualificazione dei piloti. Per assicurare ciò, l'UFAC ha stabilito che i piloti che intendono effettuare avvicinamenti IFR debbano confermare preventivamente, con la consegna del piano di volo, di possedere la qualificazione necessaria. Questa regolamentazione non riguarda i voli di linea. La direzione dell'aeroporto è autorizzata a rilasciare un permesso di atterraggio generale ai piloti che atterrano regolar-

mente a Lugano. Questo permesso deve essere limitato nel tempo e decade al più tardi allo scadere della qualificazione di atterraggio a Lugano.

Gli altri adeguamenti non riguardano le procedure in se, ma le loro rappresentazioni grafiche e le loro denominazioni. La documentazione presentata sarà modificata di conseguenza e pubblicata nella versione adattata nel manuale d'informazione aeronautica.

La pubblicazione è assicurata dall'UFAC. Le nuove procedure di avvicinamento entrano in vigore il 5 agosto 2004, data di pubblicazione nell'AIP.

2.5 Requisiti concernenti la pianificazione del territorio

I competenti organi della Confederazione e del Cantone hanno effettuato il coordinamento relativo alla pianificazione del territorio per il potenziamento dell'aeroporto di Lugano, come previsto nella concessione quadro. Sebbene la relativa scheda di coordinamento non sia ancora stata approvata, dal lavoro effettuato è emerso che l'attività di volo prevista non è in conflitto con la pianificazione del territorio.

2.6 Requisiti concernenti la protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio.

Dal punto di vista della protezione dell'ambiente, il progetto potrebbe avere ripercussioni solamente sull'aspetto dell'inquinamento fonico.

L'andamento e la quota del Circling Charlie sono dettati da vincoli di carattere operativo e non possono essere ottimizzati per quanto riguarda il rumore. Per contro, il Circling Foxtrot già esistente, è definito in modo tale da produrre il minimo carico di rumore, tenuto conto dei vincoli operativi. Come misure per ridurre il rumore, i piloti sono tenuti a utilizzare il Circling Foxtrot ogni volta che le condizioni meteorologiche lo consentono. Inoltre la quota di volo ammessa per il Circling Foxtrot viene aumentata di quasi 100 m e portata da 2'800 a 3'100 piedi. Sulla base dei dati meteorologici, si ipotizza che circa il 90% degli avvicinamenti IFR alla pista 19 avverrà sul circuito alto (Circling Foxtrot) e solamente il 10% circa su quello basso (Circling Charlie).

Per quanto riguarda la prevenzione dell'inquinamento fonico, l'esercente dell'aeroporto ha adottato misure adeguate, designando la procedura di avvicinamento Foxtrot come procedura preferenziale, da utilizzare obbligatoriamente quando le condizioni lo consentono. Contemporaneamente all'introduzione dell'avvicinamento Circling Charlie, il Circling Foxtrot viene elevato di circa 100 m.

Alla domanda non sono allegati calcoli relativi all'esposizione al rumore. Questa circostanza non può essere contestata, poiché nel presente caso gli esperti dell'UFARP e dell'UFAC, sulla base della loro esperienza nella valutazione delle curve di rumore, sono in grado di escludere, anche senza calcoli, che le modifiche richieste modifichino in mo-

do significativo le curve di esposizione al rumore stabilite nella concessione. L'UFACP conferma questo fatto nel suo parere e, nel contempo, rileva che non si può escludere che localmente certi voli in procedura Circling Charlie saranno percepiti come più rumorosi. Esso perciò pone le seguenti condizioni:

- il Circling Charlie deve essere limitato a quegli avvicinamenti per i quali, per motivi di sicurezza, non esistono alternative;
- gli avvicinamenti Circling 19 Charlie e Foxtrot devono essere rilevati in una statistica da trasmettere annualmente all'UFAC;
- l'UFACP, inoltre, pone come condizione che sia eseguita una valutazione dettagliata del rumore nel caso in cui gli avvicinamenti IFR alla pista 19 dovessero aumentare in modo determinante.

Nel manuale d'informazione aeronautica (AIP), pubblicazione vincolante per i piloti, il Circling Foxtrot è designato come procedura "preferenziale" di avvicinamento IFR alla pista 19. La condizione è quindi già soddisfatta. Il rilevamento statistico degli avvicinamenti IFR alla pista 19 è senz'altro possibile. Su richiesta, l'esercente dell'aeroporto ha approvato questa condizione.

