

Piazza Umberto I, 1
c.a.p. 31059
c.f. 80007390265
p.iva 01593080268



Biblioteca
Via G.B. Guidini, 52

COMUNE DI ZERO BRANCO

PROVINCIA DI TREVISO

Centralino
uff. anagrafe
Polizia Locale
fax

0422/485455
0422/485446
0422/486247
0422/485434

Biblioteca
Fax biblioteca

0422/485518
0422/489973

Protocollo informatico

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Dir.Gen. per le Valutazioni Ambientali
Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo n.44 - 00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

Dir.Gen. per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte contemporanee
Servizio IV – Tutela e qualità del Paesaggio
Via San Michele n.22 - 00154 ROMA
Mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it
Dg-pbaac@beniculturali.it

Regione Veneto

Unità Complessa V.I.A. – V.A.S.
Cannaregio, 99 - 30121 VENEZIA
Protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Provincia di Treviso

Settore Ecologia e Ambiente – VIA e VAS
Via Cal di Breda n.116 31100 TREVISO
Protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

- p.c. Parco Naturale Regionale Fiume Sile**
Via Tandura n.40 - 31100 TREVISO
Segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it
- p.c. Comune di Treviso**
Via del Municipio n.16 - 31100 TREVISO
postacertificata@cert.comune.treviso.it
- p.c. Comune Quinto di Treviso**
Piazza Roma n.2 - 31055 QUINTO DI TREVISO
Segreteria.comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it
- p.c. Comune Casier**
Piazza Leonardo Da Vinci n.16 - 31030 CASIER (TV)
comunecasier@pec.it
- p.c. Comune Preganziol**
Piazza Gabbin n.1 – 31022 PREGANZIOL (TV)
protocollo.comune.preganziol.tv@pecveneto.it

Piazza Umberto I, 1
c.a.p. 31059
c.f. 80007390265
p.iva 01593080268



**COMUNE DI
ZERO BRANCO**
PROVINCIA DI TREVISO

Centralino	0422/485455
uff. anagrafe	0422/485446
Polizia Locale	0422/486247
fax	0422/485434
Biblioteca	0422/485518
Fax biblioteca	0422/489973

Biblioteca
Via G.B. Guidini, 52

**“STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE AL 2030
DELL’AEROPORTO DI TREVISO - ANTONIO CANOVA”**

OSSERVAZIONI

PREMESSA

Il 20 aprile 2017 viene depositata copia di tale progetto in Comune di Zero Branco – Treviso. Lo stesso è redatto da uno Studio privato, Thetis Spa di Venezia, per conto della Società “Aer-Tre Aeroporto di Treviso Spa”. La quale nel gestire l’Aeroporto, se è vero che svolge un servizio essenziale di rilevante interesse pubblico, è anche vero che nello svolgimento e nella programmazione è pur sempre un soggetto privato, la cui *mission* – legittima – è perseguire l’aumento dei ricavi e diminuire i costi.

La sorpresa contenuta in tale piano depositato è grande: AER-TRE con l’avvio dell’istruttoria chiede, oltre al resto, il parere favorevole alle Autorità competenti **affinchè il 75% dei decolli siano su Zero Branco, cioè 5861 aerei di aviazione commerciale sul paese di Zero Branco, centro abitato compreso (dati S.I.A. 2017, tabella B3-1 del “Quadro sintetico di previsione” del traffico e movimenti, sull’anno 2016).**

5.861 DECOLLI ANNUI EX NOVO SU ZERO BRANCO

Fino al 20 Aprile 2017 di tale ipotesi nessuno sa nulla. Il 10 maggio 2017 si tiene un pubblico incontro nella sede della Provincia di Treviso, su iniziativa Aer-Tre. Il Comune di Zero Branco non è invitato, e ne viene a conoscenza nei giorni successivi.

La Commissione V.I.A. Regionale invece invita anche il Comune di Zero Branco alla seduta sull’argomento il 31 maggio 2017. In tale seduta, il Comune di Zero Branco **segnala** la circostanza e **segnala** inoltre che le nuove rotte proposte coinvolgono il centro abitato di Zero Branco, depositando planimetria a dimostrazione di quanto sopra: **i decolli sono anche sopra il centro abitato**, che dista circa 2,5 km dal centro abitato di Quinto di Treviso e circa 3,6 km dalla pista aeroportuale (**all.1 e 2**).

Il Comune di Zero Branco, qui rappresentato dal Sindaco, tuttavia ritiene che tale proposta di nuove rotte aeree pregiudichi gravemente le prerogative del Comune in materia di governo del proprio territorio e non risponda adeguatamente alle esigenze di sicurezza e salute della comunità.

Ci sia consentita un'ultima nota prima di entrare nel merito.

La "Relazione Generale" del settembre 2016, intitolata "Piano di Sviluppo Aeroportuale" Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" e sottotitolo "MasterPlan Aeroporto di Treviso" a firma del progettista incaricato arch. Giulio De Carli – One Works Spa - forse rimette le parole al loro posto: trattasi di un Piano di Sviluppo, che suona diversamente dallo "Strumento di Pianificazione ecc...".

E' talmente un piano di sviluppo che punta al massimo, 3.200.000 passeggeri al 2030, previsione massima prevista dal "Piano Nazionale degli Aeroporti", secondo le previsioni dello schema di Piano del D.P.R. approvato dal Consiglio dei Ministri del 27.08.2015. Il quale prevede (pag.18 della Relazione Generale) al 2030 per Treviso un numero minimo di passeggeri pari a 2,7 ML, un numero medio pari a 3,0 ML e un numero massimo di **3,2 ML**. Esattamente quello richiesto dal presente P.S.A. (Piano Sviluppo Aeroportuale) anzi più del massimo, **3.217.249 passeggeri**.

Ciò nonostante, il Direttore Centrale Vigilanza Tecnica dell'ENAC dott. Roberto Vergari, nella richiesta di avvio dell'istruttoria, così lo descrive "...sulla base delle previsioni di **moderato incremento** nel numero dei passeggeri ecc... individua un **relativo adeguamento** ecc..." (all. 3).

In altre parole, da 2.378.876 passeggeri (dato reale del 2015) al massimo di 3.217.249 è secondo l'ENAC ...un moderato incremento!

Anche il numero dei voli è "discutibile". Se il numero autorizzato è di 16.300 voli/anno, l'aumento dei movimenti al 2030 è **del 38%** (da 16.300 a 22.300), e **non del 22%**.

NEL MERITO

L'Aeroporto di Treviso è dove non dovrebbe essere.

A pag. 87 della "Relazione Generale" si riconosce: "Operatività e ostacoli. Nel complesso la posizione e l'assetto del territorio costituiscono una criticità riguardo l'operatività e la possibilità di espansione dell'aeroporto. A causa della posizione, stretta tra i centri abitati di Quinto di Treviso e di Treviso ed il Fiume Sile, il sedime (aerostazione inclusa) è raggiungibile solo da nord tramite la SR 515. L'aeroporto non è operativo dalle ore 24.00 alle 6.00 del mattino"

In effetti, ha un'unica pista per atterraggi e decolli, e senza la pista rullaggio. Questo tipo di conformazione, non modificabile essendoci case da una parte e fiume dall'altra, è adatta ad aeroporti con scarso traffico. Lo scalo è caratterizzato da un sedime aeroportuale di soli 120 ettari (tra gli scali del Piano Nazionale Aeroporti solo la pista sul mare di Genova-Sestri ha uno spazio inferiore, 118 ettari. L'assenza di corsia di rullaggio obbliga l'utilizzo della stessa pista per le procedure di posizionamento sulla testata 07, con occupazione di pista e riduzione dei movimenti orari generando criticità operativa e tempi di rullaggio prolungati, con relativo rumore al suolo.

Per meglio spiegarci, è come un'autostrada con unica corsia a senso unico alternato.