La terza condizione viene posta indirettamente anche da alcuni enti pubblici che si riservano di ritirare la propria approvazione o di richiedere calcoli relativi al rumore nel caso in cui il numero di avvicinamenti IFR alla pista 19 dovesse risultare significativamente superiore a quello ipotizzato nella domanda.

La direzione dell'aeroporto sta compiendo grandi sforzi per consentire l'introduzione di una procedura di avvicinamento diretta IFR sulla pista 01 per aeromobili certificati a partire da 5.4°. Questa procedura consentirebbe uno sgravio parziale del circling 19. Si può ragionevolmente supporre che la procedura di avvicinamento diretto 01 potrà essere introdotta prima che l'attività operativa dell'aeroporto raggiunga nuovamente lo stato previsto sul quale si basa la domanda presentata. In questo caso, gli avvicinamenti IFR con procedura Circling Charlie saranno meno di 450 circa, cioè il 10 % degli avvicinamenti IFR alla pista 19. Se, contrariamente alle aspettative, dovesse invece emergere che le ipotesi fatte non sono giuste, sarà corretto verificare in modo dettagliato gli effetti del rumore provocato dagli avvicinamenti IFR alla pista 19. A questo proposito si ricorda che l'esercente dell'aeroporto è tenuto già oggi a dimostrare ogni anno, sulla base dei movimenti di volo effettivi, l'osservanza dei parametri del catasto dei rumori, stabiliti nell'ambito della concessione d'esercizio. In tal modo sono garantiti già oggi sia il rispetto dei valori di rumore consentiti, sia un controllo periodico del carico effettivo di rumore. In questo senso le condizioni poste dall'UFACP sono accettate.

In modo non vincolante, la regione Malcantone e il servizio cantonale competente in materia di protezione dell'ambiente suggeriscono una valutazione sulla base di misurazioni di eventi singoli. Nel suo parere, l'UFACP non si esprime in merito a questa richiesta. Il suggerimento non viene recepito, poiché in relazione al rumore prodotto dagli aerei non esistono valori di riferimento sulla base dei quali verificare l'ammissibilità di eventi singoli. In mancanza di valori di riferimento, non ha senso eseguire misurazioni. Si rinuncia di conseguenza all'imposizione di una tale condizione.

3. Conclusione

Riassumendo, si rileva che le misure previste soddisfano il principio della prevenzione e che attraverso le condizioni poste viene assicurato il rispetto delle prescrizioni determinanti in materia di rumore. Anche i requisiti concernenti la tecnica della navigazione aerea risultano soddisfatti, come del resto quelli concernenti la pianificazione del territorio e il piano settoriale. Le modifiche delle procedure di avvicinamento di cui si chiede l'approvazione soddisfano quindi i requisiti di legge e possono essere autorizzate.

A causa dei tempi da rispettare per la pubblicazione nell'AIP, il testo è già stato inviato e non può più essere modificato. Le modifiche apportate al testo in seguito agli accertamenti integrativi devono essere pubblicate tramite NOTAM.

4. Revoca dell'effetto sospensivo

Giusta l'art. 55 cpv. 1 della legge federale sulla procedura amministrativa (PA; RS 172.021), il ricorso ha effetto sospensivo. Tuttavia, in virtù dell'art. 55 cpv. 2 PA, l'autorità inferiore può togliere l'effetto sospensivo a un eventuale ricorso. Le modifiche delle procedure di avvicinamento IFR alla pista 19, di cui si chiede l'approvazione, possono migliorare l'accessibilità dell'aeroporto. In tal modo è possibile, in particolare, incrementare notevolmente l'affidabilità dei collegamenti di linea, cosa di fondamentale importanza se si vuole che l'aeroporto possa svolgere il suo ruolo di scalo regionale. Per questa ragione l'introduzione tempestiva delle procedure di avvicinamento di cui si chiede l'approvazione è di interesse pubblico e giustifica la revoca dell'effetto sospensivo.

5. Costi procedurali

I costi della modifica di un regolamento d'esercizio sono disciplinati nell'art. 39 cpv. 3 lett. b dell'ordinanza sulle tasse dell'Ufficio dell'aviazione civile (OTA; RS 748.112.11). I costi legati alla trattazione della presente domanda sono notevoli e giustificano la riscossione della tassa massima di fr. 2'000.-.

6. Notifica e comunicazione alle parti interessate

La presente decisione viene notificata direttamente alla richiedente e a Skyguide ed è inviata in copia per informazione agli altri organismi interessati.