In queste condizioni, voler a tutti i costi raggiungere il massimo previsto dal Piano Nazionale Aeroporti e non accontentarsi ragionevolmente di quanto autorizzato (16.300 voli), non accontentarsi nemmeno di quanto ad oggi si sta volando, **a nostro parere è troppo.**

In disparte altre considerazioni qui elencate, ma non meno importanti. Tra le quali:

- **Valutazione Incidenza Ambientale, Studio:** anche qui si riconosce che il sito non è adatto, poiché "si colloca al centro di un'area planiziale in cui sono individuati diversi siti della Rete Natura 2000, ben 17 siti in un raggio di 20 km. ...L'Aeroporto risulta inoltre inserito in un contesto residenziale e produttivo..." (pag. 7).

Al fine di giustificare l'aumento nell'ecosistema di inquinamento, rumore ed effetti collaterali si utilizza la seguente tesi: l'Aeroporto c'è, fa rumore e quindi un po' di aumento è ... trascurabile! Come fosse niente, l'aggravio.

- **L'incidenza sugli ecosistemi:** il rumore aeroportuale "genera il processo all'assuefazione che porta all'indifferenza, ossia all'assenza di reazioni" (pag.28), di molte specie faunistiche.
- A pag. 111 viene evidenziata "l'eccessiva presenza umana a Quinto e Treviso, lungo il Sile", ... che aggrava "la notevole frammentazione ecosistemica", la porzione di Sile compresa nell'area di analisi, presenta una naturalità certamente ridotta, soprattutto a causa della forte pressione antropica che cinge il fiume"
- **"Impatti tra volatili ed aerei"** . In presenza di allevamenti di pesci, il fenomeno induce prudenza. In effetti, la pag. 7 di AD2 LIPH 1-8, AIP-ITALIA del 7.7.2016 (all. n.4 e 5) , al punto 6 recita: "Restrizioni locali ai voli: 1) Aerodromo utilizzabile con precauzione a causa della concentrazione di gabbiani ecc..."

A latere ancora l'emissione in aria, in aumento comunque con l'aumento di voli e passeggeri poiché aumenta il carburante utilizzato e conseguente gas di scarico, in un'area tra le più inquinate d'Europa (dati ASL e ARPAV Treviso).

A latere infine che la zonizzazione acustica risale al 2003, su dati 2001 e quindi con meno della metà del traffico,

SI SEGNALE:

- 1) Dallo "Studio progettuale relativo a procedura di salita" Doc. Enav a pag. 5 si riporta: "...le nuove procedure, richieste dalla Società di Gestione, hanno lo **scopo di minimizzare l'impatto acustico** sul territorio circostante l'Aeroporto...
Per individuare la soluzione ottimale si prenderanno come base i requisiti individuati dal **gestore che ha individuato** delle direttrici ottimali ..."

Si prendono in esame due ipotesi di traiettoria e si scrive:

“Come si vede, essendo una procedura molto esigente dal punto di vista della traiettoria ideale sembra essere presente un leggero scavalco della stessa in entrambe le ipotesi”. **Cioè un fascio di traiettorie** – (fig. C6-26 Scenario 2030).

Entrambe le ipotesi passano sul centro abitato di Zero Branco, dopo aver comunque sorvolato parte del centro abitato di Quinto di Treviso, (che avrebbe anche l'aumento degli atterraggi)

a quale altezza?

Si tenga presente che Zero Branco, in controtendenza rispetto alla media nazionale, ha un saldo altamente positivo tra nascite e decessi. Ad esempio: anno 2010 i nati 155, i morti 69, anno 2011 i nati 143, i morti 77. La popolazione aumenta (da 0 a 15 anni circa 2.000 adolescenti su 11.350 abitanti), esito questo dell'insediamento di coppie giovani, che continuano a venir ad abitare a Zero Branco. La quota di extracomunitari, in calo, è ininfluenza su queste dinamiche. A pag. 2 sez. C “Salute”, lo Studio VIA constata “una popolazione ancora più giovane caratterizza Zero Branco. Il tasso di natalità in questo Comune è superiore alla mortalità”.

Prevedendo più di 5.000 aerei sopra la testa, questo paese avrà ancora sviluppo o sostanzialmente si fermerà?

- 2) E' trasparente la conclusione dello Studio Progettuale ENAV sulle nuove procedure di salita, citasi testualmente: “tutte le procedure rispondono ai requisiti di ingresso posti dal Committente e potenzialmente in grado di assolvere alle necessità richieste”.

Appunto, alle necessità del Committente.

E a quelle del **carico antropico, quello esistente e quello aggiunto con questo progetto?**

Nostro dovere di Amministrazione Comunale è pensare alle necessità di tutta la società, sia quella qui residente sia quella più generale, perseguendo un equilibrio tra interessi contrapposti, di voli in aria a basso costo ma anche ai diritti di proprietà, di salute e di qualità del vivere.

- 3) Il Comune di Zero Branco deve **dotarsi di un Piano di Rischio**, data l'esigua distanza dalla pista e la probabile altezza di quasi tutti i decolli in virata?
- 4) Il Comune deve **adeguare il Piano di Zonizzazione Acustica** a seguito di tali ipotesi?
- 5) L'uno o tutti e due i punti sopradetti costituirebbero comunque variante allo **Strumento Urbanistico Comunale**.
- 6) Perché è ben vero che l'approvazione del presente progetto comporta, ove occorra, variante allo Strumento Urbanistico Comunale, «*ma ciò, ovviamente, nella consapevolezza da parte dell'Amministrazione, della necessità che tale variante debba essere introdotta*» (TAR Veneto, Sez. III, n.2002 del 14.7.2008)

«solo laddove se ne ritenga la possibilità, vale a dire nel caso in cui la destinazione esistente per così dire ceda rispetto al prevalente interesse pubblico consistente nell'approvare il progetto...» (TAR Veneto).

In parole semplici, lo sviluppo diventa progresso quando compatibile e condiviso, e le condizioni tutto sommato lo permettono.

La nostra opinione:

Tutto questo, chiediamo scusa e senza voler offendere nessuno, è perché l'egoismo umano vuole sempre di più, a qualsiasi costo: è il caso di dire "anche sopra gli altri" anche quando logica e buon senso dicono che più di così non si può.

Con riserva di poter integrare ulteriori approfondimenti tecnici in corso, se possibile. Trattasi di integrazioni tecniche molto pertinenti, svolte da addetti ai lavori del settore, in ordine alla volabilità delle nuove rotte, al prevedibile aumento di disagio per Quinto di Treviso, per Treviso e ora, ex novo, anche per Zero Branco, oltrechè Preganziol e Casier; in ordine al monitoraggio attuale secondo noi superficiale e/o insufficiente, alle procedure di volo, alle curve di isorischio, ai limiti tecnici strutturali delle nuove ipotesi