III Decisione

1. Il regolamento d'esercizio dell'aeroporto di Lugano Agno viene modificato come segue in relazione alle procedure di atterraggio e decollo che, secondo la cifra 3, allegato B, sono pubblicate nel manuale d'informazione aeronautica (AIP), il quale costituisce parte integrante del regolamento d'esercizio stesso:

le procedure di avvicinamento indiretto IFR presentate, comprendenti:

- LLZ-DME HOTEL 4.4° RWY 01 / CIRCLING 19
- LLZ-DME LIMA STEEP APPROACH 5.4° RWY 01 / CIRCLING 19
- CIRCLING CHARLIE RWY 19
- CIRCLING FOXTROT RWY 19

sono approvate con le seguenti condizioni e vincoli:

- Le condizioni minime di visibilità per i Circling sono le seguenti:
Circling Charlie: 3000 metri di giorno e 5000 metri di notte
Circling Foxtrot: 5000 metri di giorno.
- La quota minima della base principale delle nubi per il Circling Charlie è 1700 ft. AAL.
- Non sono ammesse operazioni notturne sul Circling Foxtrot.
- Gli operatori debbono soddisfare i requisiti indicati in AIP e NOTAM.
- Per gli avvicinamenti IFR di voli non di linea, il pilota deve confermare preventivamente, con la consegna del piano di volo, di possedere la necessaria qualificazione.
- Gli avvicinamenti Circling 19 Charlie e Foxtrot devono essere oggetto di un rilevamento statistico e comunicati all'UFAC con le statistiche mensili.
- Deve essere eseguita una valutazione dettagliata del rumore nel caso in cui gli avvicinamenti IFR alla pista 19 dovessero aumentare in modo significativo rispetto a quanto ipotizzato nella domanda.

Le nuove procedure di avvicinamento entrano in vigore il 5 agosto 2004, data di pubblicazione nell'AIP.

2. Il regolamento d'esercizio dell'aeroporto di Lugano viene integrato con le corrispondenti carte di avvicinamento.
3. Lo Standard Circling (LSZA AD 2.24. 10-3) e il Lugano Night Circling RWY 19 (LSZA AD 2.24.10-5) sono aboliti.
4. Gli eventuali ricorsi contro la presente decisione sono privati dell'effetto sospensivo.

5. Le tasse amministrative di fr. 2'000.- sono a carico della richiedente.

Allegati:

Rappresentazione grafica delle procedure di avvicinamento IFR:

- LLZ-DME HOTEL 4.4° RWY 01 / CIRCLING 19
- LLZ-DME LIMA RWY 01 / CIRCLING 19 STEEP APPROACH 5.4°
- CIRCLING CHARLIE RWY 19
- CIRCLING FOXTROT RWY 19

Rimedi giuridici:

Contro la presente decisione o parti di essa può essere interposto ricorso di diritto amministrativo presso la Commissione federale di ricorso in materia d'infrastrutture e ambiente, casella postale 336, CH-3000 Berna 14, entro 30 giorni dalla notifica. Questo termine è sospeso dal 15 luglio al 15 agosto compreso. Il termine di ricorso decorre a partire dal giorno successivo alla notifica nel caso in cui quest'ultima venga effettuata di persona alle parti, e dal giorno successivo alla pubblicazione in caso di pubblicazione in un bollettino ufficiale. Il ricorso deve essere inoltrato in duplice copia. Deve contenere le conclusioni, i motivi, l'indicazione dei mezzi di prova e la firma del ricorrente. Devono inoltre essere allegati la decisione impugnata e i documenti indicati come mezzi di prova se in possesso del ricorrente. Inoltre deve essere allegata la procura di un eventuale rappresentante legale.

Ufficio federale dell'aviazione civile

Raymond Cron, Direttore

Notifica per raccomandata a:

- Municipio Città di Lugano, piazza Riforma 1, 6901 Lugano
- Skyguide SA, Case postale, 1215 Genève 15
- Aeroporto di Lugano-Agno, Direzione, 6982 Agno

Copia per conoscenza a:

- Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio, Sezione EIA e Piani settoriali 3003 Berna
- Dipartimento del territorio, residenza governativa, Piazza Governo, 6500 Bellinzona
- Regione Malcantone, viale Reina 9, 6982 Agno
- Municipio di Agno, Casella postale, 6982 Agno
- Municipio di Bioggio, Casella Postale 166, 6934 Bioggio
- Municipio di Massagno, Casella Postale 123, via G. Motta 53, 6908 Massagno
- Municipio di Muzzano, Casella Postale, 6933 Muzzano
- Municipio di Savosa, Casella Postale, 6942 Savosa