CHE QUI SI RESPINGONO IN TOTO

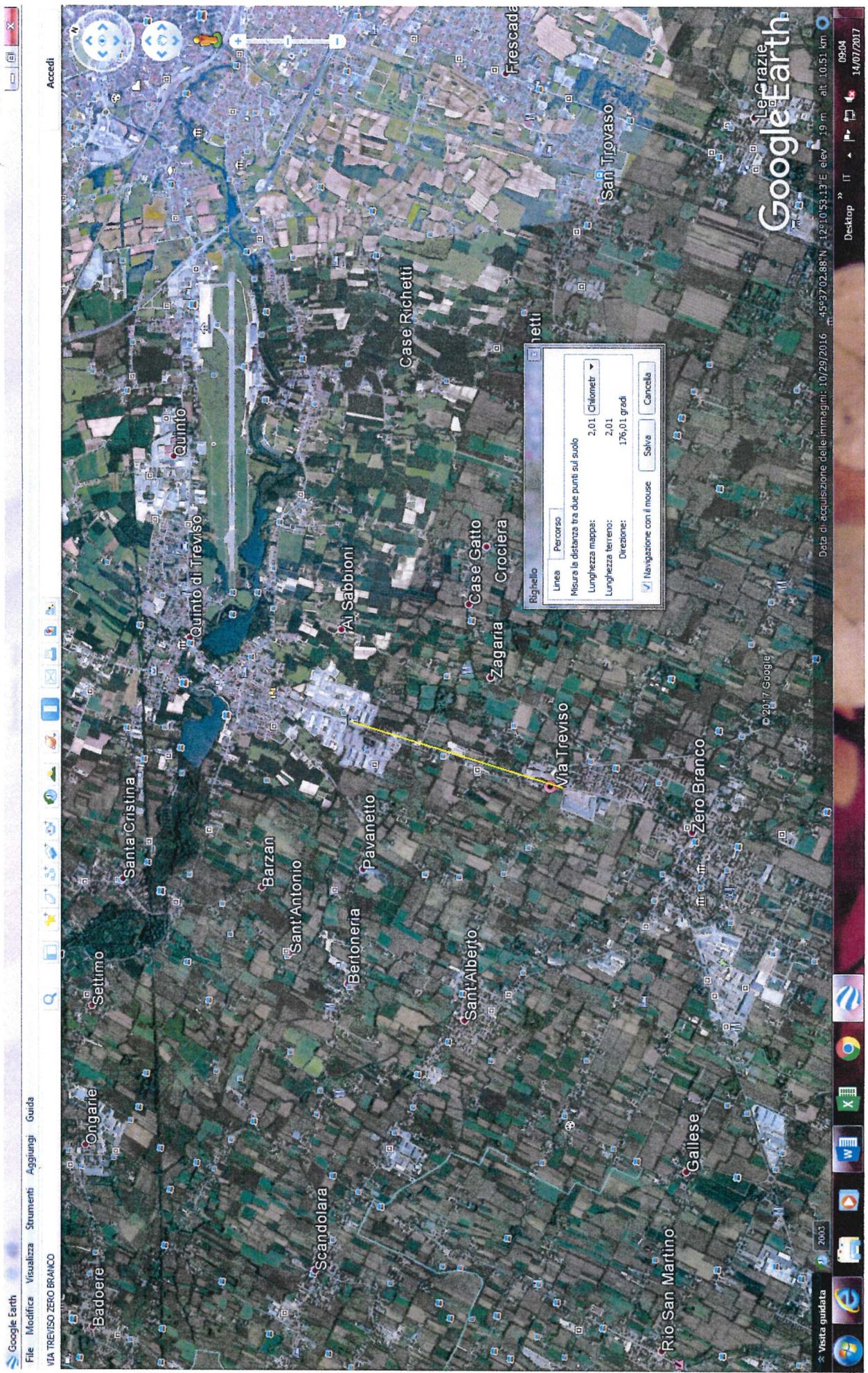
non trovando giustificazione alcuna al voler fare ciò che le condizioni contestuali non permettono di fare.

Zero Branco 14 luglio 2017

Il Sindaco
Mirco Feston

(documento informatico firmato digitalmente)

ALLE GATTO 1
AVE OSSEPVAZIONI



ALLEGATO 2
AUE OSSELAZIONI



ALLEGATO 3
AUE OSSERVAZIONI

Il sottoscritto Roberto Vergari, in qualità di Direttore Centrale Vigilanza Tecnica dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), con sede legale in Viale Castro Pretorio, 118, 00185 Roma, richiede l'avvio della procedura in oggetto relativamente allo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso (nel seguito Piano):

Lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso, sulla base delle previsioni di moderato incremento nel numero dei passeggeri e dei movimenti aerei tra il 2015 e il 2030, individua un relativo adeguamento infrastrutturale del sedime aeroportuale, sia in termini di edificato (ampliamenti, adeguamenti, demolizioni e ricollocazione) sia in termini di nuove costruzioni; inoltre si prevede un ampliamento delle aree di sedime attraverso l'acquisizione progressiva di aree contermini, al fine di adeguare le aree di parcheggio agli standard.

Lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso (e le opere connesse) è localizzato:

Stato	Italia
Regione	Veneto
Città metropolitana	-
Provincia	Treviso
Comuni	Treviso, Quinto di Treviso, Zero Branco
Area/e marina/e	-

Lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso rientra nelle tipologie elencate nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006 e s.m.i., al punto 10 comma 1 denominato "aeroporti con piste di atterraggio superiori a 1.500 metri di lunghezza".

Rispetto alle aree a qualsiasi titolo protette per scopi di tutela ambientale, in virtù di leggi nazionali, regionali o in attuazione di atti e convenzioni internazionali, lo Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso:

- ricade parzialmente all'interno di più aree naturali protette.

Si riporta nel seguito l'elenco delle aree protette:

N.	Denominazione ufficiale area protetta	Codice area protetta	Tipo area protetta (es.Parco, SIC, ZSC, ZPS)
1	Parco Naturale Regionale del fiume Sile	EUAP0240	Parco
2	Fiume Sile dalle sorgenti a Treviso Ovest	IT3240028	SIC

ALLEGATO 4
AWE OSSERVAZIONI



(4) è stata consegnata all'handler tutta la documentazione prevista (5) rimorchio per il push-back connesso (nose-in stand)	(4) compulsory documentation provided to handler (5) push-back tractor connected (nose-in stand)
3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio NIL	Special rules for taxiway use NIL
4 Procedure applicabili agli aeromobili in condizioni di visibilità ridotta (AWO) 1) Generalità a) Le procedure di bassa visibilità (LVP) saranno applicate alle operazioni di decollo e atterraggio quando: - il valore riportato della RVR al TDZ è inferiore a 600m, e/o - l'altezza della base delle nubi è inferiore a 200ft in accordo al locale riporto meteorologico, e/o - il rapido deterioramento delle condizioni meteo ne raccomanda l'attivazione b) I piloti saranno informati dell'attivazione delle LVP tramite trasmissione via RTF. c) In condizioni di scarsa visibilità è prevedibile una riduzione della capacità aeroportuale a causa dell'aumentata spaziatura tra successivi aeromobili in arrivo e delle restrizioni applicate alla movimentazione al suolo. d) L'esecuzione di procedure ILS CAT II per fini addestrativi dovrà essere coordinata in anticipo con l'Ente ATC e sarà subordinata alle condizioni di traffico 2) Uso delle piste a) La pista 07 è abilitata: - alle operazioni di ILS CAT II - alle partenze con RVR uguale o superiore a 400m b) La pista 25 è abilitata alle LVTO fino a valori di RVR non inferiori a 150m 3) Movimentazione al suolo (Rif. LVP Chart) Qualora le condizioni siano tali da non permettere la TWR il monitoraggio visivo di tutta o parte dell'area di manovra e/o durante le LVP sarà consentito il movimento di un solo aeromobile alla volta. a) Arrivi RWY07 Gli aeromobili dovranno liberare la pista via TWY B o A b) Partenze RWY 25 - Gli aeromobili saranno istruiti ad entrare in pista via TWY A - In caso di decollo abortito procedere verso la testata RWY 07, effettuare il back track e liberare la pista via TWY B c) L'assistenza del follow-me è su richiesta del pilota 4) Contingency NIL	Aircraft procedures in reduced visibility conditions (AWO) 1) General a) Low Visibility Procedures (LVP) will be applied to arrival and departure operations when: - the reported RVR value at TDZ is below than 600m, and/or - cloud base height is below 200ft according to the meteorological local report, and/or - the rapid deterioration of weather conditions recommends so b) Pilots will be informed by RTF when LVP are in force. c) In case of poor visibility conditions a reduced airport capacity can be expected due to the requirement for increased spacing between arriving aircraft and the restrictions applied to ground movements. d) The conduction of CAT II approaches and landings for training purposes shall be coordinated with ATC in advance and shall be subject to traffic conditions 2) Use of runways a) RWY 07 is suitable for: - ILS CAT II operations - departure operations with RVR equal or above 400m b) RWY 25 is suitable for LVTO with RVR values not below 150m 3) Ground movement (Rif. LVP Chart) Whenever conditions are such that all or part of the manoeuvring area cannot be visually monitored from the TWR and/or during LVP only one aircraft movement at a time is allowed. a) Arrivals RWY07 Aircraft shall vacate via TWY B or A b) Departures RWY 25 - Aircraft will be instructed to enter the runway via TWY A - In case of aborted take-off proceed toward RWY 07 head, back track and vacate the runway via TWY B c) Follow-me vehicle guidance available on pilot's request 4) Contingency NIL
5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario NIL	Special operational practice for minimum RWY occupancy NIL
6 Restrizioni locali ai voli 1) Aerodromo utilizzabile con precauzione a causa della concentrazione di gabbiani. Per verificare l'efficacia delle onde elettromagnetiche per l'allontanamento dei volatili dall'area di manovra, i piloti devono accendere il radar meteo prima del decollo e dell'atterraggio 2) Per la protezione dell'ambiente, i voli di addestramento delle compagnie commerciali devono essere autorizzati preventivamente dall'Autorità dell'Aviazione Civile (ENAC) 3) Durante i voli di prova militari, annunciati da un notam, un cavo di arresto carrello posizionato 86.5m dopo la testata pista 07 e 9 m dopo la soglia pista 07, sarà operativo con presenza di ostacoli su entrambi i lati della pista, a 11m dai bordi, HGT: 0.3m/1.0ft. (Vedi anche AD 2 LIPH 2-1 Aerodrome Chart ICAO) Atterraggi e decolli di aeromobili civili saranno consentiti solo per pista 07 e dopo il cavo. Segnalazioni ICAO assenti. Il traffico potrebbe essere soggetto a ritardi. Le caratteristiche fisiche della pista cambieranno come segue: - Dimensione della pista: 2333.5m X 45m - Distanze dichiarate: RWY 07: TORA 2333.5m, TODA 2333.5m, ASDA 2333.5m, LDA 2333.5m RWY 25: TORA/TODA/ASDA/LDA: NON DISPONIBILI. Come conseguenza dello spostamento della soglia pista 07, l'avvicinamento diretto 'ILS CAT I' e 'ILS CAT II' della IAC 'ILS OR LOC RWY 07' sarà sospeso. 4) Per disposizione dell'Autorità dell'Aviazione Civile Italiana (ENAC), sono in vigore le seguenti restrizioni: a) Massima componente di vento trasverso 15 nodi b) Minimo livello di attrito aumentato del 10 per cento	Local flight restrictions 1) Aerodrome available with caution due to seagulls concentration. To verify the effectiveness of electromagnetic waves regarding birds evacuation from the manoeuvring area, pilots must activate meteo radar equipment before take-off and landing 2) Due to environment protection commercial company training flights must be previously authorized by local Civil Aviation Authority (ENAC) 3) During military test flights, announced by notam, an arresting gear cable located at 86.5m after RWY 07 head and 9m after THR RWY 07, will be operative with presence of obstacles on both side of RWY, at 11m from the edges, HGT: 0.3m/1.0ft. (See also AD 2 LIPH 2-1 Aerodrome chart ICAO) Landing and take off of civil aircraft will be allowed for RWY 07 only, and after the cable. ICAO markings not provided. Traffic may be subject to delay. Runway physical characteristics will be affected as follows: - RWY dimension, to read: 2333.5m X 45m - Declared distances: RWY 07: TORA 2333.5m, TODA 2333.5m, ASDA 2333.5m, LDA 2333.5m RWY 25: TORA/TODA/ASDA/LDA: NOT AVAILABLE. As a consequence of the displacement of THR RWY 07, straight-in approach 'ILS CAT I' and 'ILS CAT II' of IAC 'ILS or LOC RWY 07' will be suspended. 4) Under provision of Italian Civil Aviation Authority (ENAC), the following restrictions are in force: a) Max crosswind component 15 kt b) Minimum friction level increased of 10 per cent
7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale Gli aeromobili dell'Aviazione Generale necessitano di un'autorizzazione preventiva da richiedere al gestore aeroportuale con 24 ore di anticipo, fax +39 0422 315129; la disponibilità è subordinata alla capacità del parcheggio.	Provisions for general aviation aircraft General Aviation flights accepted only PPR by AD handling, 24 HR in advance: fax +39 0422 315129; subject to stands availability.
8 Avaria radio sull'area di manovra Ogniquale volta un aeromobile che operi sull'area di manovra si trovi in una situazione di avaria radio, indipendentemente dalle condizioni di visibilità in atto, dovrà comportarsi come segue: Aeromobile in partenza:	Radio failure on manoeuvring area Whenever an aircraft operating on the manoeuvring area experiences a radio failure, regardless of visual conditions, it shall comply with the following: Departing aircraft: