

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
- Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.20 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA  
DEL TERRITORIO E DEL MARE  
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI  
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO  
Prot. 0017368/DVA del 21/07/2017

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a DOCTOR TAVANTINI VALDO (CAIA CONTROLLORE DI Volo RADAR/APP - FUNZIONARIO SICUREZZA VOLO)  
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le seguenti osservazioni al

- Piano/Programma, sotto indicato
- Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

STRUMENTO DI OTTIMIZZAZIONE E PIANIFICAZIONE AL 2030 REMIATO DALLA SOCIETA THESIS PER CONTO DI AER TRE-SAVE E ENAC - PER PROCEDURA V.I.A. DELL'AEROPORTO DI TREVISO

(Inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (specificare) INSOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico



- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

RELAZIONE CON RICHIESTA DI NON ACCOGLIMENTO DELL'AUMENTO  
DEI VOLI ALL'AEROPORTO DI TREVISO

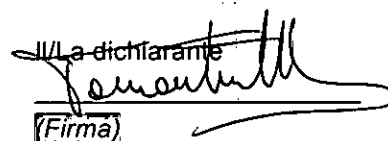
Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 10, del D.Lgs. 152/2006, le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ([www.va.minambiente.it](http://www.va.minambiente.it)).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

**ELENCO ALLEGATI**

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione TANTINI VADO
- Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso - PATENTE
- Allegato XX - TOTALI N° 28 ALLEGATI (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data 14.07, 2017  
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante  
  
(Firma)

Mitt. Dr. Valdo Tamantini  
Via don Milani 7  
31022 Preganziol -Treviso-  
[tamantinivaldo@gmail.com](mailto:tamantinivaldo@gmail.com)  
cell. 349.085 4215

Al Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare- Direzione Generale per le Valutazioni e le  
Autorizzazioni Ambientali- Divisione II Sistemi di Valutazione  
Ambientale, via Cristoforo Colombo 44- 00147 Roma

Riferimento: "STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE E OTTIMIZZAZIONE AL 2030 PER L'AEROPORTO  
A. CANOVA DI TREVISO AL 2030".

Oggetto: Richiesta di non accoglimento dell'aumento dei voli all'aeroporto di  
Treviso. Contiene n. 28 Allegati.

## RELAZIONE

-Premessa-

Il sottoscritto dottor Valdo Tamantini ha redatto la presente Relazione per conto dell'amministrazione del comune di Zero Branco -Treviso- in quanto detto comune verrebbe interessato dalle negative "conseguenze ambientali" delle Nuove Rotte nei sorvoli con decolli per pista 25 con stretta virata a sinistra, nel caso deprecato in cui venisse approvato il tanto discutibile "Strumento" a riferimento, relazione che viene inviata al Ministero dell'Ambiente, Commissione V.I.A.

Si rende necessario l'invio della stessa Relazione al Ministero in quanto il sottoscritto stesso abitando a 2 km di distanza dall'aeroporto, da sempre subisce ingiustamente i sorvoli a bassa quota nei decolli per pista 07 (che inizialmente sorvolano i quartieri sud di Treviso) perché subito dopo il decollo i piloti effettuano una stretta virata a bassa quota, a destra, molto più accentuata rispetto alla virata prevista con le Nuove Rotte nei decolli per pista 07 per dirigere sul primo punto di Riporto delle S.I.D.(Partenze Strumentali).

**Metodologia dell'analisi dello "Strumento"-**

Lo studio delle valutazioni tecniche riportate in questo documento sono il frutto di un'attenta analisi dei contenuti riportati nello "Strumento" sopracitato.

In via preliminare è stato analizzato il contenuto del documento Enav datato 7.2.2017 denominato "Studio progettuale procedure di salita iniziale per le piste 07 e 25 dell'Aeroporto di Treviso".

Successivamente sono state studiate tutte le pagine dello Strumento" presentato da Aer-Tre e Enac.

Per quanto possibile gli argomenti trattati nella relazione rispecchiano strettamente la cronologia dei vari argomenti esposti nello "Strumento di Pianificazione al 2030".

Vada subito precisato che l'Amministrazione Comunale di Zero Branco risulta che intende prioritariamente respingere con fermezza l'ipotesi delle nuove rotte, come precedentemente comunicato con lettera in data 08.02.2013 (**ALL: n.1 – totale 2 pagine-**), anche se risulta che la stessa amministrazione è disposta a concordare il numero del volato annuo intorno ai 19.500 movimenti comprensivi di aviazione commerciale e generale.

### **ESAME VERBALI DELLA COMMISSIONE AEROPORTUALE**

Innanzitutto va precisato che risulta che tutta la documentazione dei verbali Enac (Commissione Aeroportuale) non sono stati ricevuti da Enac ma dall'Amministrazione di Quinto di Treviso su nostra specifica richiesta in questi giorni.

Abbiamo preso atto che nel verbale del 19.06.2013 il Presidente e i membri della Commissione hanno condiviso all'unanimità il "Parere" che il Comune di Zero Branco venga integrato quale membro componente di diritto (ALL. 2- totali 2 pagine) nella Commissione Ambiente che nella stessa data, al punto n.3 dell'odg, si dava conto del disegno di protocollo di sperimentazione di nuove procedure di decollo a minimo impatto acustico. Del citato parere della Commissione Ambiente non è mai stata data comunicazione ufficiale a codesta Amministrazione e sarebbe necessario che la direzione Enac specificasse a codesto Comune se la nomina a componente è riferita alla Commissione non solo Ambiente ma anche Commissione Aeroportuale essendo detto Comune interessato dalle problematiche dei sorvoli che prevede la pianificazione delle nuove rotte.

Va comunque premesso che l'Amministrazione di Zero Branco, con lettera del 08.02.2013 (**ALL. 1**) dichiara alla Direzione Enac competente la propria contrarietà alla proposta delle nuove rotte con sorvolo su Zero Branco. Questo argomento era conseguente all'incontro chiesto telefonicamente da Aer Tre a codesta Amministrazione per comunicazioni, non meglio precisate, sulle nuove rotte e



procedura VIA, senza specificare che all'incontro richiesto sarebbero stati presenti i dirigenti Enac, Save, Enav. Solo in sede di conferma telefonica, poco prima dell'incontro, il Direttore Enac ha dichiarato che quello non era un incontro di cortesia ma un atto amministrativo vero e proprio. A questa affermazione il Sindaco di Zero Branco rispondeva che non poteva essere considerato un avvio di procedimento né una conferenza dei servizi per lo svolgimento della quale sarebbe stato necessario almeno il deposito della documentazione nei giorni precedenti della conferenza stessa. Solo così sarebbe stato possibile una valutazione tecnica sulle nuove rotte.

Da un esame attento dei verbali della Commissione Aeroportuale giunti per la prima volta a codesta Amministrazione in data 26.06.2017 si fanno presenti le seguenti doglianze-incongruenze per il mancato rispetto della normativa sui seguenti punti:

- a) a codesta Amministrazione non è mai pervenuta la comunicazione del verbale stilato nell'incontro del 19.6.2013 (**ALLEGATO 2**) in cui la Commissione stessa all'unanimità ha condiviso il parere: "...che l'amministrazione comunale di Zero Branco vada integrata nella Commissione in parola in quanto componente di diritto della Commissione stessa (all. n.2), la cui presenza è caldamente sollecitata per la prossima sessione della Commissione". L'Amministrazione di Zero Branco non è stata formalmente invitata nella successiva data di convocazione del 22.03.2016, ma solamente nella convocazione della Commissione del 15.06.2017 con la motivazione Enac di un presunto interesse di coinvolgimento di Zero Branco nelle problematiche delle nuove rotte in esame. Nell'invito a partecipare in data 15.6.2017 ENAC non ha specificato che il Comune di Zero Branco è membro "componente di diritto della Commissione" come così precisato nel verbale del 19.6.2013 punto 3b (**ALLEGATO 2**). Pertanto tuttora permane la necessità di un chiarimento del ruolo del Comune di Zero Branco nell'ambito della Commissione, se è da considerarsi membro della Commissione oppure no.
  
- b) In relazione al superamento dei valori del limite del rumore in aree residenziali (Leq in dB A-livello sonoro equivalente ponderato) 50dB di giorno e 40 dB di notte- DPCM 14.11.1997-**ALLEGATO 3B=1 pagina**- DPCM 14.11.1997 Tabella B ) si fa presente che nel verbale della Commissione Aeroportuale del 27.7.2011, (**ALLEGATO 3°=5 pagine**) è scritto: "...la rilevazione LVA settimana critica nei primi 5 mesi del 2011, la cui Tabella si allega (pagina 4) e dalla quale emerge un non superamento dei valori massimi consentiti (a pagina 2)".

### Osservazione:

Nella tabella citata (a pag.4), del Verbale dell'incontro del 27.07.2011 (**ALLEGATO 3A**), sono riportate quattro zone residenziali. Di esse la **Scuola Materna 1651**, di via Contea, "Ricettore sensibile-area particolarmente protetta", in pieno centro a Quinto di Treviso, vengono riportati i Valori LVA compresi tra 62,2 e 62,9, quindi ben superiori al limite di legge di LVA 60, durante i primi cinque mesi del 2011. Con l'aumento dei voli la situazione diventerebbe ancor più insostenibile. Infatti i bambini ospiti della detta Scuola verrebbero oppure no danneggiati da improvvisi e forti rumori di aereo grandi che all'improvviso sorvolano la Scuola, a circa 50 mt sopra i tetti della scuola e delle numerosissime case circostanti alla Scuola? Si dovrebbe ammettere di sì, in quanto la Scuola è considerata un "Ricettore sensibile" al quale è assegnato un valore limite di rumore di 45 Db di giorno, che è a suo tempo inferiore al limite del rumore di 50dB relativamente all'area urbana circostante. Detta Scuola è anche accerchiata da una continuità abitativa con un forte carico antropico al quale è assegnato, di giorno, un valore massimo del rumore di 50 Db per cui questa consistente fetta di cittadini che vivono nei dintorni provano una considerevole sensazione di paura, di forte disagio psicologico e di pessima qualità della vita al passaggio di continui e improvvisi sorvoli a bassissima quota. Ad essi, che subiscono detti effetti negativi che si riflettono sulla salute, poco interessa di sapere che il limite LVA risulta dentro la norma. Per loro quel che conta è il fatto che sono molto preoccupati e non ne possono più di continuare a sottostare a quello stress anche notturno di essere continuamente svegliati all'improvviso per ogni atterraggio o decollo con continue interruzioni del sonno.

Domanda: Se in futuro verrà delocalizzata la detta Scuole Materna 1651 di Quinto di Treviso, verranno delocalizzate oppure no tutte le abitazioni che sono sotto la traiettoria degli aerei in atterraggio e decollo?

Nella detta Tabella (**ALL. 3A**) non vengono specificati neanche gli orari dei rilevamenti e tale mancata precisazione degli orari rafforza i dubbi sull'attendibilità dei dati LVA massimi consentiti, riportati nel Verbale in parola, che potrebbero essere differenti. Ancora. Nella citata Tabella, a pagina 4 è scritto che la Scuola Materna ha un LVA massimo di 65 Db. Non se ne capiscono le ragioni di detti valori di 65Db, essendogli riconosciuto per legge il valore massimo di emissione-LVA è di 45Db(A)-(rife. DPCM 14.11.1997, Tabella B- (**ALL. 3B**)).

Va anche aggiunto che il valore del rumore dei singoli eventi potrebbero essere superiori al detto valore LVA di 62.9 riportato nella Tabella citata in quanto il valore LVA non è il risultato di ogni singolo evento, ma è la conclusione di una formula matematica complessa che prende come base la valutazione del rumore

aeroportuale del singolo evento dal quale si deduce il valore giornaliero rapportato al numero dei 21 giorni previsti dalla normativa. Stando le cose in detti termini sopra descritti, si può asserire che detta formula per il calcolo della LVA è fatta in violazione della Carta Costituzionale, art.32, che tutela la salute dei cittadini?

In breve l'affermazione in cui nel citato Verbale ENAC sostiene: "Non emerge un superamento valori" **(ALL.3A)** non è da considerarsi accettabile e molto probabilmente non corrispondente alla realtà per i dati sopra citati, anche perché la collocazione delle antenne del rilevamento del rumore sono state dislocate in luoghi in contrasto con la normativa il cui argomento viene spiegato nel prosieguo.

c- Nel verbale 25.01.2012 ENAC (alla pagina 3 dell'**ALLEGATO 4= 6 pagine**) in riferimento ai valori del rumore riportati nel documento Report, scrive: "Essi sono rappresentati compiutamente nella tabella allegata che si commenta da sola -pagina 3". Detta valutazione non meglio specificata verrebbe meglio compresa leggendo il Report relativo alla settimana 11/12/2011-17/12/2011 e nella settimana del 2012 dal 9 al 15 gennaio (**ALL.4** in cui sono allegati n.3 pagine della Ordinanza 3/2012) dove alla pagina 3 dove sono riportati i grafici del rumore indicanti lo sfioramento del limite massimo di 60 Db. Infatti presso la Scuola viene registrato un LVA di 61,4 ed un valore al limite di 59,7 rispetto al valore 60Db previsto dalla norma. Essendo gli altri valori LVA molto vicini al limite massimo di 60 dB viene spontaneo chiedersi :"Con l'aumento dei voli richiesti al 2030 detto limite massimo sarà superato?"

Osservazione:

L'affermazione di Enac sopracitata potrebbe essere interpretata in senso negativo, ovvero che i valori massimi del rumore sono stati superati.

d- Nella nota 15.10.2012 Enac scrive alla Prefettura affermando: "I livelli del rumore misurati sono in perfetta norma" (**ALLEGATO 5**), riferito probabilmente ai Report precedenti in possesso appena sopra descritti.

Osservazione:

C'è la seria possibilità di ritenere che l'affermazione di non superamento dei limiti LVA non corrisponde alla realtà in base ai Report di cui all'all.n.3, n.4. Non si capisce il perché di simili affermazioni. Certo è che la scarsità documentale del numero dei Report in cui sono registrati i dati del rumore non consente di poter giustificare una continuità di registrazione tranquillizzante dei valori LVA in modo esaustivo, anche perché, come già detto, le centraline sono state collocate in modo molto difforme dalla

normativa con la conseguenza di una possibile registrazione di valori inferiori alla realtà. Da detto comportamento di installazione si può ragionevolmente dissentire.

- e- Nel verbale del 22.03.2016 Enac scrive a pagina 3 :“L’Aeronautica Militare si è espressa positivamente circa le nuove procedure dei decolli pista 25 e 07 e che pubblicate nel mese di maggio 2016 diventeranno effettive dal 23 giugno 2016 (**ALLEGATO 6**= 2 pagine).

Osservazione:

Si constata, ancora una volta, la non condivisione del metodo adottato da Enac nel non informare codesta Amministrazione sull’evoluzione delle procedure in atto per le nuove rotte, nonostante il fatto che il Comune di Zero Branco è comunque coinvolto nelle problematiche aeronautiche dei sorvoli delle Nuove Rotte. Infatti il comune di Zero Branco non è compreso negli indirizzi della convocazione per la riunione della Commissione per la data del 22.11.2016 (**ALLEGATO 6**).

## **PARTE 1 SU DOCUMENTO ENAV NUOVE ROTTE**

### **DECOLLI PISTA 25**

Secondo Aer Tre-Enac le ragioni sulla necessità di istituire le nuove rotte sono formulate per raggiungere il nobile obiettivo di minimizzare l’impatto acustico al suolo, le cui direttrici preferenziali sono state individuate dal gestore Aer Tre/Save.

Su questo tema, analizzando il Documento ENAV “ StudioProgettuale delle Procedure di Salita per le Piste 07 e 25, si fa notare che:

1. Nell’effettuare i voli sperimentali devono essere rispettate le regole delle Procedure OACI Doc. 8168 ( **ALLEGATO 7**) Parametri delle procedure antirumore OACI, doc. 8168, (**ALLEGATO 8**) Procedure di abbattimento del rumore in decollo OACI e doc.8168 (**ALLEGATO 9**) Elenco dei parametri di costruzione della virata. Senza impostare i detti parametri delle procedure non è raggiungibile l’obiettivo di minimizzare il rumore aereo. Tali procedure, di conseguenza, comportano una inferiore capacità del rateo di salita. Si ritiene utile precisare che i citati parametri OACI, doc. 8168, dovrebbero essere rispettati da tutti i piloti civili in forza del D.M. 3.12.1999 (**ALLEGATO 10**) che all’art. 3, para “d” statuisce precisamente quanto segue: “... recepire integralmente e senza modificazioni i profili di atterraggio e decollo definiti dalla normativa citata” (**ALLEGATI 7,8 e 9**). Tali requisiti dovrebbero essere

pubblicati in AIP modificando gli attuali parametri pubblicati. Va notato che detti Parametri OACI non vengono ancora rispettati. Perché?

Osservazione: Non se ne conoscono le ragioni:

2. Nei decolli per pista 25 pur virando a sinistra il prima possibile e prima di interessare il sorvolo di Quinto di Treviso, a 460 ft (120 mt), come si sostiene nel documento Enav, fino a raggiungere prua 175°, con Angolo di Banco 25° e gradiente di salita 7%, non sarà possibile evitare il sorvolo urbano e della zona produttiva e commerciale di Quinto di Treviso anche dirigendo successivamente con prua sud verso il punto PH 604, posto a sud sud-est del paese di Zero Branco per raggiungere il quale l'Enav sostiene che viene evitato il sorvolo del centro abitato dello stesso comune per inserirsi lungo la SID (Standard Instrumental Departure). Pur iniziando la virata sopracitata che tra l'altro viene anche definita "molto stretta" (nella Relazione del professor Maurizio Tira -Consulente del Comune di Treviso), a pag 71, documento datato 2015, (**ALLEGATO 11= 2pagine**) e alla quota più bassa possibile, come sopradetto ad una altezza di 460 piedi (120 mt), si fa presente che gli aerei passeggeri che operano a Treviso, ovvero B.737 della RyanAir, oppure il tipo A320 e simili della Wizz Air, cioè aerei di grandi dimensioni, si troveranno comunque già dall'inizio della virata a sorvolare a bassissima quota l'area urbana di Quinto di Treviso localizzata a sud e sud ovest della testata pista 07 (lato Quinto di Treviso). Va considerato che l'aeromobile in virata per prua 175° o comunque con prua sud, rispettando la normativa OACI soprarichiamata, sale con un rateo di salita inferiore rispetto ad un rateo di salita con assetto orizzontale del velivolo. Ne consegue che subito dopo il sorvolo dei laghetti del centro di Quinto di Treviso, l'aereo carico di passeggeri e carburante potrebbe sorvolare l'inizio dei centri abitati e commerciale anche di Zero Branco, che dista 3 km dalla testata pista 07, ad una quota bassa (probabilmente circa 400 mt), causando maggiore rumore che disturba la popolazione sottostante oltre che causare un possibile maggiore rischio aereo.

Non molto differente saranno gli effetti del rumore sull'area urbana e commerciale citata di Zero anche nel caso di un decollo per pista 25 con virata di Banco 25°, con gradiente di salita 7% e con TAS massima di 200 nodi sul Way Point PH 603 che corrisponde al centro di Quinto di Treviso (**ALLEGATO 12= 7pagine**), a pagina12, per dirigere verso il Way Point PH 606 che si trova circa 2 km a sud -sud ovest del centro di Zero Branco (**ALLEGATO 12**). Va inoltre ribadito che i voli sperimentali devono essere impostati in modo conforme ai menzionati parametri (OACI doc.8168) di riduzione di spinta da

800 piedi (260 mt) a 3000 piedi (984 mt) come previsto nella parte I sez. 7 capitolo 3, in figura I-7-3-APP 1, (**ALLEGATO 8**). Detta riduzione di spinta, come detto, causa un minor rateo di salita.

Anche nella seconda ipotesi di traiettoria prevista da Enav non sarà facile evitare il sorvolo a bassa quota delle aree residenziali di Zero Branco. Solo l'effettuazione di voli sperimentali potranno dimostrare la possibilità di sorvolo sui citati abitati.

Si precisa inoltre che l'impostazione del citato parametro di Angolo di Banco 25°, indicato da Enav, non è conforme ai parametri succitati nel doc. 8168, Tabella I – 2-3-1 (elenco parametri di virata) che invece prevede un Angolo di Banco iniziale di 15° fino a 305 mt (1000 ft) e Angolo di Banco 20° fino a 984 mt (3000 ft).

3. Iniziando la virata a sinistra a 120 mt di altezza per assumere prua 175° al fine di raggiungere il punto PH 604 (**ALLEGATO 12= 7 pagine**) - località a km 2 a sud est di Zero Branco - rappresenta una manovra di virata piuttosto stretta da conseguire in poco spazio dovendo rispettare i parametri di virata riportati nel doc.8168.
4. Il gradiente minimo di salita per pista 25 pubblicato in AIP AD2-LIPH 6-3 (**ALLEGATO 13**), risulta di gradi 5,75% (all. 5), quindi inferiore al 7% riportato, invece, nel documento Enav Nuove Rotte datato 7.2.2017 (**ALLEGATO 12**). Nel caso dovesse essere adottato il rateo minimo di salita attualmente pubblicato in AIP sopracitato, ovvero gradi 5,75% ,si impone un interrogativo: "Sono o non sono in grado gli aerei commerciali che operano a Treviso (B 737 ed A320) di sorvolare l'inizio del centro abitato e commerciale di Zero Branco ad una quota superiore ai 400-430 metri?". Qui va ribadito che la procedura di salita iniziale per pista 25 prevede un rateo di salita di 5,8% riportato in AIP AD LIPH 6-3 che è un rateo di salita molto modesto rispetto alla capacità di salita del P.180 usato per i voli prova del 16 e 17 novembre 2016 di cui viene esposto in seguito.

In breve, per le ragioni tecniche citate pur apprezzando il nobile obiettivo del gestore di voler minimizzare l'impatto acustico sul territorio, si potrebbe sostenere che il detto obiettivo è difficilmente raggiungibile. Al contrario, dette procedure proposte nel documento Enav Nuove Rotte potrebbero corrispondere ad un peggioramento dei valori del rumore e del rischio aereo in conseguenza della "stretta" virata come così viene definita anche nella Relazione 2015 del professor Maurizio Tira (**ALLEGATO 11**), e per di più

eseguita in salita, in virata e ad una altezza molto critica, con riduzione di spinta da 800 piedi a 3000 piedi in ottemperanza al DOC. 8168.

Osservazione :

La tesi di Enav che il paese di Zero Branco non viene sorvolato adottando le procedure del documento Enav non parrebbe valida alla delle Prescrizioni OACI (ALLEGATI 7,8,9).

Soluzione possibile:

L'ottimizzazione massima possibile del rumore per i decolli pista 25 può essere ottenuta nel seguente modo: raggiunta la quota idonea alla virata anziché virare a sud verso Zero Branco il pilota potrebbe virare leggermente a destra prua 260°/265° fino ad attraversare 3000 piedi (984 mt) evitando in tal modo il sorvolo della verticale del popoloso quartiere posto a sud ovest di Quinto ovvero sorvolando i laghetti prospicienti ed evitando anche il sorvolo della zona produttiva e commerciale e l'area urbana di Zero Branco.

### **PRESTAZIONI DI VOLO DEL Piaggio 180 (P 180)**

Dai documenti analizzati si prende atto che il 16 e 17 novembre 2016 sono stati effettuati dei voli prova con il P 180 per verificare le possibili quote dei punti significativi dei sorvoli. Degli esiti scaturiti da detti voli non se ne conoscono gli esiti finali. Nel Documento ENAC, acquisito il 15 giugno 2017 (ALLEGATO 6) si legge, a pagina 3, che l'A.M. si è espressa positivamente circa le Procedure di salita, che dette procedure saranno pubblicate nel mese di Maggio e rese effettive dal 23 giugno 2013.

Osservazione:

- 1- Codesta Amministrazione non ha mai ricevuto da ENAC né da altri Enti nessuna comunicazione relativa alla calendarizzazione delle Nuove Procedure delle Nuove Rotte. Perché?
- 2- L'aereo P.180 con cui sono stati effettuati i voli di prova dei sorvoli è un aereo bimotores turboelica che ha prestazioni di velocità simili ad un aviogetto, che è in grado di effettuare un rateo di salita di 3000 piedi al minuto, a differenza degli aerei passeggeri operanti a Treviso i quali nella fase iniziale del volo hanno un rateo di salita massimo di circa 1.300/1500 piedi al minuto, ovvero la metà del P.180. A quale pro sono state effettuate le prove con un velivolo che per prestazioni è più paragonabile ai velivoli delle Frece Tricolori che ad un B737 della Ryan Air oppure ad un A320 della Wizz Air che operano a Treviso?

3- Detto bimotores turboelica è però in grado di effettuare voli acrobatici, simili agli aviogetti MB 339 della Pattuglia Acrobatica Nazionale, cioè può effettuare la figura del Tonneau ovvero una rotazione di 360° intorno al proprio asse longitudinale. Questo per rappresentare che i voli prova effettuati con il P 180 non sono rappresentativi per definire le quote di sorvolo degli aeromobili passeggeri di Treviso.

### **CRITICITA' ATTERRAGGI PISTA 25 (ALTEZZA CRITICA OSTACOLI)**

Una criticità evidente per il contesto urbano antropico della Città di Treviso è rappresentata dagli atterraggi per pista 25 (quando viene usata a causa di avverse condizioni meteo o forte vento da ovest). Detta criticità potrebbe aumentare operando la ripartizione percentuale dei voli che passerebbe da 6 al giorno, quanto prima, a 10 al giorno al 2030. L'atterraggio per pista 25 comporta il sorvolo della Città di Treviso nella traiettoria di avvicinamento finale. Prima di portarsi sulla traiettoria finale 25 gli aeromobili effettuano la procedura I.L.S. (Instrumental Landing System) percorrendo il tratto iniziale e intermedio di avvicinamento sulla direttrice pista 07 seguendo i segnali del sistema ILS. Poco dopo aver sorvolato l'O.M. (Outer Marker) che dista 3,8 miglia dalla soglia pista 07, ovvero dopo il sorvolo della località di Scandolara (Comune di Zero Branco) ed il pilota ha la pista in vista esso effettua una virata a destra per portarsi nel tratto Sottovento pista 25 (tratto parallelo a sud della pista) volando con prua 070 ad una altezza di circa 1000 piedi (304 mt) sopra le frazioni di Settecomuni, San Trovaso e Frescada (Comune di Preganziol), della frazione di Dosson (Comune di Casier) e lo stesso centro di Casier dove il pilota inizia una virata di 180° a sinistra in costante discesa per allinearsi alla pista 25 ed effettuare l'atterraggio. Detto avvicinamento finale pista 25 non dispone dell'ausilio del sistema ILS per cui i piloti devono proseguire "a vista" continuando la discesa fino all'atterraggio sorvolando a bassissima quota sia il centro di Treviso che il quartiere di San Maria del Sile che con la sua popolosa area residenziale confina con il sedime aeroportuale. La criticità di questo tratto nel finale pista 25 è rappresentata dunque, anche da numerosi ostacoli che svettano al di sopra del piano inclinato con pendenza del 1,2% al di sopra del quale non dovrebbe esserci la presenza di ostacoli vari (campanili, piante, gru ect. – **ALLEGato 14**).

In realtà nella cartina degli ostacoli dell'AIP, sezione AD2 LIPH 3-1 (**ALL. 14**) vengono segnalati n.33 ostacoli tra i quali il più significativo secondo l'Enav è il campanile della Chiesa di San Nicolò che si trova in pieno centro a Treviso quasi perfettamente allineato con la pista 25. In realtà dopo attenta verifica in merito si è notato che l'altezza del campanile di San Nicolò, seppure molto visibile, non è l'ostacolo più alto



lungo l'avvicinamento finale rispetto al piano inclinato di 1,2%. Infatti nella cartina degli ostacoli si possono contare almeno 12 ostacoli più alti del detto campanile di San Nicolò che svettano sopra il piano inclinato di cui la maggior parte sono piante molto alte del Parco del Sile (sito S.I.C.) per cui dette piante sono sottoposte anche a tutela (**ALL. 15**). Alcuni anni fa dette piante furono cimate con un grande clamore sui mass media per il malcontento delle associazioni ambientaliste e di una parte di cittadini attenta al rispetto dovuto per le garanzie di tutela di cui gode il Parco del Sile. Durante gli ultimi anni le piante cimate sono ricresciute ancora più alte e in modo rigoglioso per cui continuano a rappresentare un problema per la sicurezza nel sorvolarle.

Il rischio rappresentato dalla presenza delle piante alte non è di poco conto, ed i piloti devono starne ben in guardia. I voli nel tratto finale 25 possono subire anche un maggiore rischio nel caso di una presenza prevista o non prevista del fenomeno wind shear (venti forti e improvvisi di direzione variabile a volte anche diretti verso il suolo). Le informazioni da dare ai piloti al riguardo sono essenziali se però la presenza di tale fenomeno è stata prevista dalle previsioni meteo oppure è stata riscontrata dai piloti nei precedenti atterraggi per pista 25. Ma non sempre così accade perché il fenomeno di wind shear a volte, come detto, si manifesta all'improvviso sorprendendo i piloti già molto concentrati per un atterraggio a vista in quanto il finale per pista 25 non dispone dell'ausilio I.L.S.

Riguardo le alte piante su finale per pista 25 ad oggi non è noto se la Commissione Aeroportuale di Treviso provvederà a farle tagliare di nuovo, oppure nel caso di impedimento a cimare dette piante, la Commissione Aeroportuale valuti positivamente altre opzioni non esclusa l'opportunità di dirottare gli aerei a Venezia oppure di far trasferire l'attività aeroportuale all'aeroporto militare di Istrana, che potrebbe diventare un aeroporto militare, ma aperto al traffico Civile come lo è stato Treviso fino al 2015.

E' inderogabile che l'autorità preposta decida presto qual'è la priorità da salvaguardare/tutelare: il parco del Sile (sito S.I.C.) evitando così anche il taglio delle piante oppure autorizzare la procedura di atterraggio su pista 25 in presenza di ostacoli più alti del Piano inclinato di gradi 1,2 riportato in AIP AD 2 LIPH 3-1 (**ALLEGATO 14**), onde evitare al pilota di dirottare all'aeroporto di Venezia Marco Polo, che però comporterebbe maggiori costi alla compagnia aerea la quale si troverebbe costretta ad inviare gli autobus da Treviso a Venezia per condurre a Treviso i passeggeri del volo dirottato.

Osservazione:

Non si capisce la ragione per la quale il parco regionale del Sile, istituito nel 1991, sottoposto a tutela S.I.C., a distanza di 26 anni non risulta ancora pubblicato nell'elenco dei parchi nazionali/regionali da tutelare rispetto all'attività aerea a bassa quota, come pubblicato sull'AIP –ENR 5.6.1.1.1.(ALL. 15) Perché? Come è possibile che ad oggi nessuna delle autorità preposte: Enac, Regione, Provincia, Comune di Quinto e Comune di Treviso e lo stesso parco del Sile, non abbia ancora informato l'Enav dell'altezza delle piante del Parco che aumenta anno dopo anno? Perché non viene chiesto all'ENAV di inserire il parco del Sile nell'elenco dei parchi regionali/nazionali riportati in AIP sopracitato?

Quali di queste autorità avrebbe dovuto informare l'Enav per far inserire il Parco del Sile nell'elenco dei parchi nazionali/regionali citati (ALL.15)

Detti parchi pubblicati in AIP godono di precise tutele di salvaguardia di determinate zone protette quali parchi naturali, aree di interesse biologico, faunistico (art.11 Legge 6.12.1991 n.394) ed ulteriori leggi regionali e/o provinciali e al provvedimento di D.G.A.C. n. /1060/R1/6-1-1 del 14.5.1998 dove viene statuito: “E' vietato il decollo, l'atterraggio e il sorvolo a bassa quota a tutti gli aeromobili e ai voli di diporto sportivo dentro le riserve naturali eccetto quando in emergenza, o per le operazioni di soccorso, spegnimento incendi e autorizzati dalla direzione della riserva”.

L'elenco di tali divieti con specificate le coordinate, le dimensioni e le quote vietate al sorvolo sono indicate in ENR 5.6.1-1-1 (ALL. 15).

#### Osservazione-

Anche qui si pone l'interrogativo: “la Legge 394/1991, le leggi regionali in materia e il provvedimento D.G.A.C. 42/1060/R1/6-1-1 del 14.05.1998 vanno applicati anche al Parco del Sile oppure no?”

“Perché la tutela di cui potrebbe/dovrebbe godere il Parco del Sile (sito S.I.C) va tuttora sacrificata sull'altare degli interessi dell'attività aerea che potrebbe essere dislocata ad una distanza di massimo 20 km, ma in aeroporti “che offrono maggiori parametri di sicurezza” come l'aeroporto di Istrana o quello di Venezia”?

Ulteriori approfondimenti sulle criticità del Parco del Sile vengono espone nel prosieguo.

#### **CRITICITA' DECOLLI PISTA 07**

Si nota che le procedure di decollo pista 07 delle nuove rotte che comporteranno un iniziale sorvolo della strada tangenziale di Treviso rappresentano una migliore

vivibilità ambientale urbana che causerà una minore rumorosità rispetto alla vera criticità attualmente in atto. Attualmente sin dall'inizio della strada Tangenziale gli aerei effettuano una stretta virata a destra a causa delle individuali interpretazioni dei piloti sulle modalità di esecuzione delle procedure di uscita riportate nell'AIP. Quindi fin dal sorvolo della verticale della testata 25-inizio Tangenziale -viene iniziata una virata a destra piuttosto accentuata che comporta il successivo sorvolo a bassa quota dell'inizio della stessa Tangenziale dove sono presenti due mega distributori di carburante, distanti 700/800 mt dalla testata pista 25, molto pericolosi in caso di incidenti i quali si trovano sulla verticale delle traiettorie di decollo per pista 07 (ALL.16). Il sorvolo a bassa quota, quindi, continua sopra i quartieri di Santa Maria del Sile, San Zeno, San Lazzaro (Comune Treviso) la frazione di Frescada (Comune Preganziol) la frazione di Dosson (Comune Casier) la frazione di San Trovaso e Settecomuni (Comune Preganziol). Durante la citata traiettoria di sorvolo a bassa quota vengono sorvolati anche numerosi ricettori sensibili (varie scuole, edifici pubblici, luoghi di ritrovo). In sostanza può essere considerata molto necessaria e valida la nuova modalità di esecuzione delle nuove rotte con decolli pista 07 perché, è il caso di ripetere, così si evita la stretta virata sulla Tangenziale che ancora viene inspiegabilmente eseguita dai piloti.

#### Osservazione:

Non si capisce come mai i membri della Commissione Aeroportuale di Treviso non si siano mai accorti delle citate virate strette a bassa quota nonostante i vari articoli di lamentela apparsi sulla stampa o servizi televisivi.

In sostanza la popolazione che subisce detti esiti negativi a causa dell'attività aerea è esausta di essere sottoposta a tali condizioni ovvero di vedersi volare sopra la testa a 200/300/400 mt i grandi aerei delle compagnie aeree. E' di questa tipologia di aerei che la gente percepisce un elevato disturbo del rumore e del rischio aereo percepito, diversamente dagli aerei dell'aviazione generale di piccolo e medio tonnellaggio dai quali gli abitanti storicamente non temono nulla per le modeste dimensioni degli stessi aeromobili.

### **VALUTAZIONE DEL GRAFICO AER TRE**

#### **PROCEDURA DI SALITA INIZIALE PER PISTA 25**

Sul tracciato del grafico teorico altimetrico prodotto da Aer Tre relativo alle minime di sorvolo (all.17) non si condividono i dati tecnici riportati per cui si rende necessario rappresentare le seguenti valutazioni/osservazioni:

- 1) Non viene specificato il gradiente di salita e ciò complica un adeguato controllo tecnico.
- 2) Il punto di riporto denominato "Zero Branco PH606", con le seguenti coordinate geografiche N 45°34'55" e E 12°09'06" risulta essere un punto distante circa km 2,5 a sud sud ovest di Zero Branco nel territorio comunale di Scorzè (VE). Detto punto PH 606 dista precisamente 7680 mt dal punto di impostazione virata a sua volta posto dopo 500 mt ad ovest della testata Pista 07. Decollando per pista 25 e iniziando l'impostazione della virata a quota 460 ft (150 mt) potrebbe non essere molto facile attraversare detto punto PH606 a quota 2500 ft (820 mt) o quota superiore, per le ragioni tecniche sopra citate, specialmente se vengono applicati i parametri di salita antirumore prescritti dalla normativa internazionale OACI doc. 8168 figura I – 7-3-APP1 e attenendosi all'elenco dei parametri della citata normativa per la costruzione della virata riportata nel doc. 8168, tavola I – 2-3-1 (**ALL. 7,8,9**).
- 3) Nel grafico non vengono rappresentate le caratteristiche orografiche degli abitanti di Zero Branco e di Quinto di Treviso che sarebbero utili per capire le quote alle quali vengono sorvolate dette aree urbane. Da una attenta analisi geografica e dalle relative proiezioni al suolo risulta che la zona urbana – produttiva – commerciale e residenziale di Zero Branco dista circa 3300 mt dal citato punto di impostazione virata, quindi l'inizio del sorvolo di quest'ultime zone citate potrebbe avvenire ad una quota di circa 1200-1250 ft (400-410 mt). In dette condizioni di volo i cittadini sottostanti al sorvolo si troveranno a subire un pesante disagio del forte rumore connesso con la notevole apprensione nel vedere tali grandi aerei (B737, A320) volare a bassa quota in virata sopra le proprie teste. Per gli abitanti di Quinto di Treviso le condizioni ambientali potrebbero essere anche peggiori ed a quote più basse rispetto a quelle di Zero Branco.

### **POSSIBILE SOLUZIONE AL PROBLEMA**

Basterebbe applicare le stesse manovre sopra riportate per gli attuali decolli Pista 25 su Quinto di Treviso mantenendo inizialmente prua pista poi, attraversando 460 ft (150 mt), subito dopo il decollo, virare a destra prua 260°/265° fino ad attraversare 3000 ft (984 mt) e da questo punto proseguire verso la S.I.D. assegnata. Va detto che solo impostando detta procedura è possibile ridurre, anche se di poco, il rumore aereo sul quartiere sud-sud ovest di Quinto di Treviso.

### **CRITICITA' DEL NUOVO DEPOSITO CARBURANTE SUL SITO AEROPORTUALE**

L'area interessata a questo intervento confina con la strada Noalese ed è piuttosto vicina alla pista (circa 230 mt). Sono previsti n.3 contenitori cilindrici carburanti esterni al suolo alti circa 6 mt, diametro circa 6 mt. Tali caratteristiche di vicinanza alla pista comportano un evidente rischio in caso di fuoripista dell'aeromobile. Potrebbero anche rappresentare un rischio in caso di eventi imprevedibili. La Commissione VIA del Ministero dovrebbe valutare molto attentamente detta criticità. Non molto distante dall'area sarà realizzata anche la nuova torre di controllo che per le ragioni citate di uscita fuoripista dell'aeromobile detto deposito metterebbe in seria difficoltà l'operatività dei soccorsi.

### **CRITICITA' RICETTORI ACUSTICI CIRCOSTANTI IL SEDIME**

Nell'intorno del sedime aeroportuale sono presenti oltre 29 ricettori sensibili individuati tra i tre Comuni di Treviso, Quinto di Treviso e Zero Branco. Detto numero di ricettori sensibili potrebbe essere molto più alto se si tenesse conto anche delle traiettorie dei decolli per Pista 07 e delle traiettorie di arrivo per Pista 25, con le quali vengono sorvolate a bassa quota le parti nord residenziali di Preganziol e Casier determinando un pesante disagio ambientale durante detti sorvoli (vedi Strumento di Ottimizzazione al 2030 procedura V.I.A.-tabella n.3-2 di pag.25 elenco ricettori sensibili).

### **INTERFERENZE CON IL PARCO DEL SILE -SITO S.I.C.**

A pag. 5 del documento "Strumento al 2030 - 25101 – REL-T100.0" procedura V.I.A. si rileva la seguente importante annotazione da non sottovalutare: "l'aeroporto si colloca parzialmente all'interno del Parco del Sile (sito S.I.C.). La figura mostra, infatti, che l'aeroporto è circondato dal Parco del Sile sui tre lati: ovest, sud ed est" e ancora di nuovo: "l'aeroporto nella porzione sud si trova in posizione interferente con l'area a vincolo ex art. 142, lettera "c", D.L. 42/04 e ss.mm.ii.". Viene così chiarito che la fascia di rispetto del Parco del Sile larga 150mt non viene rispettata perché essa si estende all'interno del sedime aeroportuale coprendo la larghezza della pista nella zona ovest, nella zona est e nella zona di metà pista (figura 1-6, pag. 9).

Va inoltre annotato che c'è una ulteriore sovrapposizione di un'area aeroportuale dove è presente il sentiero luci Calvert, area che allo stesso tempo è considerata anche Parco del Sile.

## **STUDIO DELLO STRUMENTO DI OTTIMIZZAZIONE AL 2030**

### **RELAZIONE GENERALE**

In merito alla relazione generale alla pag. 29 si nota, tra le due cartografie, una contrapposizione di interessi da salvaguardare, ovvero l'area color rosa che è definita zona di tutela aeroportuale con estensione di circa km 4 x 1,8 che si sovrappone all'area del Parco del Sile sito S.I.C. (istituito con L.R. 8/1991) generando un conflitto di interessi di tutela del parco con l'attività aeroportuale. Va fatto notare inoltre che nella seconda figura di pag. 29 il perimetro Parco del Sile è definito e delimitato dalla recinzione aeroportuale senza che venga descritta la striscia di tutela larga 150 mt a salvaguardia dello stesso Parco che andrebbe a coprire anche una parte del sedime aeroportuale. Non si capisce la ragione tecnica di tale discrepanza. Come fin qui dimostrato le reciproche esigenze di attività aerea e di tutela dei caratteri ambientali naturalistici e storici del Parco si pongono in un insanabile contrasto (vedi delibera Regione Veneto n.22 del 01.03.2000).

Va aggiunto inoltre che la presenza delle luci di avvicinamento per pista 07, del sentiero Calvert, sono collocate sulla superficie del Parco del Sile e si riverberano sullo stesso specchio d'acqua, dove sono stati impiantati i pali che sostengono dette luci, provocando una modifica al sistema ambientale naturale della specie ittica e dei volatili.

### **STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE SEZIONE B (25101 – REL-T102.0)**

Lo scenario di riferimento riporta nell'anno 2014 n. 16300 movimenti e nell'anno 2015 n.18.402 ciò dimostra che non è stato rispettato il limite massimo di 16.300 movimenti/anno stabilito dal TAR. Preso atto che nel 2016 sono stati effettuati 19.500 movimenti si può ritenere che il gestore continui a superare il numero dei movimenti fissato dal Tar a prescindere dal dovuto rispetto della detta prescrizione giuridica. Su questo argomento il Comitato "No all'ampliamento dell'aeroporto" ha presentato un esposto in Procura. Tenendo presente i rispettivi interessi di necessaria tutela della salute, della sicurezza e degli interessi del gestore, l'Amministrazione di Zero Branco ritiene che sia necessario ricercare un accordo su un limite massimo dei movimenti annui sempre che venga concordata una procedura di decollo che, nei decolli per pista 25, mantenga la direzione del

prolungamento asse pista o meglio ancora una procedura che appena raggiunta la quota di 460 ft (150 mt) venga iniziata una leggera virata a destra fino ad attraversare 3000 ft (984 mt) che permetterebbe di evitare tutto il popoloso quartiere posto a sud ovest di Quinto sorvolando solamente i laghetti posti ad ovest del centro di Quinto. Detta procedura di virata post decollo con prua 260°/265° ,come già detto, avrebbe il vantaggio anche di evitare il sorvolo di tutte le zone urbane, commerciali ecc. di Zero Branco e delle frazioni che comunque rimarrebbero interessate solamente dagli aeromobili in arrivo che sorvolano una parte del tratto finale di avvicinamento alla pista 07 nel seguire il sentiero di discesa I.L.S.

## **STUDIO IMPATTO AMBIENTALE SEZIONE A (25101 – REL-T101.0)**

### **PIANO CLASSIFICAZIONE ACUSTICA**

A pag. 60 del documento citato è scritto, a nostro giudizio erroneamente, che al di fuori delle zone acustiche A, B e C l'indice LVA non può superare i 60 dB. Per capire lo stato dei valori del rumore basta vedere quanto viene scritto nell'**ALL. 18**(= 6 pagine)

#### Osservazioni:

Si fa notare che è sbagliato affermare che il limite da non superare di 60 dB perché il D.L. 155/2010 stabilisce che nelle aree residenziali i limiti del rumore da non superare sono i seguenti: 50 dB di giorno e 40 dB di notte.

Tali limiti massimi sono addirittura inferiori a quelli appena citati qualora le traiettorie di volo siano verticali ai ricettori sensibili (scuole, asili, uffici pubblici e luoghi di raduno).

A pag. 83 sono mostrate le zone acustiche A, B e C le cui estensioni sono molto superate sia dalla realtà delle traiettorie attuali sia dalle traiettorie ipotetiche richieste dal gestore in questo Strumento al 2030. Nella figura A5-26 mancano infatti le zone sorvolate dalle traiettorie che da Quinto di Treviso dirigono verso Zero Branco (nuove rotte). Non sono altresì rappresentate le aree sorvolate dalle traiettorie di decollo pista 07 sia quelle attualmente operate sia quelle previste dal piano nuove rotte.

#### Osservazione:

Si evince quindi la necessità che vada con urgenza rielaborata/aggiornata la rappresentazione delle zone acustiche A, B e C alla luce di quanto sopradetto.

## **STUDIO IMPATTO AMBIENTALE SEZIONE C ( 25101 – REL-T103.0)**

### **CONTEGGIO TOTALE E PERCENTUALE DEI MOVIMENTI**

A pag. 9 del documento viene riportato lo scenario movimenti aerei al 2030 dove si precisa che è previsto un aumento del 22% rispetto al 2015 (18.400 movimenti).

#### Osservazione:

Fatto in questi termini il conto non è condivisibile perché il numero di base del calcolo dei movimenti al 2030 dovrebbe essere 16.300 in quanto fissato dal TAR. Non si dovrebbe considerare valido il numero di base di calcolo di 18.400 movimenti del 2015 in quanto detto numero è stato operato in violazione della sentenza del TAR. Sembra ipotizzabile che il calcolo di aumento del 22% al 2030 sia stato fatto artificialmente dal gestore per dimostrare alla pubblica opinione che sarà un aumento molto contenuto del 22% rispetto al volato attuale? Ma il numero movimenti 18.500 del 2015 dovrebbe essere considerato un abuso in violazione della sentenza del TAR per cui il calcolo dell'aumento al 2030 andrebbe calcolato partendo da 16.300 per cui arrivare al 2030 ad un numero di 22.500 rappresenta un aumento percentuale del 38% dei movimenti anziché del 22% come sostenuto dal gestore.

### **CARENZA DEL NUMERO CENTRALINE PER IL CONTROLLO QUALITA' DELL'ARIA E DEGLI ESITI GENERICI DELLE RILEVAZIONI**

A pag. 10 dello "Strumento al 2030 Sezione C – quadro riferimento ambientale atmosfera" si riporta che la centralina dell'aeroporto è ubicata nella frazione di Canizzano (figura C 5-1 di pag.16). Essa è gestita dall'Ente Zona Industriale di Marghera (EZIPM) detta centralina ha operato dal giugno 2011 al 2014 e serve a fornire i dati della qualità dell'aria presso la struttura dell'aeroporto. In realtà la posizione in cui è collocata non rispetta le prescrizioni della normativa perché è collocata lontano dalle traiettorie dei decolli e atterraggi. Infatti non risulta nelle immediate vicinanze dell'aeroporto ma è collocata ad 800 mt circa a sud della testata pista 07, lato Quinto di Treviso (figura C 5-13 di pag. 28). A detta distanza dall'aeroporto i dati dell'aria da essa forniti potrebbero risultare inferiori e meno nocivi rispetto ai dati dell'aria riscontrabili nelle aree più a ridosso del sedime e in zona urbanizzata.

#### Osservazione:



Non può essere condivisa la decisione di posizionare detta centralina alla distanza di 800 mt dal punto più vicino alla pista (testata pista 07).

Nel marzo 2015 è stata disattivata e dal 2016 è stata riposizionata a Quinto di Treviso in via Giotto ad una distanza di circa 1 km a sud ovest della testata 07 (figura C 5-12 di pag. 26).

Quindi anche qui si ripete la tecnica di posizionarla in zona non a ridosso dell'aeroporto per cui anche in questa posizione i dati nocivi della qualità dell'aria forniti dalla centralini potrebbero non essere equivalenti e negativi come i valori dell'aria presso le aree più vicine all'aeroporto. Perché?

Su questo interrogativo c'è da precisare che la collocazione delle centraline viene decisa dall'Arpav e non dal gestore, però va ribadito il sospetto che a tale distanza dell'aeroporto i dati forniti dalle centraline potrebbero essere meno nocivi e quindi rappresentare una condizione di apparente normalità.

A pag. 25 del sopracitato "Strumento al 2030" viene precisato che i dati della qualità dell'aria oltre che dalla centralina EZPM, specificatamente dedicata al controllo della sorgente aeroportuale, provengono anche da campagne di misurazione eseguite da Arpav con mezzi mobili nei pressi dell'aeroporto.

Altri dati "dell'area di interesse" ma meno significativi rispetto ai precedenti perché rilevati a distanze maggiori provengono dalle centraline Arpav presenti a Treviso città, in via Lanceri di Novara (3 km a nord est dell'aeroporto) e via S.Agnese che è l'area residenziale del quartiere denominato S.Giuseppe la cui centralina è, però, posizionata a 900 mt a nord est della testata pista 25.

Di queste ultime due centraline, in queste pagine dello strumento, non viene fornito nessun dato relativo ai valori dell'aria. Per quale ragione?

#### Osservazione:

Non è condivisibile definire la posizione della centralina via Lanceri di Novara come la più vicina alla struttura aeroportuale in quanto essa dista come detto a circa 3 km a nord est, mentre la centralina di via S. Agnese è collocata a circa 900 mt a nord est della testata pista 25. Non si capisce perché nello "Strumento al 2030" continuano ad essere riportati dati che destano incertezza e che sembrano non corrispondenti al vero, per via della loro posizione che non rispetta la normativa.

#### Osservazione:

Stando le cose nei termini sopracitati, è lecito domandarsi come si fa ad affermare (a metà pag. 27 dello Strumento di Ottimizzazione al 2030) che: "il monitoraggio risulta perfettamente adeguato a descrivere la qualità dell'aria nel territorio su cui è

operativo l'aeroporto ai fini della tutela della salute pubblica?"; Perché la centralina peraltro non può essere considerata rappresentativa dei valori di fondo dell'area?

Non è forse una contraddizione tecnica l'enunciato sopra descritto considerata la genericità, le parziali imprecisioni, la mancanza dei dati del vento, la mancanza descrittiva della posizione di rilevamento e gli esiti degli stessi rilevamenti?

A pag. 32 dello "Strumento al 2030" in relazione alle polveri sottili PM10 si afferma che il numero dei superamenti del valore di 24 ore previsto dal D.L.155/2010 è stato superato per più di 35 volte con valori di 83 microgrammi/metrocubo rispetto al valore limite di 50 microgrammi/metrocubo negli anni 2012 e 2014. Con dette premesse non è sostenibile puntare ad un aumento del numero dei voli al 2030

Perfino riguardo l'ozono viene riportato che i superamenti sono stati piuttosto frequenti soprattutto nel 2012 e 2013.

Riguardo la Città di Treviso (pag.14) va precisato che gli inquinanti PM10 e PM2,5 superano la soglia di valutazione superiore in tutti gli agglomerati. A chiarimento va precisato che una soglia si considera superata se in 3 anni su 5 il livello inquinante è maggiore della soglia.

#### Osservazione:

In breve la situazione delle centraline di registrazione dell'aria fa insorgere una seria preoccupazione sull'attendibilità dei dati rilevati in quanto essi potrebbero risultare più nocivi ancora nelle aree urbane più vicine al sedime aeroportuale per due ragioni:

- 1) Perché non sono posizionate nelle immediate vicinanze del sedime e quindi non sono in grado di esprimere i veri valori nocivi dell'aria nelle aree urbane a ridosso dell'aeroporto;
- 2) Perché l'enorme numero dell'aumento dei voli, come detto, minimo del 38% rispetto al limite stabilito dal TAR (16.300) per raggiungere 22.300 movimento/anno al 2030, obiettivo perseguito dal gestore è un numero che potrebbe aumentare ancora nel caso venga delocalizzato l'Aeroclub di Treviso in altro luogo. E' un'ipotesi possibile da realizzare nel qual caso l'aria sarà ancor più nociva per la respirazione.

L'Arpav, in seguito alle misurazioni eseguite in diverse campagne di monitoraggio nell'intorno aeroportuale con stazioni mobili, conclude ribadendo che (a pag.26): "risulta difficile individuare ciascuna sorgente emissiva ed i dati raccolti non hanno consentito di individuare un segnale chiaramente correlabile all'attività aeroportuale".

Dal 2011 al 2015 il gestore ha effettuato un monitoraggio continuo con la collaborazione con l'Università Ca' Foscari di Venezia per mezzo della detta centralina fissa EZPM (figura C8-1 pag.88).

### **CARENZA DELLE CENTRALINE FISSE DEL RUMORE A TREVISO**

Si fa notare che il numero delle centraline fisse presenti a Treviso, che è un aeroporto con numerose criticità, possiede uno scarso numero di centraline fisse di rilevamento del rumore che non corrisponde né all'aeroporto di Palermo dove sono installate 5 centraline fisse né all'aeroporto di Bologna dove sono collocate 8 centraline per il rilevamento del rumore mentre Treviso aeroporto ne ha solo 2 fisse e 2 mobili. Si può considerare che, come vedremo nel prosieguo, le quattro centraline citate siano posizionate in luoghi non adatti per un rilevamento reale dei valori del livello del rumore(**ALL: 19, 20, 21A e 21B, 22A e 22B**).

Sulle centraline in parola si fa presente che pur essendo vero, come sostiene il Gestore nello Strumento di ottimizzazione al 2030, che la normativa non stabilisce il criterio per individuare il numero delle centraline da posizionare, è altrettanto vero che detta normativa D.M. Ambiente 20.05.1999:

- 1- stabilisce, all'art.3, che la composizione delle centraline di monitoraggio deve essere composto da un numero "idoneo" di stazioni periferiche di rilevamento dei livelli sonori;
- 2- stabilisce, all'art. 5, che devono essere ubicate nella posizione più vicina alle proiezioni al suolo delle rotte di decollo e di atterraggio.

**Osservazione:** Detti requisiti numerici e di collocazione geografica non risultano rispettati in modo accettabile. Da quanto riportato dallo "Strumento al 2030, REL 103.0-Rumore a pagina 107, Figura C8-3", si può notare, invece, che il numero delle centraline non è adeguato a monitorare adeguatamente le aree residenziali-commerciali-produttive nell'intorno aeroportuale. In pratica le stazioni di rilevamento del rumore presenti sono solo 2 stazioni fisse e due stazioni mobili, collocate tra l'altro in luoghi dove il rumore percepito è inferiore rispetto ad altre zone rumorose nelle aree più vicine al sedime. Inoltre dette stazioni non risultano collocate all'interno delle aree più significative nell'intorno aeroportuale nelle posizioni più vicine alle proiezioni al suolo delle rotte di decollo e di avvicinamento.

Meglio detto:

- 1- la stazione fissa di via Bertilla Boscardin (**ALL.21 A e B**) è fuori dalla traiettoria di decollo per pista 07 e fuori dalla traiettoria di atterraggio per pista 25. E'

collocata ad una distanza di 900 mt ad est della testata pista 25 in una posizione "originale" ovvero dietro il muro di una abitazione il cui tetto è alto 7 mt. che costituisce un vero scudo per l'antenna della centralina del rumore che comporterebbe, di conseguenza, la registrazione di valori decisamente inferiori alla realtà delle aree residenziali a nord, ad est e a sud poste nelle immediate vicinanze della recinzione aeroportuale circostante la testata pista 07.

Osservazione:

Da questa situazione è credibile che i valori del rumore registrati fino alla data odierna potrebbero non molto attendibili per cui si rendono necessarie nuove misurazioni.

- 2- Tenendo presente che il 97% dei decolli avviene dalla testata pista 25 sarebbe opportuno collocare almeno una centralina fissa nell'intorno aeroportuale vicino alla recinzione della testata pista 25, cioè nell'area dove termina via sant'Agnese, oppure nell'area confinante a lato del piazzale dei velivoli dove è presente una continuità di case e attività commerciali, produttive e dove è prevista dal PRG-P.I. l'apertura di un ipermercato denominato "Marazzato" molto grande, oppure collocare la centralina nell'area del nuovo villaggio realizzato a circa 150 mt a sud della stessa testata pista 25, in zona Parco del Sile, dove si percepisce decisamente un rumore elevato; Pertanto la collocazione della stazione fissa situata in via Bertilla Boscardin oltre ad essere distante circa 1 km dalla testata pista 25 rimane anche poco sensibile al valore del rumore in quanto nello spazio esistente tra la centralina e la testata pista 25 è presente anche una fitta vegetazione arborea e un continuo di abitazioni che costituirebbero una valida barriera sonora.
- 3- Né a registrare il rumore possono essere considerati sufficientemente attendibili i valori registrati dalle altre tre stazioni collocate a Quinto di Treviso (la stazione fissa della Scuola Materna di via Contea le altre due stazioni mobili di Canizzano e della Caserma degli Alpini di via Everest) che dalla testata pista 25 distano rispettivamente 1400 mt, 600 mt e 1800mt. Nello specifico si precisano i particolari contesti dove sono collocate le citate stazioni:
  - a) La stazione fissa della Scuola Materna S.Giorgio in via Contea a Quinto di Treviso (all. n. 19) si trova a 1 km circa dal sedime, sulle direttrici pista per atterraggio 07 e decolli 25, però la sua antenna è posizionata ad una

altezza di circa mt 3,50 dal suolo ed in luogo nascosto alla direzione di provenienza del rumore aereo, quindi non è conforme alla normativa del D.M. Ambiente 20.05.1999 il quale prevede che la collocazione deve essere in luogo "idoneo a monitorare l'intorno aeroportuale". In pratica l'altezza dell'antenna di rilevamento del rumore è collocata a circa metà altezza della casa che costituirebbe uno schermo per la registrazione reale del rumore essendo posta tra l'antenna citata e la direzione di provenienza del rumore degli aerei in decollo. A questo si aggiunge che oltre alla casa citata si trova in un contesto attorniato da altre abitazioni e da una fitta vegetazione arborea tutto intorno nei 360°.

- b) L'antenna della postazione mobile di Canizzano è posta a 4 mt dal suolo sul campo sportivo di Canizzano (all. n.20) è ad una distanza di 600 mt a sud est della testata pista 07, ma anch'essa ha una copertura dal rumore rappresentato da una fitta vegetazione arborea in riva al fiume Sile che attenuerebbe i valori reali del rumore. Detta barriera arborea è comunque fraposta tra la direzione di provenienza del rumore e l'antenna stessa.
- c) La stazione mobile Casa degli Alpini in via Everest a Quinto di Treviso (**all. n.22A e 22B**) si trova a 2 km a sud ovest del prolungamento pista 25 ad una altezza di circa 6/7 mt dal suolo, però anch'essa è posizionata dietro ad una fila di alberi alti 7/8 mt attaccati uno all'altro che potrebbero costituire una efficiente barriera causando credibilmente una registrazione dei livelli del rumore inferiori al rumore percepito all'aperto.

Osservazione:

E' anche per queste ragioni che, come già detto, i valori dei monitoraggi registrati fino alla data odierna non dovrebbero essere considerati attendibili e che, quindi, si dovrebbe procedere a riposizionare le antenne di rilevamento del rumore nelle aree urbane vicine al sedime, in luoghi aperti, liberi da ostacoli dove l'ambiente è influenzato dalle attività aeroportuali ( D.M. Ambiente 31.10.1997. art. 2, comma 7).

### **CONTRASTO TRA IL LIVELLO RUMORI REGISTRATI E QUELLI PERCEPITI**

Una forte preoccupazione è costituita dal fatto che sul rumore aereo si sono registrati negli anni 2012, 2013 e 2014 valori di 85Db, cioè valori superiori del 70% rispetto al limite di legge di 40 Db di notte e 50 Db di giorno nelle aree urbane, come previsto nel D.L.155/2010 (**ALL. 18**), nonostante il fatto che le due stazioni fisse e le due stazioni mobili sono state installate, come mostrano le foto (**ALL. 19,20,21,22**), in posizioni protette rispetto alla direzione di provenienza del rumore ovvero in luoghi NON idonei in contrasto con la normativa citata.

### Osservazione:

E' sicuramente evidente che le citate stazioni di monitoraggio del rumore avrebbero registrato valori abbastanza superiori a 85Db se fossero state collocate in luoghi aperti e nelle vicinanze dell'intorno aeroportuale. E' il caso di rivedere i valori registrati nell'Allegato 18. E' lecito domandarsi il perché sono state scelte dette stazioni in luoghi difforni dalla normativa.

Per quanto sopra esposto ed al fine di poter avere la situazione dei valori reali del rumore si renderebbe necessario:

- a- provvedere ad implementare la catena di monitoraggio;
- b- eseguire nuove registrazioni del rumore nelle aree dell'intorno del sedime in via Giorgione, in via Canizzano all'altezza della testata pista 07 e nelle vie Nogarè, via Pelosa e nell'area residenziale e produttiva-artigianale posta tra la strada Noalese e la testata pista 07 cioè in aree dove, come prevede la legge, il rumore si manifesta in modo maggiore.

### **RIPARTIZIONE % VOLI PISTA 07**

Altra criticità è rappresentata dalla proposta del gestore di attivare una ripartizione percentuale dei decolli per pista 07: n.6 aerei al giorno quanto prima e che diventano n.10 al giorno al 2030.

Detta ripartizione percentuale di decolli per pista 07 è una procedura che sarebbe meglio evitare perché causa maggiori danni sia per la Città di Treviso sia per il paese di Quinto e per le citate frazioni di Frescada, San Trovaso e Settecomuni (Comune di Preganziol) e la frazione di Dosson (Comune di Casier).

Treviso non vuole questa ripartizione di voli per le esperienze di sorvolo dirette vissute fino ad oggi eccetto quando necessita per cause meteo avverse che impongono l'uso della pista 07 per decolli. Infatti i cittadini di Treviso non accettano di vedersi all'improvviso aerei di grandi dimensioni a bassa quota sopra le proprie teste con un relativo rumore fastidioso.

Riguardo gli abitanti di Quinto di Treviso, dopo un anno di esperienze di ripartizione percentuale dei decolli per pista 07 si sono resi conto che la situazione è peggiorata anche per loro contestandola più volte attraverso i mass media.

In pratica essendo la testata 07 collocata ad un centinaio di metri dalle abitazioni di Quinto di Treviso i cittadini subiscono sia un fortissimo disturbo del rumore con

vibrazione di serramenti sia un forte peggioramento della qualità dell'aria in quanto l'aereo mediamente impiega 5 minuti per portarsi sulla testata pista 07 e per le successive operazioni di prova motori pre-decollo e la successiva massima accelerazione per la corsa di decollo. In detto periodo di 5 minuti di operatività nei pressi della testata 07 l'aereo provoca anche una forte emissione di sostanze chimiche che poi, in assenza di vento, stazionano lungamente nella zona e si diffondono anche nel centro di Quinto peggiorando la qualità dell'aria specie in giornate con assenza di vento.

Secondo i proponenti Aer Tre e Enac la ripartizione dei voli operata anche dalla pista 07, diversamente da quanto avviene tuttora, dovrebbe portare ad un miglioramento nella percezione del rumore e di conseguenza anche nella qualità dell'aria. Ma non sarebbe così.

L'ipotesi di ripartizione dei voli prevede che almeno 6 voli al giorno avvengano per pista 07, con condizioni meteo permettendo, e 10 decolli al giorno al 2030. Detti voli per pista 07 comportano il sorvolo su 4 quartieri sud della Città di Treviso e le frazioni di Preganziol e di Casier.

Nello specifico:

I decolli per pista 07 comporteranno un peggioramento della qualità dell'aria sia per Treviso che per Quinto di Treviso per le seguenti ragioni:

- 1) Gli aeromobili impiegano un tempo medio tra i 8 e i 10 minuti in più per effettuare tutta la procedura di decollo 07 e procedere per come previsto con una virata a destra verso il primo punto di uscita di "TRE" (antenna di Scandolara) comportando quindi una maggiore quantità di emissioni chimiche in più perché dal momento che lasciano il piazzale dell'aerostazione devono percorrere km 2,4 (impiegando circa 3/4 minuti) per recarsi sulla testata pista 07 (lato Quinto di Treviso) da qui impiegano altri 2/3 minuti per le operazioni dei controlli pre-decollo e prova motori fino al momento dell'inizio corsa di decollo. Da questo momento poi impiegano altri 3/4 minuti per decollare, portarsi sulla strada Tangenziale percorrendone una parte per poi iniziare una virata a destra di 180° fino a raggiungere la verticale del "Locator" (antenna Scandolara) per poi proseguire sulla S.I.D. assegnata.  
In pratica rispetto ad un decollo per pista 25, gli aeromobili che decollano per pista 07 impiegano in totale un tempo decisamente maggiore (circa 8 minuti) che moltiplicato per 10 decolli al giorno significa 80 minuti al giorno in più di emissioni. Moltiplicando il dato per 30 giorni si raggiunge 2.400 minuti al mese moltiplicato per 12 mesi è uguale a 28.800 minuti all'anno, cioè 480 ore

all'anno in più di emissioni nocive degli aviogetti che, invece, si potrebbero/dovrebbero evitare detti infausti decolli per pista 07.

Oltre a questo dato negativo lo stato delle cose peggiora sia per Quinto di Treviso che per gli abitanti di Treviso per le seguenti ragioni:

- 1) Si vuole ricordare che da un anno a questa parte gli abitanti di Quinto di Treviso hanno avuto modo di constatare sulla propria pelle che per le operazioni di decollo per pista 07 gli aerei emettono i gas di scarico per circa 5 minuti sulla testata pista 07 inquinando l'aria di Quinto in percentuale molto superiore rispetto a quando l'aeromobile decolla per pista 25 in quanto si trova a sorvolare Quinto a quota 150 mt superiore in soli 15 secondi circa. Oltre a questo dato c'è anche il problema del rumore massimo percepito durante l'inizio corsa di decollo che fa vibrare perfino i vetri dei serramenti in zona residenziale.
- 2) I cittadini di Treviso, con i decolli per pista 07 subiscono un fortissimo rumore durante la fase immediata di decollo e post-decollo nei seguenti quartieri Sant'Angelo, Santa Maria del Sile, San Zeno e San Lazzaro e di altre quattro frazioni: Frescada, San Trovaso e Settecomuni (Comune Preganziol) e Dosson (Comune di Casier). Durante dette fasi di volo gli aeromobili causano emissioni nocive che ricadono al suolo rendendo l'aria malsana e causando apprensione tra i cittadini delle zone citate sorvolate nel vedersi sfrecciare i grandi aerei (B737 e A320) a bassa quota sopra le proprie teste.

### **UNICO ASPETTO POSITIVO DEI DECOLLI PER PISTA 07**

I decolli per pista 07 tuttora operati effettuano una virata a destra molto più accentuata rispetto alla virata a destra che avverrà subito dopo il decollo, quando saranno approvate le nuove rotte. In pratica l'attuale operatività dei decolli per pista 07 avviene con una accentuata virata a destra subito dopo il decollo sorvolando minimamente la Tangenziale e sorvolando comunque tutti i quartieri e le frazioni sopraccitate.

Quindi l'aspetto positivo che comporterà un miglioramento delle condizioni ambientali per i decolli pista 07 si configurerà come un sorvolo di un tratto più lungo sopra la strada Tangenziale posta a sud di Treviso, ovvero su un'area meno densamente abitata.

Questa operazione che prevede, inoltre, una virata a destra meno accentuata comporta il vantaggio che l'aereo può avere un miglior rateo di salita per raggiungere prima possibile quote di maggior sicurezza nel caso di eventuali



emergenze che impongono di dover atterrare quanto prima possibile. Da ciò ne conseguirebbe anche una minore emissione di un rumore inferiore rispetto ad una virata più accentuata.

### **RIPARTIZIONE DEI VOLI PER PISTA 25**

Il tentativo di distribuire i voli con virata a sinistra verso Zero Branco potrebbe provocare un disturbo anche per la popolazione di Zero Branco. Potrebbe essere ben difficile che l'aeromobile decollato per pista 25 riesca a sorvolare le citate aree urbane nord di Zero Branco ad una quota di 600 mt o di più come viene sostenuto nello studio presentato da Enav che ritiene di poter applicare le norme pubblicate in AIP ENR 154 le quali dovrebbero essere considerate superate e non più applicabili in forza del D.M. 3.12.1999 il quale ha recepito "integralmente e senza modificazioni" la normativa OACI doc.8168 che applica parametri di procedure antirumore che dovrebbero essere applicati anche in Italia.

### **ASPETTI NATURALISTICI**

Le molte decine di varietà della fauna presente nel Parco del Sile, elencate dai proponenti, è un bene speciale e una immensa richiesta in termini di economia turistica che deve essere adeguatamente tutelata e sfruttata come una ricchezza dell'economia turistica di Treviso. Esiste una contrapposizione inaccettabile tra le esigenze di tutela del Parco e l'attività aeroportuale considerato che il Parco del Sile comprende anche una fascia di tutela larga 150 mt che si estende, come già detto, sulla pista nelle seguenti parti: sud ovest, parte centrale e parte nord est. Questa particolare incompatibilità e criticità viene dimostrata anche dagli eventi di **wildlifestrike**. A Treviso detto problema ha causato 34 casi nel 2015 E' lo stesso proponente Aer Tre che a pag.20 conferma che nel 2008-2015 sono stati causati n.22 eventi birdstrike per ogni anno. Per quanto detto non è accettabile che questi dati siano considerati dalla controparte come un "impatto trascurabile". Né tantomeno è sostenibile (come scritto a fine pagina 21 dello Strumento al 2030 Titolo " PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE") che l'equazione di un numero maggiore di movimenti al 2030 porterà ad una tendenza alla diminuzione degli impatti con i volatili che, tutto sommato, si ritiene insostenibile .

### **PAESAGGIO E PATRIMONIO CULTURALE**

A pagina 22 viene riportato: "Il parco regionale del fiume Sile, che si sovrappone in parte in tale ambito, ha un valore ambientale-naturalistico e storico-culturale riconosciuto e tutelato, in quanto considerato un sito S.I.C., da tutti gli strumenti di pianificazione. Nel documento di Aer Tre è stato dimenticato di riportare, in alcune

parti, che il Parco del Sile ha una fascia di tutela di metri 150 dalle rive del fiume e che, come detto, detta fascia si sovrappone interamente in tre porzioni della pista: all'inizio pista 07, a metà pista e in parte sulla testata pista 25 ma non viene a sufficienza evidenziata graficamente. Queste tre sovrapposizioni di attività in contrapposizione comportano un insanabile conflitto tra loro.

#### Osservazione:

Alla data odierna a Treviso non si dispone di un valido sistema di allontanamento dei volatili, duraturo nell'arco delle giornate. Diversamente non si verificherebbero gli impatti Birdstrike. In sostanza si vuole evidenziare che un aumento dei movimenti aerei implicherebbe un aumento del numero degli impatti stessi e cioè un maggior rischio di emergenze/incidenti reali.

Nella figura C 1-9 viene comunque descritto che sulla testata 07 il sito S.I.C. (Parco del Sile) si sovrappone ad una porzione della testata pista 07. Va comunque fatto presente che nelle acque del laghetto adiacente al corto finale per pista 07, sono presenti sulla superficie delle acque una fila di pali luce che costituiscono il sentiero Calvert di ausilio visivo per l'atterraggio. In queste condizioni non viene assicurata la tutela della fauna del Parco perché le specie ittiche e dei volatili ecc. vengono abbagliate dalle luci di detto sentiero di avvicinamento causando una conflittualità tra gli interessi opposti dell'attività aerea e gli interessi di tutela della fauna e della flora del Parco.

Altra considerazione. Va considerato che i parchi regionali e nazionali sono tutelati dall'attività aerea a bassa quota, regolamentata dal documento AIP ITALIA ENR 5.6.1-1 dove nell'elenco dei numerosi parchi regionali non risulta il parco del Sile.

#### Osservazione:

Perché il Parco del Sile non sia stato inserito nell'elenco dell'AIP ITALIA ai fini della tutela del parco visto che sono trascorsi 26 anni dalla data di istituzione del parco Sile del 1991.

Contrariamente a quanto sostiene la controparte e per quanto esposto l'impatto paesaggistico-ambientale-naturalistico complessivo dell'area non può essere considerato trascurabile.

### **MITIGAZIONI COMPENSAZIONI**

E' allarmante il fatto che nello stesso documento del proponente (Studio Impatto Ambientale, Sez. C- Mitigazioni e Compensazioni a pag. 27) viene evidenziato un

impatto negativo nello scenario 2030 per le componenti atmosfera, rumore e salute pubblica è altamente probabile nell'orizzonte dei prossimi 15 anni.

Con queste previsioni ambientali fornite dal gestore non è accettabile un ulteriore peggioramento rispetto alle attuali criticità elencate, aumentando il numero dei movimenti aerei.

### **EVENTI VORTEX STRIKE**

Più volte si sono manifestati alcuni eventi di distacco delle tegole dai tetti e precipitate al suolo a cui è seguita una denuncia finita in Tribunale. Il gestore, chiamato in causa dal proprietario della casa, ha fatto capire che il danno era stato causato dalla compagnia. Da 8 anni il cittadino danneggiato continua a combattere contro la compagnia Ryaner per tale evento vortex strike per avere il risarcimento dei danni.

### **NOTE SULLE ANALISI CONCLUSIVE DI AER TRE**

#### **STATO DELLA SALUTE DELL'ATMOSFERA E DEL RUMORE**

Per l'atmosfera il gestore definisce in modo improprio una situazione odierna con valori positivi e trascurabili. In realtà con riscontri reali e documentati da Arpav (**all. 15 e all.16**) specie per l'atmosfera e il rumore, la situazione è tutt'altro che positiva considerati i 19.500 voli del 2016.

Un fatto che desta preoccupazione è che dalla precaria situazione ambientale attuale si passerà, in conseguenza del grosso aumento dei movimenti richiesti dal gestore, ad una situazione che lo stesso gestore nello studio di valutazione impatto ambientale definisce peggiorativo sulla realtà attuale salendo di due gradini nella scala di misura di riferimento passando nelle tre componenti: aria, rumore, salute dallo stato definito "trascurabile" allo stato "negativo medio".

Ora, col nuovo Strumento al 2030, si vuole aumentare il numero dei movimenti con l'espedito delle "nuove rotte" per pista 25 con virata "repentina" a sinistra diretta sui punti PH604 e PH606 che comporta il sorvolo delle zone residenziali e produttive di Quinto di Treviso, del centro commerciale, dell'area residenziale e dell'area produttiva, poste nella zona nord di Zero Branco le quali distano solo circa 3,5 chilometri dalla testata pista 07 dalla quale, poco dopo, viene iniziata la suddetta "virata repentina". Va evidenziato che il termine di "virata repentina" ovvero "improvvisa" nell'accezione del termine, viene così definita nella documentazione, già citata, della Commissione Aeroportuale(**ALL. 11-** Prof. M. Tira)

## **FLORA FAUNA ECOSISTEMA E SORVOLI SU ZERO BRANCO**

### **STUDIO IMPATTO AMBIENTALE SEZIONE C- Area Vasta-Area di Studio-**

Nel contenuto delle pagine 5, 6 e 7 l'Area Vasta viene definita come area all'interno dell'area di studio dentro la quale si esaurisce la sensibilità degli habitat delle specie vulnerabili agli effetti generati dalle azioni del Piano al 2030. Non è condivisibile che detta Area Vasta coincida con il Buffer di interferenza di rumore e che comprenda solo l'area dei Comuni di Treviso e Quinto di Treviso. A confutare detto giudizio sono le esperienze dirette con riscontri dei cittadini anche delle popolose frazioni di Frescada e San Trovaso (Comune Preganziol) della frazione di Dosson (Comune di Casier) e del Comune di Morgano sul cui territorio viene effettuato l'avvicinamento intermedio con procedura ILS per pista 07 con successivo atterraggio per pista 25.

In sostanza l'Area Vasta è superata per come è stata rappresentata e va completamente ridisegnata inserendo anche il Comune di Zero Branco, in primis, oltre ai Comuni di Preganziol e Casier. Non si capisce perché queste evidenze inoppugnabili non vengano adeguatamente rappresentate nelle pagine citate 5, 6 e 7 modificando quindi ed estendendo la perimetrazione di detta Area Vasta. In questo studio di Area Vasta non viene minimamente riportata l'area del Comune di Zero Branco che con l'eventuale attuazione delle nuove rotte per pista 25 viene anch'essa direttamente coinvolta perché sorvolata a bassa quota, ma difficilmente a 600 mt (come riportato nel carteggio Aer Tre) ma a circa 400/450 mt nell'area edificata a nord del centro di Zero Branco che dista solo 3,5 chilometri dal punto di inizio virata con decollo da pista 25.

Dalla documentazione analizzata risulta che l'Aeronautica Militare in data 16 e 17 novembre 2016 abbia effettuato alcuni voli prova con un velivolo Piaggio 180 di cui sono ignoti gli esiti. Sulle caratteristiche di volo del Piaggio 180 va precisato che i voli sperimentali eseguiti non sono correlabili con le prestazioni degli aerei B737 E A320. Detto Piaggio 180 pur essendo un velivolo turbo elica ha prestazioni di velocità quasi uguali agli aviogetti passeggeri che operano a Treviso. Diversamente da essi, però il Piaggio 180 è considerato un aereo capace di effettuare voli acrobatici anche simili alle configurazioni delle frecce tricolori, cioè è capace di effettuare una virata di 90° e 180° sul proprio asse longitudinale, volando anche capovolto e da detta posizione può continuare nella rotazione del proprio asse trasversale fino a completare i 360° dall'inizio virata. Con le alte prestazioni di salita di 3.000 piedi al minuto non ha nulla a che vedere con gli aerei passeggeri che operano a Treviso, che nella fase iniziale del volo hanno un rateo di circa 1.200/1.500 piedi al minuto.

Sembra che la descrizione delle nuove rotte non coincidano con la realtà geografica descritta nella figura C2-1 (Area di Studio) e ciò sta a dimostrare la verità delle valutazioni tecniche dello scrivente che considera seriamente la situazione in cui nella figura C2-1, ovvero nell'area di studio, non solo non viene minimamente descritta la criticità delle quote di sorvolo su Zero Branco attuando le nuove rotte ma incredibilmente va fatto presente che il Sindaco di Zero Branco non è ancora ad oggi stato nominato ufficialmente membro della Commissione Aeroportuale.

Alla data odierna le cause negative dell'attività aeroportuale, cioè le emissioni degli aereogetti, il rumore aereo ed il rischio di incidenti provocano considerevoli danni alla salute, alle colture agricole e ittiche e contraddicono le valutazioni del gestore secondo il quale sull'habitat non sono possibili gli effetti nocivi come così scritto a pag. 34.

#### Osservazione:

In breve non si può accettare l'assunto del Proponente dell'aumento dei voli che da una parte a fronte di un aumento del 38% dei movimenti al 2030 afferma: "Le interferenze indotte sull'ambiente vengono associate alle minacce, ed alle attività che possano determinare impatti sul grado di conservazione di habitat e specie tutelate dalle direttive CEE 92/43 e 2009/147". D'altra parte il gestore si è prefissato, come già detto, il traguardo di raggiungere oltre 22.200 voli al 2030 prefigurando, come già detto, secondo il calcolo dello scrivente un reale aumento del 38% considerando come base del calcolo il numero di voli 16.300 stabiliti dal TAR.

Anche la Figura C 6-1 (a pagina 37 del Documento Flora Fauna Ecosistemi) che delimita l'area dei singoli fattori perturbativi al 2030, sembra da ritenersi poco conforme al vero per due fattori.

#### Osservazione:

1-non viene minimamente rappresentata l'interferenza del disturbo aereo dei decolli per pista 25 nella zona di sorvolo del centro di Zero Branco e di tutta la zona a sud del centro di Quinto di Treviso che si estende anche alla sua zona produttiva-commerciale-artigianale;

2- Abbastanza inverosimile è la rappresentazione dell'area del disturbo aereo con i decolli per pista 07 . Infatti l'area evidenziata dal colore arancione, nella Figura C 6-1 che indica i limiti spaziali dei singoli fattori perturbativi, viene limitata a rappresentare l'estensione del sedime aeroportuale nei lati Est, Sud e Nord. Viene esclusa perfino l'area della strada Tangenziale dove vengono effettuate le traiettorie

dei decolli per pista 07 e dove, purtroppo, gli aerei appena decollati effettuano una virata stretta a destra a bassa quota che per tali ragioni comporta un modesto rateo di salita sulle aree abitate a sud di Treviso centro, di Preganziol e di Dosson di Casier. Solo con l'adozione delle Nuove rotte per pista 07 si potrà migliorare la situazione del disturbo rumore e delle basse quote in quanto l'aereo dopo il decollo effettuerà una modesta virata a destra che permette un maggiore rateo di salita e quindi sorvolare un tratto della strada Tangenziale intorno alla quale c'è un minore carico antropico.

Desta preoccupazione anche la Figura C6-(pagina 39) dove si rappresenta, marcata in colore rosso, un peggioramento della possibilità di ripristino superiore al 5% dell'habitat di specie con popolazione C e con popolazione A oppure B con valori "Negativo alto".

### **CARATTERI PECULIARI DELL'ECO SISTEMA**

Nelle figure di pagina 42 e 44 vengono riportate molte caratteristiche tipiche del luogo: particolari tipi di erbe, le risorgive che visibilmente spingono l'acqua verso l'alto creando dei particolari cerchi concentrici, le paludi, le aree estrattive, le aree commerciali e tutta la lunghezza della pista interessata dai fenomeni Wildfestrrike. Ciò detto si pongono delle domande: "Come è possibile la convivenza tra la rumorosa attività aerea e la necessità di tutelare tutti i beni naturali presenti nel Parco del Sile, realtà confinanti ed in alcune parti anche sovrapposte?". "Come è possibile avere un aeroporto con attività di voli operati con aerei di grandi dimensioni: B737 e A320 su un fazzoletto di terra di 120 ettari e perseguire l'obiettivo di aumentare ancora i voli del 38% al 2030?

Per poter avere l'esatta percezione di tutte le criticità presenti all'aeroporto di Treviso si renderebbe necessaria una visita ad hoc della Commissione Ministeriale V.I.A. solo così si potrebbe capire che a Treviso non è sostenibile un ulteriore aumento dei movimenti annui al fine di non aumentare la possibilità di rischio aereo e danni alla salute.

### **INQUINAMENTO DA RUMORE E DISTURBI SONORI PUNTUALI O IRREGOLARI**

Finalmente a pagina 46 viene scritto che l'inquinamento da rumore e da disturbi sonori può potenzialmente incidere sulle specie di uccelli nidificanti e svernanti nell'Area Vasta. Tra i mammiferi, durante il periodo biologico di attività e limitatamente alle ore crepuscolari e serali, sono potenzialmente vulnerabili al rumore anche i chiropteri così come gli anfibi anuri durante la fase degli accoppiamenti, in quanto il rumore può interferire con l'attività acustica riproduttiva degli anfibi. Non si può condividere pertanto l'assunto del Gestore

secondo il quale per via della sospensione notturna tali specie della fauna vengono considerati vulnerabili cautelativamente.

## **STRUMENTO AL 2030- STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE sez. A - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

In riferimento a pagina 12 dello Studio Progettuale ENAV e riguardo le Nuove Rotte su Zero Branco al 2030 che nel documento ENAC-AER TRE vengono giustificate per evitare l'attraversamento delle aree maggiormente abitate nel comune di Quinto di Treviso si fa osservare che in realtà:

- 1- Se il decollo per pista 25 si mantiene sulla direttrice del prolungamento pista esso attraversa solo la verticale di una modesta parte del villaggio posto a sud-ovest del centro di Quinto di Treviso e che, volendo ancor diminuire l'impatto acustico su detto quartiere, sarebbe sufficiente effettuare una leggera virata a destra assumendo prua 260°/265° per evitarlo completamente come verticale sorvolando in tal modo solo i laghetti del Sile. Non esistono altre alternative migliori per attenuare il rumore. Diversamente virando sinistra verso Zero Branco si avrebbe un problema acustico maggiore:
  - a- per Quinto di Treviso perché verrebbe sorvolato, probabilmente, tutto il quartiere sud ovest sopra citato e tutta l'area produttiva e commerciale confinante con detto quartiere;
  - b- per Zero Branco perché il suo abitato, situato più a nord rispetto al centro del paese e che dista 3 km a sud della testata pista 07 (lato Quinto), verrebbe sorvolato ad una bassa quota intorno a 1200/1250 ft (400/420 mt) qualora l'aeromobile adottasse procedure previste in AIP ENR 1.5-4. Tale quota potrebbe addirittura essere inferiore ai valori sopra citati se, diversamente, il pilota impostasse i parametri della normativa internazionale OACI, DOC. 8168 che prevedono:
    - b-1: la riduzione di spinta da 800 ft (240 mt) fino a 3.000ft (900 mt) come procedura antirumore;
    - b-2: l'elenco dei parametri di costruzione virata con un Banco di 15° fino a 1.000ft (305 mt) e angolo di Banco 20° fra 100ft (305 mt) e 3.000ft (915 mt).

In breve, per quanto descritto, si può considerare che il risultato di ottimizzazione non si configurerebbe in favore della popolazione sottostante alle traiettorie di volo.

## PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DI TREVISO

E' stato redatto il 29 giugno 2016. Qui va fatto notare che, a pagina 82, riporta l'indice LVA da non superare è 60Db, ma detto valore è in contrasto col valore limite di 50 Db di giorno e 40dB di notte previsto dal D.L. 155/2010.

## CRONOPROGRAMMA LAVORI

Nel citato crono programma non si colgono elementi accettabili di una tempistica adeguata alle esigenze operative correnti, come in particolare:

- la delocalizzazione di molte case poste sotto le traiettorie di volo specie quelle poste sul finale pista07;
- la messa in sicurezza di tutte le case che sono interessate dal rumore, ma che non vengono delocalizzate;
- gli interventi di viabilità vista la critica situazione odierna e vista la realizzazione del nuovo centro commerciale dell'ex area-Marazzato sulla strada Noalese a circa 200 mt dall'aerostazione;
- la realizzazione della passarella sopraelevata sopra la strada Noalese per accedere all'aerostazione;
- le opere di mitigazione e compensazione del rumore in particolare, ecc, ecc.

**Osservazione:** sarebbe stato necessario fissare con maggior precisione i tempi e modi di esecuzione dei lavori. A parte i lavori sulla Pista, Taxiway e Apron programmati per il 2018 solo alcuni di essi inizierebbero fra tre anni o in un periodo successivo.

Non è accettabile tale tempistica dell'impostazione di inizio dei citati lavori.

Per ulteriore letteratura sulla problematica dell'Aria e del Rumore dovuta all'inquinamento dell'attività aerea digitare "Dottoressa Antonella Litta Medici per l'Ambiente (ISDE-International Society Doctors Environment)-Salute valore più alto dell'ampliamento-inquinamento aeroportuale impatto acustico e atmosferico-Breve cenno,(**ALL.23=6pagine**).

### Ulteriori criticità sull'aeroporto di Treviso

1- criticità delle due aree R.E.S.A, poste a fine pista, che saranno di dimensioni inferiori ai requisiti della normativa di sicurezza europea per indisponibilità di superfici necessarie a causa della presenza del Parco e del Fiume Sile;



2-mancanza del Piano di Rischio di terzi (per incidenti fuori aeroporto);

3- criticità della posizione del piazzale di sosta dei velivoli, dell'aerostazione e del deposito carburanti (quest'ultimo posto a livello del suolo dell'aeroporto, a 130 mt dal bordo della pista- a metà pista). Dette posizioni sono troppo vicine alla pista: in caso di uscita fuori pista di aerei in atterraggio o decollo potrebbero provocare brutti incidenti per la loro vicinanza alla pista;

4-criticità per la vicinanza delle aree ex Marazzato ed ex Pagnossin delle quali il PRG prevede una massiccia destinazione di sviluppo commerciale;

5-mancanza, probabile, della piazzola per le operazioni "de-icing" necessaria quando viene fatto l'operazione di spray sulle parti mobili delle ali e dei timoni di direzione dell'aereo, in occasione di temperature prossime allo zero. Il tossico liquido del de-icing attualmente sembra finirebbe nel fiume del Parco del Sile.

#### **DIMOSTRAZIONE DI ALCUNE CRITICITA'**

##### **Allegati n:**

- n. 24: l'aeroporto di Treviso incastrato tra la città di Treviso, di Quinto di Treviso e circondato su tre lati dal Parco Regionale del Fiume Sile;

-n. 25: aereo in corto finale sul centro di Quinto (sopra la chiesa);

-n. 26: il Parco del fiume Sile e più in alto il grande allevamento ittico;

-n. 27: il grande allevamento ittico all'altezza di metà pista;

-n. 28: Mostra che la Fascia di Tutela del Parco del Fiume Sile, larga 150 mt, misurata dalle sponde (D.L.42/2004,art.142,lettera "C") si sovrappone a tutta la larghezza della pista (a circa metà della lunghezza della pista).

Va però precisato che detta Fascia di Tutela si sovrappone anche alle testate pista 07 e testata pista 25. Ciò per significare, ulteriormente, l'incompatibilità tra la Tutela che dovrebbe essere garantita dalla legge citata al Parco del Sile e l'attività aerea, specie quella operata con aerei di grandi dimensioni. In breve, lo stato attuale risulta una violazione del D.L. 42/2004, art.7, lettera "C" che non dovrebbe consentire deroghe per un aumento dei voli all'aeroporto A. Canova di Treviso.

## CONCLUSIONI

Per tutte le citate argomentazioni suesposte ed a fine di attenuare le conseguenze che si ripercuotono sulla qualità della vita e sullo stato di salute della popolazione che vive nelle zone circostanti dell'Aeroporto e delle aree confinanti, per sintesi si fa infine presente:

- a- che l'aumento dei movimenti coinciderebbe con un peggioramento della qualità della vita, dei rischi maggiori per la salute e per le percentuali maggiori di eventuali incidenti;
- b- che la soluzione ai problemi citati passa attraverso la possibilità di delocalizzare l'attività dello scalo civile presso l'aeroporto di Istrana che dista solo 10 km ad ovest di Treviso aeroporto, che resterebbe aeroporto militare, aperto al traffico passeggeri dei voli Low Cost. In pratica l'aeroporto di Istrana assumerebbe lo stesso status che fino al 2015 è stato quello di Treviso, ovvero: aeroporto militare aperto al traffico civile. In tal caso, Treviso potrebbe continuare a operare con i voli dell'aviazione generale, aeroclub, voli militari, civili e di Stato. In alternativa rimane la possibilità di delocalizzare l'attività all'aeroporto Marco Polo di Venezia.
- c- risulta che le Amministrazioni di Zero Branco e di Quinto di Treviso hanno fatto richiesta di avviare una indagine epidemiologica sulla popolazione che vive nelle aree non distanti dall'aeroporto;
- d- che per esercitare il diritto alla tutela della salute, sancito dall'art. 32 della Costituzione, è necessario attendere gli esiti dell'indagine epidemiologica citata;
- e- che per le problematiche esistenti sull'aeroporto di Treviso l'aumento dei movimenti richiesti dal Gestore NON è sostenibile.

## PQM

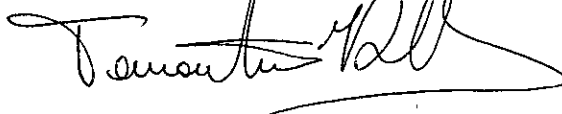
E' per le argomentazioni esposte che le Amministrazioni comunali di Zero Branco e di Quinto di Treviso risulta chiedano all'autorità ministeriale competente di non approvare lo Strumento di Ottimizzazione e Pianificazione.

Zero Branco (Treviso) lì 8 luglio 2017

Il consulente dell'amministrazione comunale di Zero Branco (TV)

Già Controllore di Volo Radar/APP-Funzionario Sicurezza Volo

Dott. Valdo Tamantini email [tamantinivaldo@gmail.com](mailto:tamantinivaldo@gmail.com) cell. 349.0854215



ENAC-CVE-11/02/2013-0017187-A

8,2,2013

ALLEGATO 1

Piazza Umberto I. 1  
c.a.p. 31059  
c.f. 80007390265  
p.iva 01593050265



COMUNE DI  
ZERO BRANCO  
PROVINCIA DI TREVISO

Centralino 0422-485465  
uff. anagrafe 0422-485445  
Piazza Locati 0422-485447  
fax 0422-485434  
Biblioteca 0422-485449  
Fax biblioteca 0422-485432

Biblioteca  
Via G.B. Guidini, 52

PARERE NEGATIVO

08.02.2013

OGGETTO: "Proposta di sperimentazione nuove rotte" - precisazioni e richiesta documentazione.  
Vs del 28.01.2013 prot.n.140 pervenuta il 07.02.2013

SPEZZE

TRASMESSA VIA PEC

AER TRE SPA  
Via Noalese n. 83  
31100 TREVISO  
aertre@legalmail.it

ENAC  
Viale G. Galilei n.16  
30173 VENEZIA  
aero.venezia@postacert.enac.gov.it

ENAV SPA  
Via Salaria n.716  
00138 ROMA  
protocollo.generale@pec.enav.it

SAVE SPA  
Viale G. Galilei n.30/1  
30173 VENEZIA  
savespa@legalmail.it

G. P.C.

REGIONE VENETO  
Direzione Tutela Ambientale  
Calle Priuli Cannaregio, 99  
30131 VENEZIA  
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

PROVINCIA DI TREVISO  
Settore Ecologia  
Via Cal di Breda n.116  
31100 TREVISO  
protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

ISPRA  
Via Vitaliano Brancati n.48  
00144 ROMA  
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

VEDERE RETRO FOGLIO

Comune di Quinto di Treviso Prot. n. 9706 del 26-06-2017

*for presenti rls*

COMUNE DI TREVISO  
Via del Municipio n.16  
31100 TREVISO  
posta.certificata@cert.comune.treviso.it

COMUNE QUINTO DI TREVISO  
Piazza Roma n.2  
31055 QUINTO DI TREVISO  
comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it

Uff. - 11/02/2013

Egregi Dirigenti,

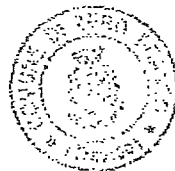
In merito all'incontro avvenuto il 07.02.2013 c/o questa sede Municipale, si precisa quanto segue:

- tale incontro è stato chiesto telefonicamente da AER TRE per "comunicazioni su nuove rotte e proceduta di VIA";
- soltanto in sede di conferma telefonica del giorno, ora e luogo per l'incontro, ci è stato comunicato che sarebbero stati presenti anche dirigenti dell'ENAC, SAVE ed ENAV;
- durante l'incontro, ci ha stupiti la dichiarazione del Direttore ENAC che quello "non era solo un incontro per atto di cortesia ma, ai sensi della L.241/1990, un atto amministrativo vero e proprio". Alla faccia di un "incontro AER TRE - Sindaco" come richiesto.

È chiaro e palese invece che tale incontro non può essere considerato a nessun titolo e per nessuna ragione né avvio di procedimento né tantomeno Conferenza dei Servizi, per lo svolgimento della quale è necessaria, oltre alla consapevolezza dei partecipanti, almeno il deposito della documentazione prima della conferenza stessa. Solo così è possibile una valutazione di ordine tecnico. Qui invece la proposta di nuove rotte è stata protocollata dopo l'incontro, durante il quale si sono mostrate 2 planimetrie.

Per ciò che riguarda infine l'ipotesi prospettata, si evidenzia lo stato di grave sofferenza su cui versa il territorio di Zero Branco, ad alta densità abitativa, e in relazione anche ad altre opere sovra-comunali, come già espresso durante l'incontro. Si ribadisce pertanto parere fermamente negativo alla Vs proposta.

Si chiede peraltro copia verbale ENAC CVE/157362-P citato nella Vs in oggetto.



IL SINDACO  
Mirolo

VEDERE RETRO FOGLIO

19 GIU 2013

ACCUSATO 2

TOTALE PAGINE 4



Il Direttore Aeroportuale  
Venezia - Ronchi dei Legionari

Venezia, 24 giugno 2013

Prot. n. Enac-CVE/0075311-P

Alla Regione Veneto

Direzione Tutela Ambiente  
c.a. Ing. Roberto Morandi  
[atmosfera@regione.veneto.it](mailto:atmosfera@regione.veneto.it)

Amministrazione Provinciale Treviso  
Settore Ecologia  
Dott. Simone Busoni  
[ecologia@provincia.treviso.it](mailto:ecologia@provincia.treviso.it)

Amministrazione Comunale Treviso  
Responsabile Settore Ambiente  
Ing. Paolo Pierobon  
[paolo.pierobon@comune.treviso.it](mailto:paolo.pierobon@comune.treviso.it)

Amministrazione Comunale Quinto di Treviso  
Sig. Sindaco Mauro Dal Zilio  
fax 0422-472380  
Assessore Ennio Brunello  
[ennio brunello@alice.it](mailto:ennio brunello@alice.it)  
[ambiente@comune.quintoditreviso.tv.it](mailto:ambiente@comune.quintoditreviso.tv.it)

Amministrazione Comunale Zero Branco  
Sig. Sindaco Mirco Feston  
[sindaco@comunezerobranco.it](mailto:sindaco@comunezerobranco.it)

ARPAV Dipartimento ARPAV Provinciale Treviso  
[dapiv@arpa.veneto.it](mailto:dapiv@arpa.veneto.it)  
Dott. Loris Tomiato  
[ltomiato@arpa.veneto.it](mailto:ltomiato@arpa.veneto.it)  
Dott. Franco Andolfato  
[fandolfato@arpa.veneto.it](mailto:fandolfato@arpa.veneto.it)

Società di Gestione Aeree Spa  
Accountable Manager Antonio Carrer  
[gcarrer@trevisoairport.it](mailto:gcarrer@trevisoairport.it)

Società di Gestione SAVE Spa  
Direzione Operativa Ing. Davide Bassano  
[dbassano@veniceairport.it](mailto:dbassano@veniceairport.it)

Ministero dell'Ambiente  
Ing. Francesca Sacchetti  
[francesca.sacchetti@isprambiente.it](mailto:francesca.sacchetti@isprambiente.it)

Enav Caav Venezia  
Direttore Alessandro Manganelli  
[alessandro.manganelli@enav.it](mailto:alessandro.manganelli@enav.it)  
Responsabile Ufficio Operativo Sig. Antonio Prete  
[antonio.prete@enav.it](mailto:antonio.prete@enav.it)

Aeroporto "Marco Polo"  
Viale Galileo Galilei n. 16  
30173 Venezia Tessera  
c.f. 97156180584

tel. +39 041 2605700  
fax +39 041 2605711  
[v.bonato@enac.gov.it](mailto:v.bonato@enac.gov.it)  
[aero.venezia@postacert.enac.gov.it](mailto:aero.venezia@postacert.enac.gov.it)  
[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

Comune di Quinto di Treviso Prot. n. 9706 del 26-06-2017

19 GIU 2013

ALLEGATO N° 2

CONDIVISO ALL'UNANIMITA' CHE  
ZERO E COMPONENTE DI  
DIRITTO NELLA COMMISSIONE

Tutto ciò premesso, dopo ampia, puntuale e approfondita discussione:

PERNEGOZIONE

a. si è deliberato, alla unanimità dei Presenti, il parere favorevole alla sperimentazione di cui al precedente punto 3, nei tempi e nei modi da convenire, una volta certificata la validità formale da parte di AM, delle procedure di decollo ipotizzate.

La richiesta relativa sarà avanzata da Aertre all'AM, in conoscenza questa Direzione;

ZERO BR

b. si è condiviso poi, sempre alla unanimità del Presenti, che detto parere vada integrato da quello del Comune di Zero Branco e dalla Regione Veneto componenti di diritto della scrivente Commissione Ambiente, la cui presenza è caldamente sollecitata per la prossima sessione di Commissione;

c. si è preso atto, infine, della volontà dello scrivente, in qualità anche di Direttore Aeroportuale, di recarsi, accompagnato dall'Accountable Manager Gianni Carrer, mercoledì 26 ore 11.00 presso il Municipio di Quinto, per illustrare a quella Amministrazione la proposta descritta agli atti del presente verbale.

Similmente si farà anche con il Comune di Treviso e di Zero Branco in data da concordare con quelle Amministrazioni, per il tramite del medesimo Accountable Manager sopra nominato.

Il tutto, essendo il Responsabile del Procedimento in parola, l'Ing. Davide Bassano, così come designato nella precedente sessione di Commissione.

I lavori vengono aggiornati a mercoledì 16 ottobre 2013 ore 9.00 stessa sede secondo calendario di ordinanza.

Cordiali saluti.



Valerio Bonato Direttore

Responsabile del Procedimento Enac  
Ispettore Fabio Menzelle

da Acq. n. 1,2,3

28/07/2011 GIÀ DATO F.C. BRUNELLO



**COMUNE DI QUINTO DI TREVISO**

Prot. n. 0010248 del 29-07-2011  
Categoria 6 Classe 7  
Ufficio: AMBIENTE E PROTEZIONE C  
SINDACO DAL ZILIO MAURO  
ASS. BRUNELLO ENNIO

DM

**Il Direttore Aeroportuale  
Venezia - Ronchi dei Legionari**

Venezia, 28 luglio 2011

Prot. n. ENAC-CVE-28/07/2011-0099854-P - cl. 12.4.5.1

VEDI PAGINE 2 e 4

- Alla Regione Veneto**  
Direzione Tutela Ambiente  
c.a. Ing. Roberto Morandi  
[atmosfera@regione.veneto.it](mailto:atmosfera@regione.veneto.it)
- Amministrazione Provinciale Treviso**  
Settore Ecologia  
Dott. Simone Busoni  
[ecologia@provincia.treviso.it](mailto:ecologia@provincia.treviso.it)
- Amministrazione Comunale Treviso**  
Assessorato Ambiente  
fax 0422-658406  
Responsabile Settore Ambiente  
Ing. Paolo Pierobon  
[paolo.pierobon@comune.treviso.it](mailto:paolo.pierobon@comune.treviso.it)  
Assessore Lavori Pubblici Giuseppe Basso  
[assessore.basso@comune.treviso.it](mailto:assessore.basso@comune.treviso.it)
- Amministrazione Comunale Quinto di Treviso**  
Sig. Sindaco  
fax 0422-472380/0422-472346  
Assessore Ennio Brunello  
[enniobrunello@alice.it](mailto:enniobrunello@alice.it)
- ARPAV**  
Dipartimento ARPAV Provinciale Treviso  
Dott. Loris Tomiato  
[ltomiato@arpa.veneto.it](mailto:ltomiato@arpa.veneto.it)  
Dott. Franco Andolfato  
[fandolfato@arpa.veneto.it](mailto:fandolfato@arpa.veneto.it)
- Società di Gestione Aerre Spa**  
Accountable Manager Antonio Carrer  
[acarrer@trevisoairport.it](mailto:acarrer@trevisoairport.it)
- Società di Gestione SAVE Spa**  
Accountable Manager Ing. Corrado Fischer  
[cfischer@veniceairport.it](mailto:cfischer@veniceairport.it)  
Post Holder Manutenzione Ing. Virginio Stramazzone  
[vstramazzone@veniceairport.it](mailto:vstramazzone@veniceairport.it)  
Direzione Operativa Ing. Davide Bassano  
[dbassano@veniceairport.it](mailto:dbassano@veniceairport.it)
- Ministero dell'Ambiente**  
Ing. Lorenzo Lombardi  
[lorenzo.lombardi@minambiente.it](mailto:lorenzo.lombardi@minambiente.it)

*[Handwritten signature]*

Aeroporto "Marco Polo"  
Viale Galileo Galilei n. 16  
30173 Venezia Tesserà  
c.f. 97156180584

tel. +39 041 2605700  
fax +39 041 2605711  
[v.bonato@enac.gov.it](mailto:v.bonato@enac.gov.it)  
[aero.veneziana@postacert.enac.gov.it](mailto:aero.veneziana@postacert.enac.gov.it)  
[www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it)

Comune di Quinto di Treviso Prot. n. 9706 del 26-06-2017

**Enav Caav Venezia**  
 Direttore Alessandro Manganelli  
 alessandro.manganelli@enav.it  
 Responsabile Ufficio Operativo Sig. Antonio Prete  
 antonio.prete@enav.it

**Comando 51° Stormo Istrana**  
 c.a. Sig. Col. Com. Enrico Garettini  
 fax 0422-73684

e, p.c. **Prefettura Treviso**

Enac:  
 - Direzione Centrale Coordinamento Aeroporti;  
 - Ufficio Regolamenti Procedure Protezione Ambientale  
 - Direzione Operazioni

**Oggetto: aeroporto Antonio Canova:**

- Commissione di cui all'art. 5 del Decreto del 31 ottobre 1997;
- esito verbale riunione del 27 luglio 2011;
- deliberazioni assunte.

seguito foglio n. 88817/CVE del 6 luglio u.s.

In data 27/07/2011 si sono riuniti, presso l'aeroporto Canova di Treviso:  
 con lo scrivente, per:

- **SAVE S.p.A:** Ing. Davide Bassano, Ing. Saverio Sollecito;
- **Aertre Spa:** PHMT Giancarlo Basso;
- **Provincia di Treviso:** Dr.ssa Luisa Memo;
- **Comune di Treviso:** Ing. Paolo Pierobon, Dr.ssa Barbara Fiume;
- **Comune di Quinto di Treviso:** Assessore Ennio Brunello, Sig.ra Annalisa Pignata;
- **Arpav Treviso:** Dott. Franco Andolfato;
- **51° Stormo:** Ten. Col. G. Pierobon;
- **Enac Venezia:** Coordinatore Filomena De Michele.

Dopo aver letto il verbale della seduta precedente, si è preso atto di quanto comunicato da Aer Tre/Save in relazione a:

- la presentazione informale del Master Plan dell'aeroporto Canova al Comune di Treviso;
- la dilazione temporale di presentazione dello studio ambientale, correlato al Master Plan, di circa due mesi in funzione della verifica di ulteriori ipotesi alternative tese ad ottimizzare quanto già predisposto. Il tutto sarà presentato formalmente - fatto salvo coordinamenti tecnici previ con le Amministrazioni e gli Enti competenti - in sede di prossima riunione di Commissione;
- i contatti intervenuti tra il Gestore e l'Arpav di Treviso, con illustrazione puntuale di tutta l'attività svolta;
- l'attività di misurazione delle centraline anche durante il periodo di non operatività aeroportuale.
- la rilevazione Lva settimana critica nei primi 5 mesi del 2011, la cui tabella si allega, e dalla quale emerge un non superamento dei valori massimi consentiti;

L'Arpav Venezia, al riguardo conferma lo scambio di informazioni con il Gestore, e nel contempo comunica l'effettuazione di rilevazioni nei Comuni di Quinto e Treviso.

NON È VERO!  
 VEDI TABELLA  
 QUI ALLEGATA  
 DOPO 07/07/11



Il Comune di Quinto ritiene fondamentale che, a riattivazione delle operazioni sull'aeroporto, ci sia riscontro costante, da parte del Gestore, di dati e rilevazioni per poterne dare conto alla cittadinanza.

Il Comune di Treviso ritiene fondamentale la presentazione ufficiale del Master Plan, al fine di avere tutti gli strumenti e gli elementi di valutazione per poter rispondere scientemente alla cittadinanza.

Anche la Provincia di Treviso concorda che per poter rispondere adeguatamente alle Interrogazioni Consiliari sull'argomento è necessario avere come riferimento il Master Plan ed essere aggiornati costantemente dal Gestore Aeroportuale.

Pertanto, la Società di Gestione - come già sta facendo - partecipi costantemente alle Amministrazioni ed Enti competenti le informazioni disponibili richieste.

La riunione di Commissione si aggiorna a mercoledì 28 settembre 2011, sempre alle ore 11.00 presso l'Aula Antonio Canova dell'omonimo aeroporto.

Per ogni ulteriore informazione, il responsabile dell'istruttoria è l'Ispettore Fabio Manzelle.

Cordiali saluti.



Valerio Bonato Direttore

DMF

DMF signature

Comune di Quinto di Treviso Prot. n. 9706 del 26-06-2017

ITUEGATO 3A

ENAC: MUMMA -

ALLEGATO 3A

0412605/11

ENAC D.A. VENEZIA

PAG 04/05

Cabina	Valori Lva spessi in dB(A) - settimana critica					Lva max per sito dB(A)
	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	
Campotto Canizzano - 1654	58,3	56,9				60,7
Scuola Materina - 1651	62,2	62,5	62,9	62,5	62,8	65,7
Parchetto Monte Bianco - 1653	58,2	58,4	58,7	57,8	58,8	60,7
Via Maggioni - 1655	57,7	57,9	58,2	56,9	57,2	60,7
Settimana critica gennaio 2011	20/01 - 26/01/2011					
Settimana critica febbraio 2011	22/02 - 28/02/2011					
Settimana critica marzo 2011	18/03 - 24/03/2011					
Settimana critica aprile 2011	06/04 - 12/04/2011					
Settimana critica maggio 2011	25/05 - 31/05/2011					

N.B.s

NON È VERO QUANTO SCRITTO NELLA 2ª PAGINA CHE PRECEDERE QUEL SU PAGINA. DICE CHE I LIMITI, MI PRIMI 6 MESI 2011, NON SONO STATI SUPERATI, MA È VERO. INFATTI I LIMITI MASSIMI DEL RUMORE IN ZONE RESIDENZIALI

VEDI DPCM 14 NOV 1997 ART. 3 TABELLA "C" SONO STATI SUPERATI PRIMI 6 MESI 2011

GIORNO 50dB NOTTE 40dB

SONO STATI SUPERATI PRIMI 6 MESI 2011

I VALORI LIMITI URBANI

SFORATI

PAGINA 4

Foglio Presenze Riunione del 27 Luglio 2011

Oggetto: Commissione Ambiente

Ente/Società	Nome Rappresentante	Ruolo rivestito	Firma presenza	Telefono
COMUNE DI TREVISO	ING. PAOLO PIETROBON	DIREGENTE AMBIENTE	Jull	348-7130084 / 0422 658377
u u	DINA BARBARA FUMÉ	FUNZION. u	Fumé	0422 658322
COMUNE QUINDO MIN	PINNA ANNA	RESP. U.O. AMBIENTE	Pinna	0422 472326
COMUNE QUINDO MIN	BROUZZO ENRICO	ASSESSORE AMBIENTE	RELU	348 611 6630
PROVINCIA DI TREVISO	LUISA KEMO	FUNZIONARIO TECNICO	Luigi S. Kemo	0422 658365 - 329 0185195
Archav	FRANCO ANGELATO	DIREGENTE UFF. AMBIENTE	Franco Angelato	0422 558553 - 348 3360823
A.M. - S'ESTRIMO	T. COL. PIETROBON G.	RAPPRESENTANTE A.M.	T. COL. PIETROBON G.	0422 - 833251
Aer Tre spa	Giancarlo BUSIO	Post-Market Area Marketing	Giancarlo Busio	0422 - 315120
SAVE SPA	SAVERIO SPILLERIO	DIPENDENTE	Saverio Spillerio	0422 260075
SAVE SPA	DAVIDE BALDANO	DIPENDENTE	DAVIDE BALDANO	348 0516160
SACS	FILIPPONA DI MICARE	COORDINATRICE	Cell	328 272813

D.P.C.M. 14 novembre 1997 Determinazione dei valori **limite delle sorgenti sonore.**

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Decreta:

Art. 1. - Campo di applicazione. 1. Il presente decreto, in attuazione dell'art. 3, comma 1, lettera a), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, determina i valori limite di emissione, i valori limite di immissione, i valori di attenzione ed i valori di qualità, di cui all'art. 2, comma 1, lettere e), f), g) ed h); comma 2; comma 3, lettere a) e b), della stessa legge. 2. I valori di cui al comma 1 sono riferiti alle classi di destinazione d'uso del territorio riportate nella tabella A allegata al presente decreto e adottate dai comuni ai sensi e per gli effetti dell'art. 4, comma 1, lettera a) e dell'art. 6, comma 1, lettera a), della legge 26 ottobre 1995, n. 447.

Art. 2. - **Valori limite di emissione.** 1. I valori limite di emissione, definiti all'art. 2, comma 1, lettera e), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, **sono riferiti alle sorgenti fisse ed alle sorgenti mobili.** 2. **I valori limite** di emissione delle singole sorgenti fisse di cui all'art. 2, comma 1, lettera c), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, **sono quelli indicati nella tabella B allegata al presente decreto**, fino all'emanazione della specifica norma UNI che sarà adottata con le stesse procedure del presente decreto, e si applicano a tutte le aree del territorio ad esse circostanti, secondo la rispettiva classificazione in zone. 3. I rilevamenti e le verifiche sono effettuati in corrispondenza degli spazi utilizzati da persone e comunità. 4. I valori limite di emissione del rumore delle sorgenti sonore mobili di cui all'art. 2, comma 1, lettera d), della legge 26 ottobre 1995, n. 447, e dei singoli macchinari costituenti le sorgenti sonore fisse, laddove previsto, sono altresì regolamentati dalle norme di omologazione e certificazione delle stesse.

**Tabella B** - valori limite di emissione - Leq in **dB(A)** (art. 2)

classi di destinazione d'uso del territorio	tempi di riferimento	
	diurno	notturno
	(06.00-22.00)	(22.00-06.00)
1 - aree particolarmente protette	45	35
2- aree "....." residenziali	50	40
3- aree di tipo misto	55	45
4- aree di intensa attività umana	60	50
5- aree prevalentemente industriali	65	55

25.1.2012

ENAC D.A. VENEZIA

ALLEGATO N°4



87 p. 6 PAGES

VEL 253

Il Direttore Aeroportuale  
Venezia - Ronchi del Legionari

Venezia, 07 febbraio 2012

Prot. n. Enac-CVE/ 16192-P

Alla **Regione Veneto**  
Direzione Tutela Ambiente  
c.a. Ing. Roberto Morandi  
[atmosfera@regione.veneto.it](mailto:atmosfera@regione.veneto.it)

**Amministrazione Provinciale Treviso**  
Settore Ecologia  
Dott. Simone Busoni  
[ecologia@provincia.treviso.it](mailto:ecologia@provincia.treviso.it)

**Amministrazione Comunale Treviso**  
Assessore Ambiente  
Dott. Stefano Pimpolari  
[Assessore.pimpolari@comune.treviso.it](mailto:Assessore.pimpolari@comune.treviso.it)  
Responsabile Settore Ambiente  
Ing. Paolo Pierobon  
[paolo.pierobon@comune.treviso.it](mailto:paolo.pierobon@comune.treviso.it)  
Assessore Lavori Pubblici Giuseppe Basso  
[assessore.basso@comune.treviso.it](mailto:assessore.basso@comune.treviso.it)

**Amministrazione Comunale Quinto di Treviso**  
Sig Sindaco Mauro Dal Zilio  
fax 0422-472380  
Assessore Ennio Brunello  
→ [enniobrunello@alice.it](mailto:enniobrunello@alice.it)  
[ambiente@comune.quintoditreviso.it](mailto:ambiente@comune.quintoditreviso.it)

**ARPAV**  
Dipartimento ARPAV Provinciale Treviso  
Dott. Loris Tomiato  
[ltomiato@arpa.veneto.it](mailto:ltomiato@arpa.veneto.it)  
Dott. Franco Andolfato  
[fandolfato@arpa.veneto.it](mailto:fandolfato@arpa.veneto.it)

**Società di Gestione Aertre Spa**  
Accountable Manager Antonio Carrer  
[gcarrer@trevisoairport.it](mailto:gcarrer@trevisoairport.it)

**Società di Gestione SAVE Spa**  
Accountable Manager Ing. Corrado Fischer  
[cfischer@veniceairport.it](mailto:cfischer@veniceairport.it)  
Post Holder Manutenzione Ing Virginio Stramazzo  
[vstramazzo@veniceairport.it](mailto:vstramazzo@veniceairport.it)  
Direzione Operativa Ing. Davide Bassano  
[dbassano@veniceairport.it](mailto:dbassano@veniceairport.it)

**Ministero dell'Ambiente**  
Ing. Lorenzo Lombardi  
[lorenzo.lombardi@minambiente.it](mailto:lorenzo.lombardi@minambiente.it)

**COMUNE DI QUINTO DI TREVISO**

Prot. n. 0001945 del 08-02-2012

Categoria 6 Classe 7

Ufficio: AMBIENTE E PROTEZIONE C.

ASS. BRUNELLO ENNIO

SINDACO DAL ZILIO MAURO

Tom

25.01.2012

**Enav Caav Venezia**Direttore Alessandro Manganellialessandro.manganelli@enav.it

Responsabile Ufficio Operativo Sig. Antonio Prete

antonio.prete@enav.it**Comando 51° Stormo Istrana**

c.a. Sig. Col. Com. Enrico Garettini

enrico.garettini@aeronautica.difesa.ite, p.c. **Prefettura Treviso**

Enac:

- Direzione Centrale Coordinamento Aeroporti;
- Ufficio Regolamenti Procedure Protezione Ambientale
- Direzione Operazioni

**Oggetto: aeroporto Antonio Canova:**

- Commissione di cui all'art. 5 del Decreto del 31 ottobre 1997;
- esito verbale riunione del 25 gennaio 2012;
- deliberazioni assunte.

Seguito foglio n. Enac-CVE/124928-P/ del 28/09/2011.

In data 25/01/2012 si sono riuniti, presso l'aeroporto Canova di Treviso con lo scrivente, per

- **SAVE S.p.A.**, Ing. Davide Bassano, Ing. Saverio Sollecito;
- **Aertre Spa**: PH Antonio Carrer;
- **Comune di Treviso**: Ing. Paolo Pierobon, Dr.ssa Barbara Fiume;
- **Comune di Quinto di Treviso**: Sig. Andrea Sancassani, Sig. Silvia Spinato;
- **Enac Venezia**: Isp. Fabio Manzelle.

Presenti in fase iniziale, i Rappresentanti del Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale aeroporto Treviso, quali:

- Sig. Dante Nicola Faraoni;
- Sig. Alessandro Sottana;
- Sig. Giulio Corradetti,

venuti in veste di uditori. Al riguardo, dopo aver Loro:

- illustrato le coordinate aeroportuali di riferimento;
- comunicato che, similmente a quanto già adottato a Venezia, i Cittadini possono essere ascoltati dalla Commissione in via anticipativa dei lavori della medesima;
- pregato di comunicare i punti di vista che Loro ritenevano importanti ai fini del Comitato da Loro rappresentato,

non essendo emerse comunicazione alcuna da parte Loro - Loro congedati - i lavori della Commissione si sono svolti come segue.

Dopo aver letto il verbale della seduta precedente e acquisito a verbale le note integrative provenienti dal Comune di Treviso, dal Comune di Quinto di Treviso e dalla Provincia di Treviso, integralmente lette in sessione dei lavori, gli argomenti esaminati sono i seguenti:

25, 1, 2012

ENAC D.A. VENEZIA

ALLEGATO 4

PAG 01/06

PAG 06/06

1. Report LVA aeroporto di Treviso. Essi sono rappresentati compiutamente nella tabella allegata che si commenta da sola;
2. Orario di apertura dello Scalo. Si conferma dalle 06.00 alle 23.00, salvo ritardi. Nella fascia 23.00/06.00 non è programmato di regola volo alcuno;
3. Zonizzazione aeroportuale, da istruire atteso che l'attuale in vigore risale al 2002.

Concorde su quanto sopra la Commissione - i lavori, su proposta del Comune di Treviso - sono proseguiti relativamente al:

4. Progetto Energia di cui indicazione a Ordinanza 3 allegata.

Del punti sopra nominati si dà incarico risolutivo alla Società Aertre, nella Persona del Post Holder Quality Save Ing. Davide Bassano, che assumerà tutte le azioni e i coordinamenti necessari alla bisogna.

Ciò premesso i lavori si aggiornano a mercoledì 16 maggio 2012, sempre alle ore 11.00, presso l' Aula Antonio Canova dell'omonimo aeroporto.

Per ogni ulteriore informazione, il responsabile dell'istruttoria Enac è l'ispettore Fabio Manzelle.

Cordiali saluti.

Valerio Bonato Direttore



*[Handwritten signature]*

Comune di Quinto di Treviso Prot. n. 9706 del 26-06-2017

LAVORI SI COMPLETANO OK Scalo

*[Handwritten scribble]*

26 GE 2012



Direzione Aeroportuale Venezia

Ordinanza 3/2012

Oggetto: **aeroporto Antonio Canova:**  
- progetto energia;  
- adempimento al Patto dei Sindaci;  
- archetipo di riferimento.

Il Direttore Aeroportuale della Direzione di Venezia e di Trieste - Ronchi dei Legionari

**CONSIDERATO**

- che:
- a - la Commissione di Ecosistema Aeroportuale, del 25 gennaio u.s. delibera l'opportunità di estendere il controllo ambientale, oltre che al rumore, anche alle emissioni luminose, atmosferiche e ai rifiuti urbani;
  - b - detto controllo riguardare la capacità di amministrare l'energia per la voce motori, edifici e processi industriali, onde stabilirne la consistenza storica a partire dal 2005 e la previsione di gradiente al 2020;
  - c - detto studio rientrare nel Patto dei Sindaci, quindi anche del Sindaco di Treviso, contratto con l'Europa che prevede per il luglio 2012 la definizione di indicatori congrui a valutare l'amministrazione dell'energia;

ai sensi degli artt. 687, 693, 705 e 718 del Codice della Navigazione

**ORDINA**

1. **plausibile** detto progetto anche per l'Antonio Canova che, di Treviso e della Marca, è parte integrante;
2. **il calendario** delle riunioni essersi in quella sede così deliberato:
  - 28 febbraio;
  - 28 marzo;
  - 18 aprile;
  - 30 maggio;
  - 20 giugno;
  - 18 luglio;

il **Responsabile del Procedimento** per conto Aer Tre essendo l'ing. Davide Bassano, che si coordinerà con l'Amministrazione Civica di Treviso per il concerto dia-sincronico e funzionale di competenza.

3. **l'archetipo** esserne il "Programma di Servizio della Regia Città di Treviso" del 16 giugno 1848, allegato.

Quanto sopra a confermare che *nihil novi sub sole*.

Gli Enti ordinati promuovano in contemperanza.

Vatario Bonato Direttore  
dal Marco Polo in Venezia,  
il 26 gennaio 2012



ROMA

Aeroporto "Marco Polo"  
Viale Galileo Galilei, 16/1  
30173 Venezia Tessera  
c.f. 97158180504

tel. +39 041 2605706/1/4  
fax +39 041 2605711  
aero.venezia@enac.gov.it  
www.enac.gov.it

Comune di Quinto di Treviso Prot. n. 9706 del 26-06-2017

4



VIOTE  
OUTRE  
MITE

I VALORI SONO SUPERATI  
- giorno 50 dB  
- No He 40 dB

FINE 2011 +  
INIZIO 2012

PI ORDINATA EMTC 3/2012  
= PAG. 5 OF AG. 4

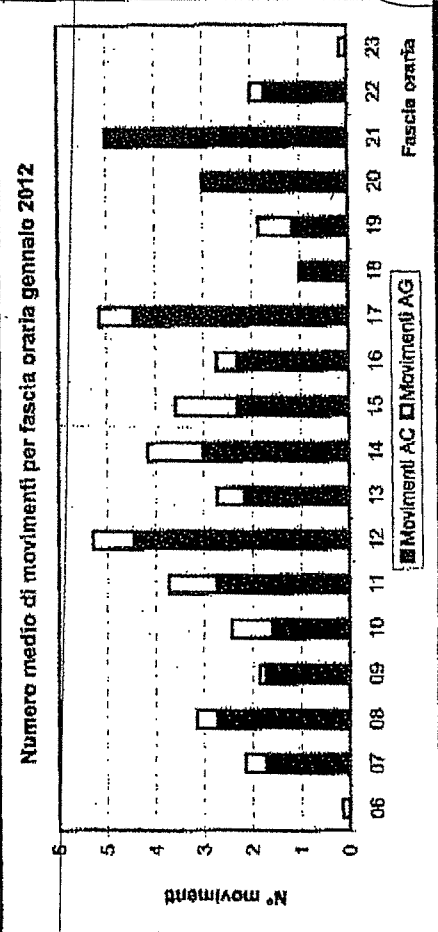
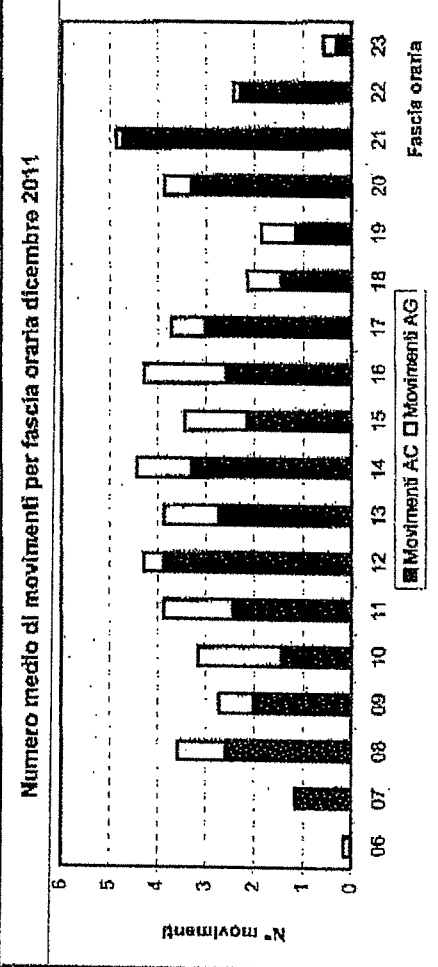
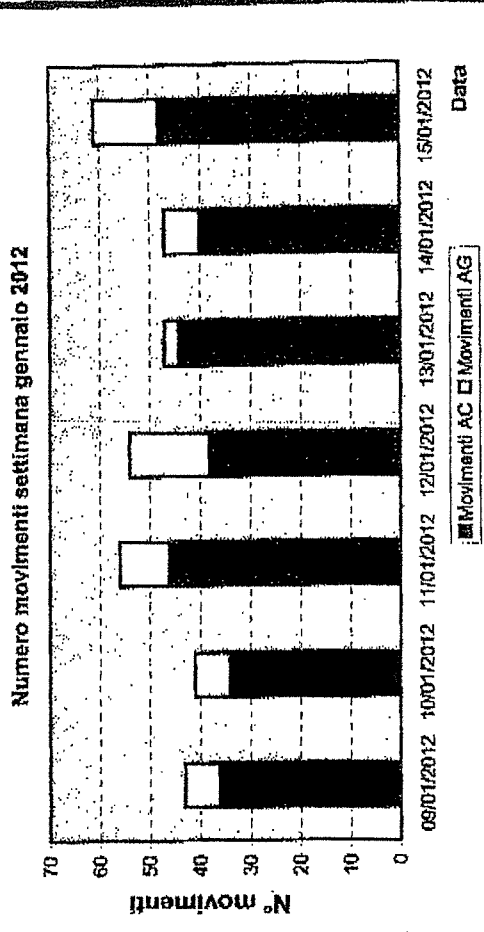
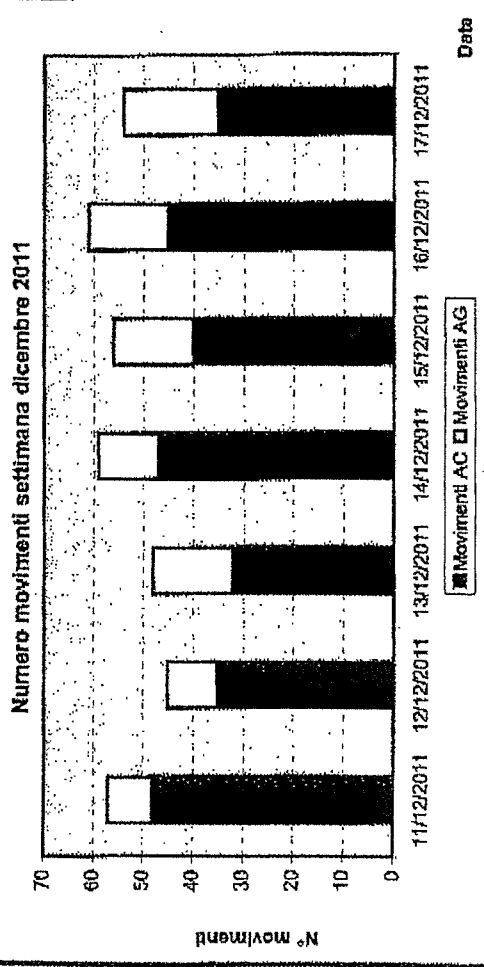
19/02/2012 10:34 0412605711

SUPERAMENTO VALORI FINE 2011 INIZIO 2012

ENAC D.A. VENEZIA

AULENATO 4  
PAG 06/06

REPORT LVA AEROPORTO DI TREVISO - DATI ELABORATI SU BASE SETTIMANALE COINCIDENTE CON QUELLA A MAGGIOR NUMERO DI MOVIMENTI			
Periodo temporale	Parametro	Parametro	Parametro
11/12/2011 - 17/12/2011	Lva dB(A)	Presenza dati	Presenza dati
09/01/2012 - 15/01/2012	Lva dB(A)	Presenza dati	Presenza dati
	56,9	7/7	7/7
	61,4	7/7	7/7
	59,7	7/7	7/7
	57,3	7/7	7/7
	55,5	7/7	7/7
	56,6	7/7	7/7
	53,6	7/7	7/7



Condizioni meteo 11/12 - 17/12/2011 - valori medi

Temperatura °C	6	V. vento m/s	0,83
Pressione hPa	1011	Precipitazioni	assenti

condizioni meteo 09/01 - 15/01/2012 - valori medi

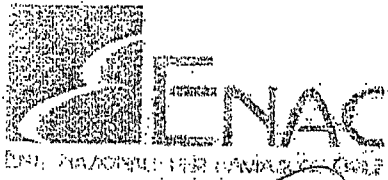
Temperatura °C	4	V. vento m/s	0,55
Pressione hPa	1024	Precipitazioni	assenti

NOTE: Il numero medio di movimenti per fascia oraria, è calcolato sulla base della settimana a maggior numero di movimenti del mese in esame. Si tratta quindi di un valor medio riferito alla situazione critica relativa l'intero mese.

15.10.2012

ALLEGATO 5

Allegato 5



Direzione Aeroportuale Venezia

Venezia, 15 ottobre 2012

Prot. ENAC-CVE-15/10/2012-0132381-P

Onorevole Prefettura di Treviso Treviso

Oggetto: Riscontro nota 560/2012/Gab del 25 settembre 2012.

Ci si scusa per il ritardo nel riscontro alla nota di codesta Onorevole Prefettura, dovuta allo svolgimento dell'istruttoria in vista di una esaustiva risposta.

Al riguardo, si fa presente che le azioni di mitigazione in atto presso l'aeroporto Antonio Canova, relativamente all'ecosistema aeroportuale, sono, da sempre, perseguite. Fu, infatti, l'aeroporto Antonio Canova, il primo scalo ad avere formalizzata la zonizzazione aeroportuale.

Nello specifico attuale, poi:

- i livelli di rumore misurati dalle centraline sono in perfetta aderenza di norma;
- l'orario operativo è stato ridotto alla fascia oraria 06.00 - 24.00;
- è in corso di istruttoria, inoltre, ipotesi di variazione delle rotte di decollo sia da testata 25 che da testata 07, che evitino il sorvolo rispettivamente dell'abitato di Quiato di Treviso che di quello di Treviso,

NON È VERO!

ATTESTAZIONE VEDI TABELLA ALLEGATA AL VERBALE ENAC DATA 27.7.2011

il tutto nel contesto di uno studio di impatto ambientale che, articolato nel Master Plan Aeroportuale, è stato consegnato al Ministero dell'Ambiente per la successiva Valutazione di Impatto Ambientale.

Ne è derivato l'archiviazione dell'istanza di V.I.A. del 2002, Progetto Aeroporto di Treviso, come da foglio prot. DVA-2012-0012365 del 24 maggio 2012 della Direzione Generale delle Valutazioni Ambientali (allegato 1), e la successiva nota della Regione Veneto, prot. 242710 del 25 maggio 2012, che dispone l'archiviazione della procedura di V.I.A., relativa all'incremento fruitivo dell'Aeroporto Civile di Treviso (allegato 2).

Si confida in esaustiva risposta.

Cordiali saluti.

Valerio Bonato Direttore



BONATO

e, per estensione di copia:

- Aer Tre S.p.A.

Aeroporto "Marco Polo", Viale Galileo Galilei, 16/A, 30173 Venezia-Tessera tel. 97158180584

tel. +39-041-2605706/1/4 fax +39-041-2605711 aero.venezia@enac.gov.it www.enac.gov.it

Comune di Quinto di Treviso Prot. n. 9706 del 26-06-2017

26 MAR 2016

ALLEGATO 6

ENAC-ENE-19/05/2016-0052794-P



prep 5 PAES

Direzione Aeroportuale  
Nord-Est

Venezia,

Prot.

**Alla Regione Veneto**

Direzione Tutela Ambiente  
c.a. Ing. Roberto Morandi  
[atmosfera@regione.veneto.it](mailto:atmosfera@regione.veneto.it)

**Amministrazione Provinciale Treviso**

Settore Ecologia  
Dott. Simone Busoni  
[ecologia@provincia.treviso.it](mailto:ecologia@provincia.treviso.it)

**Amministrazione Comunale Treviso**

Vicesindaco Dott. Roberto Grigoletto  
[vicesindaco@comune.treviso.it](mailto:vicesindaco@comune.treviso.it)  
Responsabile Settore Ambiente  
Ing. Paolo Pierobon  
[paolo.pierobon@comune.treviso.it](mailto:paolo.pierobon@comune.treviso.it)

**Amministrazione Comunale Quinto di Treviso**

Sig. Sindaco Mauro Dal Zilio  
[ambiente@comune.quintoditreviso.tv.it](mailto:ambiente@comune.quintoditreviso.tv.it)  
[segreteria@comune.quintoditreviso.tv.it](mailto:segreteria@comune.quintoditreviso.tv.it)

**ARPAV**

Dipartimento ARPAV Provinciale Treviso  
Dott. Loris Tomiato  
[ltomiato@arpa.veneto.it](mailto:ltomiato@arpa.veneto.it)  
Dott. Franco Andolfato  
[fandolfato@arpa.veneto.it](mailto:fandolfato@arpa.veneto.it)

**Società di Gestione Aertre Spa**

Accountable Manager Antonio Carrer  
[gcarrer@trevisoairport.it](mailto:gcarrer@trevisoairport.it)

**Società di Gestione SAVE Spa**

Direzione Operativa Ing. Davide Bassano  
[dbassano@veniceairport.it](mailto:dbassano@veniceairport.it)



Per la partecipazione alla presente seduta è pervenuta con nota prot. 0024584 del 18.03.2016 la delega per la Dott.ssa Luisa Memo da parte della Provincia di Treviso, Settore Ambiente e Pianificazione Territ.le.

**Svolgimento dei lavori:**

La Presidente della Commissione, Dott.ssa Roberta Carli, nel salutare e ringraziare i convenuti, presenta il Direttore di Enav Treviso, il Dott. Franco Staccioli, il quale ha avviato la nuova gestione della Torre di Controllo dell' Aeroporto di Treviso in sostituzione dell' Aeronautica Militare.

Letto il verbale della seduta precedente tenutasi in data 14 Aprile 2015, non essendo pervenute alla Presidenza osservazioni da parte delle Amministrazioni componenti la Commissione e non rilevandosi osservazioni nella seduta odierna, lo stesso è formalmente approvato.

Ha proseguito la Presidente nell' illustrazione del percorso fin qui fatto al fine della valutazione delle nuove procedure di salita ( SID ) per pista 07 e 25 ed il cui esito si attendeva dall' Ufficio Generale Spazio Aereo dello Stato Maggiore Aeronautica.

A tal fine la Presidente rende noto che l' Aeronautica Militare si è espressa positivamente circa dette procedure e che opportunamente pubblicate nel mese di maggio 2016, diventeranno effettive dal 23 giugno 2016.

Prosegue la Presidente evidenziando che la mitigazione del rumore per effetto delle nuove procedure di decollo, dovrà essere monitorata onde fornire ogni utile elemento di valutazione circa la loro efficacia.

Interviene l' Ing. Bassano rappresentando la modalità di misurazione che interesserà anche il territorio del Comune di Zero Branco. Al di là dell' individuazione dei punti di monitoraggio, la durata temporale minima prevista atta a costituire un possibile elemento di valutazione, è di mesi. Propedeutico a detta misurazione è il Protocollo di misurazione, da adottarsi a seguito di approvazione formale da parte della Commissione.

Illustra l' Ing. Bassano che la mitigazione dell' impatto sonoro sul Comune di Quinto di Treviso sarà raggiunta anche con l' implementazione del numero dei decolli per pista 07, da prevedere almeno nel numero di 5/6 al giorno.

Precisa l' Ing. Bassano che nel Comune di Treviso è presente una centralina le cui misurazioni partiranno dal giorno 24 marzo 2016.

Conclude il suo intervento, l' Ing. Bassano, illustrando con dettaglio alla Commissione in merito ad alcuni aspetti tecnici riguardanti i rilievi cartografici in tema di rappresentazione delle curve di rumore, così esplicitando: l'esame della classificazione acustica Comunale, consultabile sul sito internet del Comune di Quinto di Treviso, evidenzia una georeferenziazione della zonizzazione aeroportuale non propriamente simmetrica rispetto alla pista di volo, pur essendo la procedura di salita iniziale da pista 25-07 in linea con l'asse pista per diversi km. Questa anomalia era già presente sulla cartografia risalente al 2003. L'incongruenza è recentemente risultata evidente nel corso dell'attività di aggiornamento dei diversi modelli di simulazione e delle analisi degli stessi rispetto alla classificazione acustica comunale. Considerando il disassamento della zonizzazione acustica rispetto all'asse pista, le centraline di via Capitello e degli "Alpini" risulterebbero

A.M.  
HA ESPRESSO  
PARERE  
FAVOREVOLE

L'A.M. ESPRIME  
PARERE  
FAVOREVOLE  
PER LE NUOVE  
ROTTE

EFFETTIVE  
DAL 23 GIU 2016

delle VAS  
tempo 5/6 al  
giorno

La  
classificazione  
acustica è  
consultabile a  
sul sito comune  
di Treviso

26-06-2016  
Comune di Quinto di Treviso

23 GIU 2016

A.M.  
E' ESPRESSA  
POSITIVAMENTE  
LE NUOVE PROCEDURE  
EFFECTIVE DAL  
23 GIU 2016

ALLEGATO 7

PUNTO 3.2.1.2

LE PROCEDURE DI SALITA X ABBATTIMENTO RUMORE CHE NON SI ATTENDONO/PERFORMANO CON I REQUISITI MINIMI DELLE PROCEDURE IN QUESTO DOC 8168 NON DEVONO ESSERE APPROVATE NELLO STATO DEL VETTORE AEREO

I 731

### Chapter 3

## AEROPLANE OPERATING PROCEDURES

### 3.1 INTRODUCTION

3.1.1 This chapter provides the aeroplane operating procedures to be taken into account when developing noise abatement take-off and climb procedures. In the appendix to this chapter, two examples of noise abatement climb procedures are given, one which alleviates noise close to the aerodrome, Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP 1), and one which alleviates noise more distant from the aerodrome, NADP 2.

3.1.2 The State in which the aerodrome is located is responsible for ensuring that noise abatement objectives are specified by aerodrome operators. The noise abatement objectives should enable operators to develop safe procedures in accordance with this chapter. The State of the Operator is responsible for the approval of safe flight procedures developed by the aircraft operators.

### 3.2 OPERATIONAL LIMITATIONS

INFRETTITO  
VEDI PAG 144 e  
PAG. 146 FIGURA DEL  
PROFILLO  
AL DECELLO

#### 3.2.1 General

3.2.1.1 Noise abatement procedures based on this document should not be selected if noise benefits cannot be expected.

3.2.1.2 Noise abatement climb procedures that do not comply with the minimum requirements of the procedures in this document shall not be approved by the State of the Operator.

3.2.1.3 The pilot-in-command has the authority to decide not to execute a noise abatement departure procedure if conditions preclude the safe execution of the procedure.

#### 3.2.2 Take-off

NOISE ABATEMENT

Noise abatement procedures in the form of reduced power take-off should not be required in adverse operating conditions such as:

- a) if the runway surface conditions are adversely affected (e.g. by snow, slush, ice or water, mud, rubber, oil or other substances);
- b) when the horizontal visibility is less than 1.9 km (1 NM);
- c) when the crosswind component, including gusts, exceeds 28 km/h (15 kt);
- d) when the tailwind component, including gusts, exceeds 9 km/h (5 kt); and

Le procedure di ABBATTIMENTO DEL RUMORE CHE NON VENGONO ESEGUITE CON I REQUISITI MINIMI DELLE PROCEDURE, IN QUESTO DOCUMENTO, NON DEVONO ESSERE APPROVATE DALLA NAZIONE DELL'OPERATORE

139

vicino all'AD

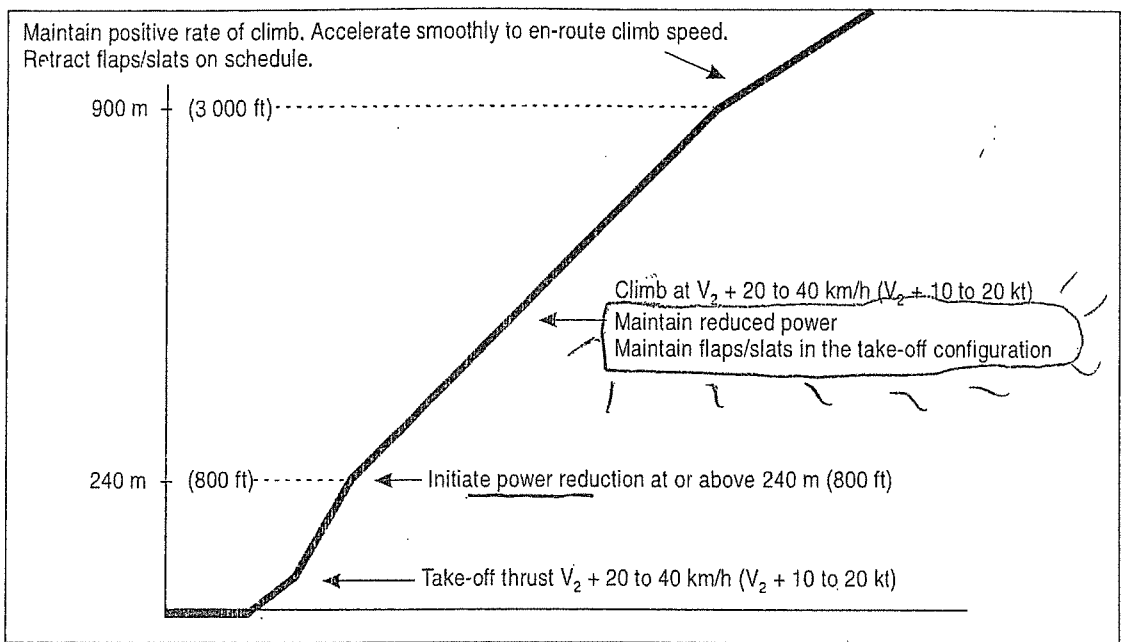


Figure I-7-3-App-1. Noise abatement take-off climb — Example of a procedure alleviating noise close to the aerodrome (NADP 1)

lontano da AD

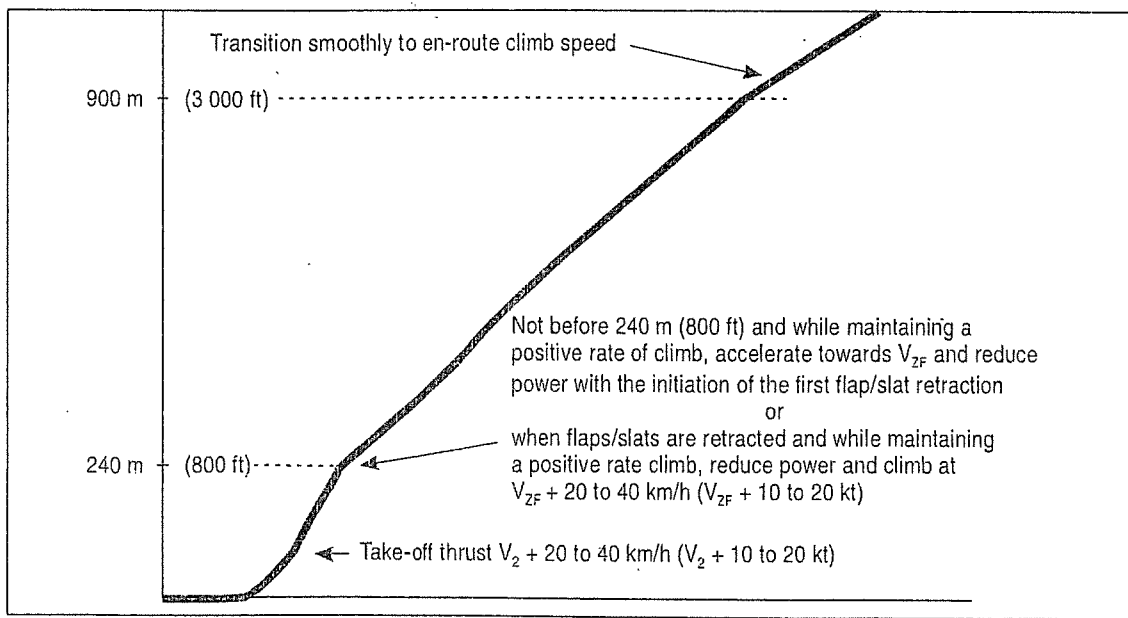


Figure I-7-3-App-2. Noise abatement take-off climb — Example of a procedure alleviating noise distant from the aerodrome (NADP 2)

Handwritten scribbles at the bottom right of the page.

23/11/06

23/11/06

23/11/06

OPS/611 | CAO  
 VOLUTE - I.  
 PROCEDURE VOLP  
 - PARTE I  
 - SEZIONE 2  
 - CHAPTER 3

Table I-2-3-1

Turn construction parameter summary

PARAMETRI DI COSTRUZIONE DEL VIRATA

VIRATA

BANKING  
 VIRATA  
 15° fino a 3000 ft  
 20° Above 3000 ft

Segment or fix of turn location	Speed (IAS) <sup>1</sup>	Altitude/height	Wind	Bank angle <sup>2</sup>	FTT (seconds)			
					Bank establishment (seconds)	Pilot reaction	Outbound timer	
Departure	Final missed approach IAS + 10%, see Table I-4-1-1 or Table I-4-1-2 <sup>3</sup>	Turn at altitude/height: Specified altitude/height Turn at turn point: A/D elevation + height based on 10% climb from DER	95% omnidirectional wind or 56 km/h (30 kt) for wind spirals	15° and 305 m (1°/000 ft) 20° between 305 m (1 000 ft) and 915 m (3 000 ft) 25° above 915 m (3 000 ft)				
En route	585 km/h (315 kt)	Specified altitude	95% probability wind or ICAO standard wind <sup>4</sup>	15°	8	10	N/A	N
Holding	Tables I-6-1-1 and I-6-1-2 <sup>1</sup>	Specified altitude	ICAO standard wind <sup>4</sup>	23°	N/A	5	N/A	7
Initial approach - reversal and racetrack procedures	Table I-4-1-1 or Table I-4-1-2	Specified altitude	ICAO standard wind <sup>4</sup> or statistical wind	25°	5	0-6	10	
Initial approach - DR track procedures	CAT A, B: 165 to 335 km/h (90 to 180 kt) CAT C, D, E: 335 to 465 km/h (180 to 250 kt)	CAT A, B: 1 500 m (5 000 ft) CAT C, D, E: 3 000 m (10 000 ft)	ICAO standard wind <sup>4</sup> DR leg: 56 km/h (30 kt)	28°	5	0-6	N/A	
IAF, IF, FAF	See Tables I-4-1-1 and I-4-1-2 Use Initial approach speed for turn at IAF or IF Use maximum final approach speed for turn at FAF	Specified altitude	95% omnidirectional wind or 56 km/h (30 kt)	25°	3	3	N/A	

AVGOLDO A  
 VIRATE  
 PARAMETRI  
 STADIA  
 Next page

Doc 8168 PART I. SECTION 9 - CHAPTER 3

PAG 11

ACCOLLIMENTO INTEGRALE SENZA MODIFICAZIONI DELLA NORMATIVA ICAO SUI  
PROFILI DI ATTERRAGGIO E DECOLLO / PROCEDURE ANTIRUMORE  
D.M. 3 DIC 1999

~~PIENO ACCOLLIMENTO NORMATIVA ICAO~~

e) le misure di cui alla lettera e), sono eseguite da tecnici competenti in acustica ai sensi della legge 26 ottobre 1995, n. 447, art. 2, comma 6 e del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 31 marzo 1998.

- 1) SCUOLA SUPERIORE INDIRIZZO TECNICO
- 2) DIPLOMA UNIVERSITARIO IN SCIENZE OUVOR
- 3) DIPLOMA LAUREA AD IN SCIENZE

TITOLI SCOLASTICI NECESSARI  
TECNICO  
SCIENTIFICO OUVOR

AEROPORTUALI ?  
LE OMISSIONI DEVONO FARE LE  
PROCEDURE ANTIRUMORE. CON LE SEGUENTI CARATTERISTICHE:

1. Il vettore applica le procedure antirumore quando l'aeromobile manovra in aria.
2. Le procedure antirumore seguono i criteri generali di seguito riportati:
  - a) ottimizzare le proiezioni al suolo delle rotte a tutela delle popolazioni esposte;
  - b) disegnare le proiezioni al suolo delle rotte antirumore nelle fasi di decollo e di atterraggio, in accordo con quanto previsto nel decreto ministeriale 30 marzo 1998, n. 38-T da parte delle commissioni locali;
  - c) disegnare, in accordo a quanto indicato nel decreto ministeriale 30 marzo 1998, n. 38-T e nelle regolamentazioni ICAO, le rotte di partenza e di arrivo in modo tale da essere percorse, fatte salve esigenze di sicurezza delle operazioni di volo, da tutti gli aeromobili in possesso di certificazione conforme al decreto ministeriale 3 dicembre 1983 e successive modificazioni;
  - d) recepire integralmente e senza modificazioni i profili di atterraggio e decollo come definiti dalla normativa ICAO;
  - e) utilizzare la spinta inversa superiore al minimo nei soli casi di necessità.

PIENO ACCOLLIMENTO NORMATIVA ICAO

3. Per ogni aeroporto dovranno essere definite aree idonee alle prove motori, nelle quali devono essere osservati i seguenti criteri generali:
  - a) i tempi di prova motore devono essere contenuti il più possibile e comunque le prove devono essere svolte in accordo con quanto previsto dai manuali tecnici;
  - b) l'orientamento del velivolo deve ridurre al massimo possibile la generazione di rumore verso le zone abitate;
  - c) adeguati schermi fonoassorbenti e/o fonoisolanti possono essere utilizzati per la riduzione del rumore immesso in corrispondenza di luoghi abitati.
4. Le procedure antirumore sono definite per ogni aeroporto aperto al traffico civile, secondo i criteri del presente decreto, dalle commissioni di cui all'art. 5, comma 2 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997, ed adottate dal direttore della circoscrizione aeroportuale ai sensi dell'art. 5, comma 2 del decreto ministeriale 31 ottobre 1997.

Confini delle aree di rispetto.



BAV - Proj. TIRA

ALLEGATO 12

VEDI PAG. 71



Comune di Treviso

DATA 2015

**CONVENZIONE D'INCARICO PER LA  
VALUTAZIONE E LE ELABORAZIONI TECNICO-  
SCIENTIFICHE SULLE LINEE DI EQUILIBRIO TRA I  
LIMITI AMBIENTALI E LE ESIGENZE DI SVILUPPO  
DELL'AEROPORTO "ANTONIO CANOVA" DI  
TREVISO**

PROF. ING. MAURIZIO TIRA  
VIA RECIAGO, 9/A - 25017 LONATO DEL GARDA  
TEL. 335 323484  
ALEO INGEGNERI DELLA PROV. DI BRESCIA N. 2085

Il gestore aeroportuale infatti, riconoscendo (SID) che riducessero l'impatto di rumore presso le comunità presenti nell'intorno aeroportuale (soprattutto quella del comune di Quinto di Treviso, interessata da tutte le operazioni di avvicinamento e da una quota consistente di quelle di decollo), ha incaricato l'International Air Transport Association (IATA), di individuare delle possibili soluzioni.

La IATA ha identificato due procedure di noise abatement, una per ogni testata pista (IATA, 2011) e le ha sviluppate ipotizzando una tipologia di navigazione di tipo Performance Based Navigation RNAV 1 (o Basic-RNP 1, come da ICAO 9613) e progettate secondo i criteri espressi in ICAO Doc 8168 Volume II. La procedura di decollo da testata 07 prevede il sorvolo di un corridoio libero fra l'abitato di Treviso e quello di Frescada (frazione di Preganziol), ed è contenuta entro la tangenziale SR53.

Quella di decollo da testata 25 contempla una virata molto stretta a evitare l'abitato di Quinto di Treviso sorvolando delle aree verdi e l'area industriale. Tali procedure dovranno tuttavia essere approvate dall'autorità competente, verificate dalla Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31 ottobre 1997 (che adottandole dovrebbe rivedere la zonizzazione acustica) e quindi pubblicate in AIP. Sempre nell'ottica di ridurre gli impatti presso la popolazione, il proponente prevede altre misure di mitigazione, tra cui:

- autolimitazione della schedulazione dei voli a partire dalle ore 23:00 e fino alle 06:00 del mattino, pur essendo l'aeroporto aperto 24h;
- bonifica acustica degli edifici in Zona B, ovvero che presentano livelli di rumore superiori a 65 dB(LVA): il gestore si impegna a realizzare tutte le opere necessarie per un isolamento efficace, in conformità con quanto stabilito nel D.P.C.M. 05/12/1997 "Determinazione dei requisiti acustici passivi degli edifici". La priorità è data dall'abitazione di via Nogarè 22, che presenta valori superiori a 65 dB(LVA) attualmente e in tutti gli scenari considerati. Il gestore si impegna a intervenire anche sulle Scuole che ricadono nella Zona A o che comunque presentano valori di LAeq complessivi (calcolati tenendo conto della sorgente traffico aereo e stradale) prossimi o superiori a 60 dB(A). La priorità in questo caso riguarda la Scuola Materna San Giorgio di via Contea 1 a Quinto di Treviso, dove si hanno dei valori superiori a 60 dB(LVA) in tutti gli scenari considerati e dove peraltro è stata posizionata una delle centraline del sistema di monitoraggio (centralina 1651 nello studio). Entro il 2020 sarà verificato il clima acustico presso la Scuola Materna Graziano Appiani di via Noalese, 59 a Treviso, interessata principalmente dalla sorgente di rumore stradale, e quello della Scuola Elementare Pio X (Vicolo San Pio X a Quinto di Treviso) ed entro il 2030 quello della Scuola dell'infanzia B.V. Maria (via Canizzano, 143 a Treviso).

Alla luce delle analisi effettuate, il proponente conclude che lo Scenario al 2020 volato con le procedure pubblicate in AIP, presenta impatti trascurabili per effetto di una ridistribuzione del traffico aereo in partenza rispetto alle due testate, che di fatto compensa l'aumento dei movimenti. La popolazione in Zona A è numericamente analoga, mentre identico è il numero di persone in Zona B. Lo Scenario al 2030 volato con le procedure pubblicate in AIP, presenta impatti negativi alti soprattutto per quanto concerne la popolazione residente in Zona B. È quindi questo l'orizzonte temporale in cui è necessario introdurre efficaci interventi di mitigazione.

Considerando le procedure di noise abatement di tipo Performance Based Navigation proposte da IATA e le ulteriori mitigazioni ai recettori ipotizzate:

NUOVE ROTTE 2017



Progettazione Spazi Aerei

DOC. 12

***“Studio progettuale relativo a procedure di salita iniziale per  
le piste 07 e 25 dell’Aeroporto di Treviso”***

Versione	2.0
Data	07/02/2017



Un'analisi sulle tipologie di aeromobili presenti sull'aeroporto ha fornito come risultato che la tipologia prevalente di aeromobile è il B737-800, con alcuni A320/321.

## 2 Studio progettuale

### 2.1 Pista 07

Tale pista è quella meno utilizzata per i decolli, tuttavia considerata l'ubicazione della città di Treviso, situata sul prolungamento asse pista, la richiesta è quella di convogliare i decolli preferenzialmente lungo la tangenziale di Treviso, limitando il sorvolo del centro abitato.

In figura 3 è mostrata la posizione reciproca tra pista 07/25 e città di Treviso.

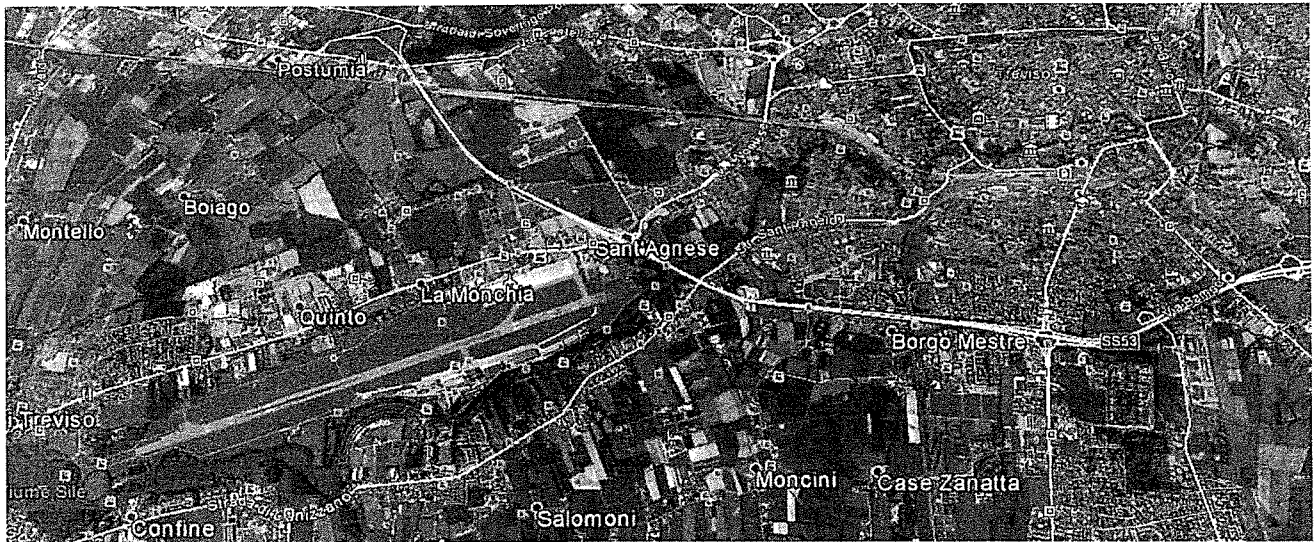


Figura 3 - Città di Treviso rispetto all'aeroporto

Sebbene la procedura iniziale preveda una virata subito dopo il decollo, e quindi ad un'altitudine non inferiore a 400Ft sulla fine pista (DER), che in considerazione delle tipologie di aeromobili (i B737-800 sono macchine molto prestanti) è verosimile possa avvenire anche in corrispondenza della fine della pista con impatti limitati sulla città, si richiede, probabilmente allo scopo di contenere il ventaglio di traiettorie tipico di una virata ad altitudine, di convogliare il traffico lungo la tangenziale di Treviso per poi virare a destra seguendo un percorso parallelo alla pista.  $105^\circ$   $110^\circ$   $120^\circ$

Per tale richiesta la soluzione preferenziale è quella che prevede una virata ad altitudine (la più bassa possibile compatibile con gli ostacoli presenti) per poi agganciare una traiettoria RNAV1 che segua il

Nota 3: La virata a destra su rotta 098° può iniziare anche prima della fine della pista a condizione che siano stati raggiunti i 450Ft sul prolungamento asse pista e che possa essere mantenuto il minimo gradiente di salita.

La definizione del minimo gradiente di salita per ostacoli è necessario per consentire all'equipaggio una corretta pianificazione dei carichi al decollo, fermo restando che è prassi consolidata che gli aeromobili salgano comunque al miglior rateo di salita possibile che è sempre superiore al minimo pubblicato.

La procedura di salita iniziale proposta è compatibile con il successivo inserimento sulle SID di uscita.

2.2 Pista 25

*Dup RWY 25*

La pista 25 è quella preferenziale per i decolli che attualmente prevedono di proseguire verso il Locator TRE, ubicato a circa 3.8NM dalla fine pista (DER) 25. Tale procedura comporta il sorvolo della località Quinto di Treviso che si sviluppa a sul prolungamento asse pista 25 (Figura 5).

In questo caso per evitare il sorvolo di detta località la richiesta è quella di virare verso Sud il prima possibile, dirigendo verso la località Zero Branco, senza tuttavia sorvolare quest'ultima.

In figura 6 è mostrata a grandi linee la direttrice preferenziale di uscita lungo la quale dovrà svilupparsi la nuova procedura.

La soluzione che si proverà ad individuare sarà quella di virare a sinistra prima di interessare Quinto di Treviso, preferibilmente sul fine pista 25 dirigendo verso Zero Branco ma evitandone il sorvolo, quindi leggermente ad Est dello stesso, per poi inserirsi lungo le SID.

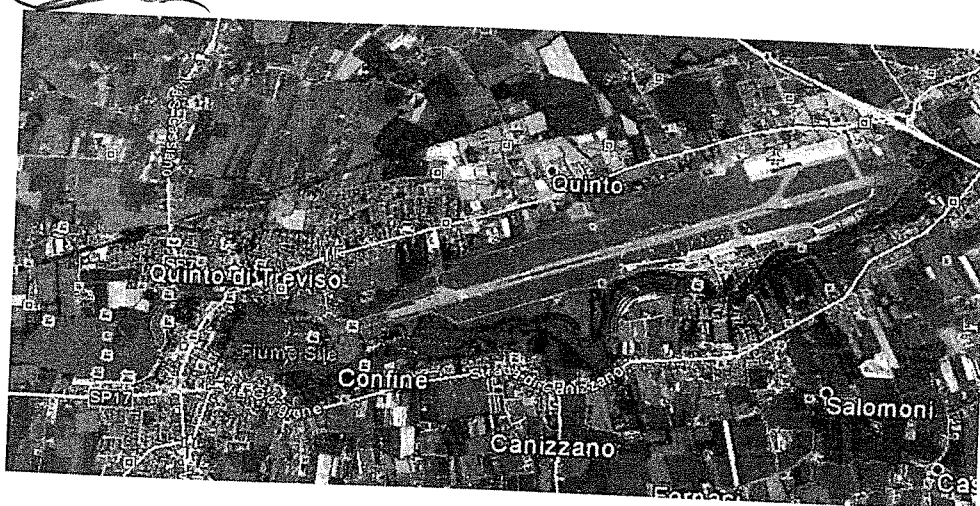


Figura 5 – Località Quinto di Treviso ed orientamento pista

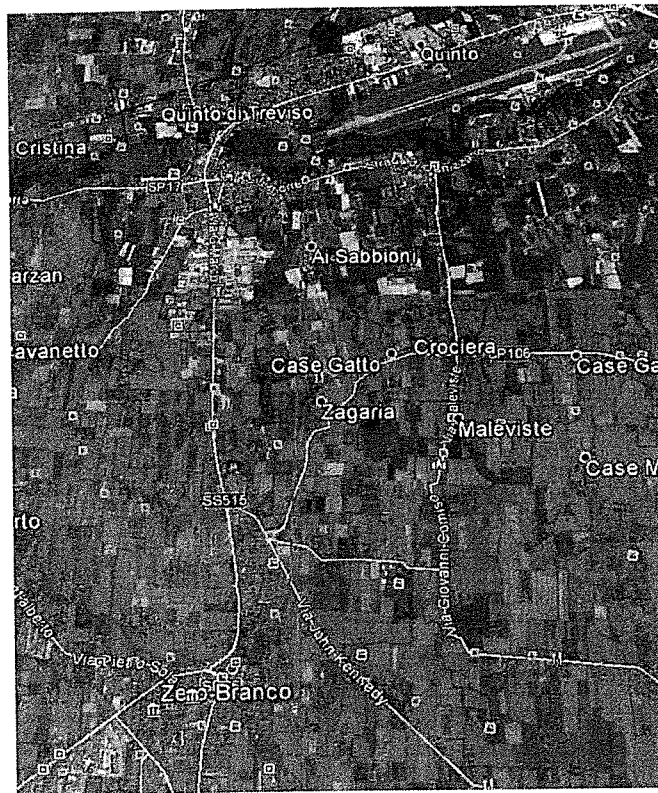


Figura 6 – Diretrice preferenziale richiesta per decolli pista 25

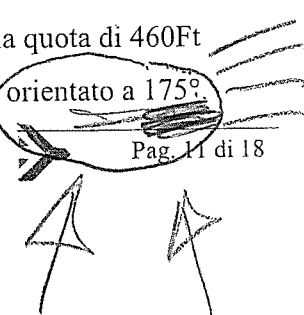
Per realizzare l'ipotesi progettuale di cui alla figura 6 è necessario anche in questo caso che l'aeromobile viri alla quota più bassa possibile compatibile con gli ostacoli presenti all'interno dell'area di protezione della procedura.

La quota più bassa alla quale può avvenire la virata è pari a 460Ft, corrispondente al limite inferiore di 120m sulla fine pista. All'interno dell'area di protezione della procedura non esistono infatti ostacoli che richiedano una quota di virata superiore.

In questo caso la virata per intercettare la direttrice preferenziale di uscita avviene ad un angolo superiore rispetto alla pista 07 (intorno ai  $70^\circ$ , contro i circa  $30^\circ$  della 07), esiste quindi l'eventualità che gli aeromobili in decollo oltrepassino leggermente tale direttrice durante la virata per poi ricongiungersi con la traiettoria ideale. Tale aspetto, sebbene possibile, andrà investigato nella fase di sperimentazione per valutarne l'impatto.

A differenza della pista 07, nello scenario 25 sono possibili, in linea teorica, due soluzioni progettuali.

La prima, analoga a quella suggerita per la pista 07 prevede una virata ad altitudine alla quota di 460Ft per andare ad intercettare la direttrice ipotizzata, e quindi la codifica CA/CF con il CF orientato a  $175^\circ$ .



La seconda prevede invece una virata su waypoint (utilizzando la tecnica fly-by) sempre però a patto di aver comunque raggiunto l'altitudine di 460Ft. La differenza tra le due ipotesi è riassunta schematicamente nella figura 7.

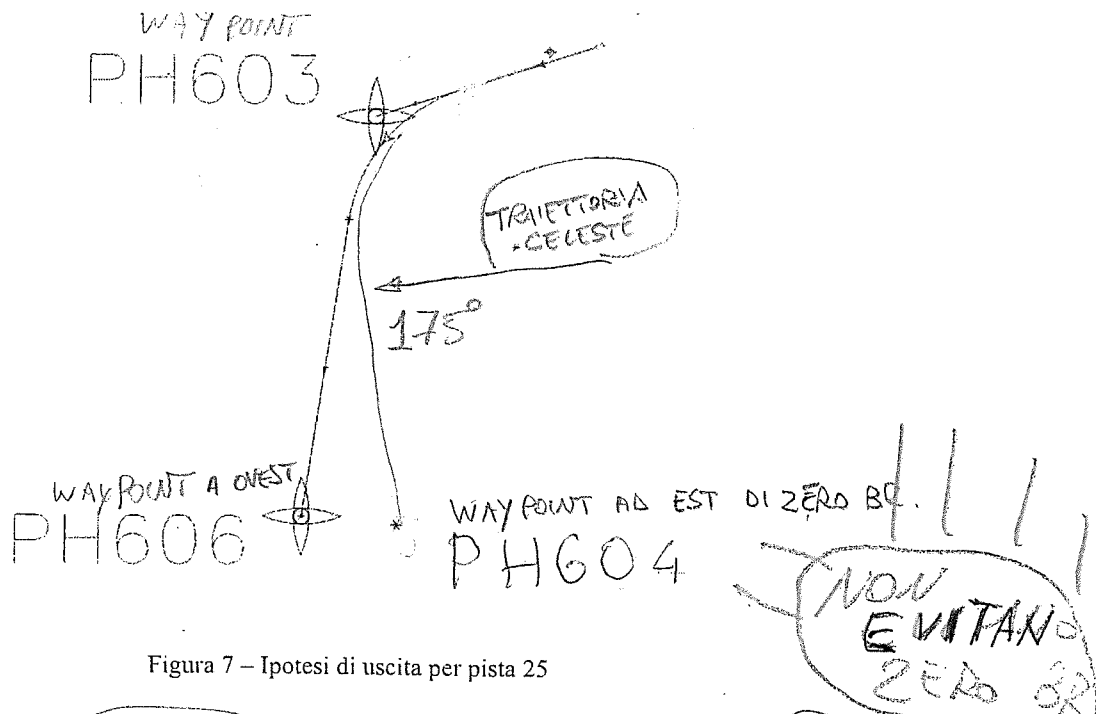


Figura 7 – Ipotesi di uscita per pista 25

Nella figura la traiettoria in celeste rappresenta la virata ad altitudine mentre quella in blu la virata su waypoint. Come si vede c'è una leggera differenza, la traiettoria celeste rimane più interna rispetto all'altra e dirige su un waypoint ubicato ad Est della località di Zero Branco, mentre quella blu è più spostata verso Ovest e dirige su un waypoint ubicato ad Ovest di Zero Branco. L'altra differenza sta nel fatto che la traiettoria blu è univocamente definita in quanto congiungente tra due waypoint, mentre quella celeste è definita solo nel momento in cui l'aeromobile ci si stabilizza, ma il punto di stabilizzazione può differire in funzione dell'angolo di impatto. In ogni caso entrambe le direttrici evitano il sorvolo di Zero Branco.

In ogni caso per valutare le eventuali differenze anche da un punto di vista di impatto acustico si suggerisce l'effettuazione di simulazioni o in alternativa l'implementazione sperimentale di entrambe le soluzioni per valutarne la rispettiva efficacia e volabilità.

Le traiettorie simulate sono mostrate in Figura 8

(MA NON SI VEDE LA TRAIETTORIA AEC WAYPOINT AD EST DI ZERO BRANCO)





Figura 8 – Traiettorie ipotetiche per decolli pista 25

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. In ogni caso, come sopra anticipato, potrebbe essere il caso di investigarle entrambe per valutare sia l'impatto sul territorio che la volabilità da parte della flotta.

Le due procedure di partenza sarebbero così descritte:

Ipotesi 1:

“Dopo il decollo, a 460Ft virare a sinistra su rotta 175° per PH604 quindi dirigere sulla SID assegnata.”

Nota 1: IAS Massima in virata 200 Nodi. Angolo di banco 25° o rateo di virata 2°/s, quale dei due richiede il banco inferiore.

Nota 2: Gradiente minimo di salita (7%)

Nota 3: La virata a sinistra su rotta 175° può iniziare anche prima della fine della pista a condizione che siano stati raggiunti i 460Ft sul prolungamento asse pista e che possa essere mantenuto il minimo gradiente di salita.

(NON OK by Conte MANSUETI)

ASSE PISTA



Ipotesi 2:

“Dopo il decollo, attraversando 460Ft procedere per PH603 quindi virare a sinistra per PH606 quindi inserirsi sulla SID assegnata.”

Nota 1: IAS Massima in virata 200 Nodi. Angolo di banco 25° o rateo di virata 2°/s, quale dei due richiede il banco inferiore. *NO BY COME MANISOTA*

Nota 2: Gradiente minimo di salita (7%). = + OR - 5°75 ANGOLO ATTUALMENTE AUTORIZZATO IN DECOLLO

### 3 Descrizione procedure

Le procedure di salita iniziale risultanti a seguito dello studio effettuato possono essere descritte come di seguito riportato.

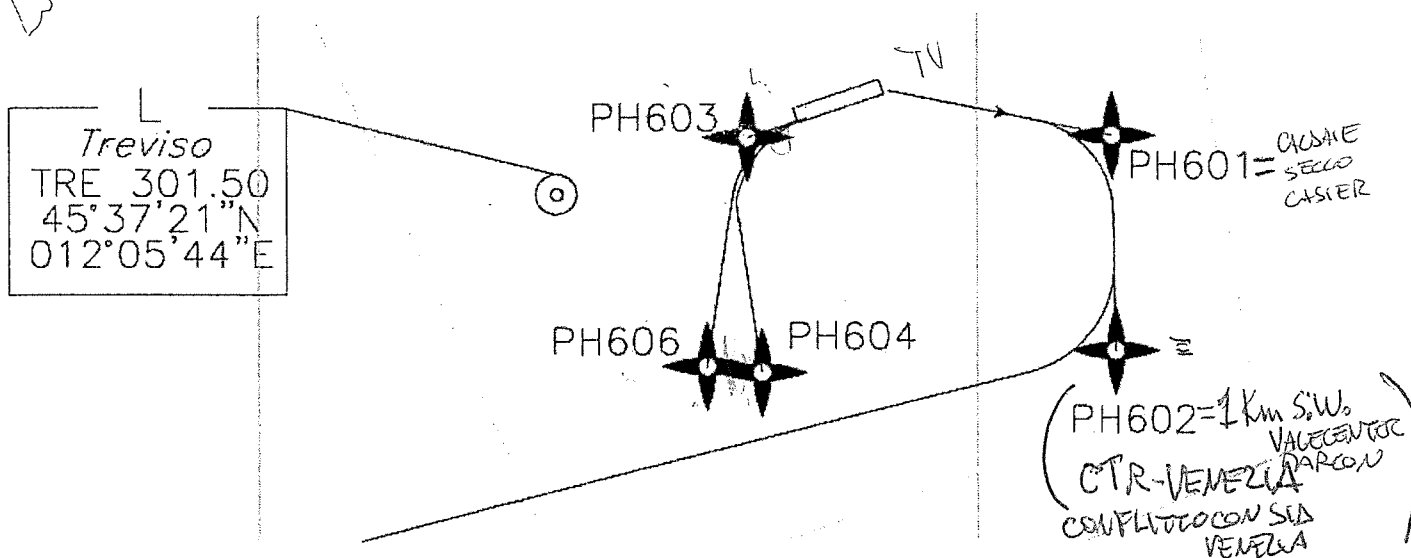


Figura 9 – Dettaglio cartina ICP Treviso

### Procedura di salita iniziale pista 07

“Dopo il decollo, attraversando 450Ft virare a destra su rotta 098° per il punto PH601 quindi procedere per il punto PH602 e successivamente virare a destra per inserirsi nella SID assegnata”.

Nota 1: IAS Massima in virata 200 Nodi. Angolo di banco 25° o rateo di virata 2°/s, quale dei due richiede il banco inferiore.

Nota 2: Gradiente minimo di salita per esigenze ATC (6.7%).

VIGORZE

17 SET. 2015

ALLEGATO 13

TREVISO

AIP - Italia

AD 2 LIPH 6-3

## PROCEDURA DI SALITA INIZIALE

**RWY 25:** Dopo il decollo procedere su TR 247° o seguire il segnale del localizzatore TRE (prestando attenzione alle indicazioni non intuitive dell'apparato), per TRE L, quindi procedere sulla SID assegnata.

## NOTE

- 1) Si suggerisce di sorvolare la fine pista di decollo a 30 ft AGL (85 ft AMSL) a causa di ostacoli vicini (alberi) alti 11 m, situati 50 M dopo la fine pista di decollo, 70 m a sinistra della RCL.
- 2) Gradiente minimo di salita: 348 ft/NM (5,8%), 425 ft/NM (7%) ~~solo~~ per la SID CHI 6F, per esigenze ATC.

**RWY 07:** Dopo il decollo virare a destra per TRE L, quindi procedere sulla SID assegnata.

**NOTA:** Gradiente minimo di salita: 407 ft/NM (6,7%), per esigenze ATC.

## DESCRIZIONE SID

Dopo la procedura di salita iniziale procedere per una delle seguenti SID come autorizzati:

## VIC 6F

Continuare su TR 247° o seguire il segnale del localizzatore TRE (prestando attenzione alle indicazioni non intuitive dell'apparato) fino ad intercettare RDL 128 VIC VOR, quindi virare a destra fino ad intercettare e seguire RDL 141 VIC VOR (TR 321°) per VIC VOR/NDB.

MCA/MCL: INT TR 247° (or localizer TRE signal) / RDL 128 VIC VOR: 6000 ft; VIC VOR/NDB: FL 120

## ALBET 6F

Continuare su TR 247° o seguire il segnale del localizzatore TRE (prestando attenzione alle indicazioni non intuitive dell'apparato) fino ad intercettare RDL 167 VIC VOR, quindi virare a sinistra fino ad intercettare e seguire RDL 207 VIC VOR per ALBET.

MCL: INT TR 247° (or localizer TRE signal) / RDL 128 VIC VOR: 6000 ft

## CHI 6F

Continuare su TR 247° o seguire il segnale del localizzatore TRE (prestando attenzione alle indicazioni non intuitive dell'apparato) fino ad intercettare RDL 128 VIC VOR, quindi virare a sinistra fino ad intercettare e seguire RDL 321 CHI VOR o QDR 321° CHI NDB (TR 141°) per CHI VOR/NDB.

MCA: INT TR 247° (or localizer TRE signal)/RDL 128 VIC VOR: 6000 ft; INT RDL 321 CHI VOR/QDR 267° VEN L: FL 100;

## CHI 6G

Lasciare TRE L su TR 192° (QDR 192° TRE L) fino ad intercettare RDL 105 VIC VOR, quindi virare a sinistra su TR 113° (QDM 113° VEN L) per VEN L, da lasciare su TR 178° (RDL 358 CHI VOR o QDR 358° CHI NDB) per CHI VOR/NDB.

MCA: INT QDR 192° TRE L/RDL 105 VIC VOR: 4000 ft; CHI VOR/NDB: 6000 ft

## ROTAR 6F

Lasciare TRE L su TR 192° (QDR 192° TRE L) fino ad intercettare RDL 105 VIC VOR, quindi virare a sinistra fino ad intercettare e seguire RDL 113 VIC VOR per VEN L - TULIK - LILEE, quindi virare a sinistra fino ad intercettare e seguire RDL 067 CHI VOR o QDR 067° CHI NDB per il punto ROTAR.

MCA/MCL: INT QDR 192° TRE L/RDL 105 VIC VOR: 4000 ft; LILEE: FL 85

## ROSKA 5F

Lasciare TRE L su TR 192° (QDR 192° TRE L) fino ad intercettare RDL 105 VIC VOR, quindi virare a sinistra fino ad intercettare e seguire RDL 113 VIC VOR per VEN L - TULIK, quindi virare a sinistra fino ad intercettare e seguire RDL 057 CHI VOR o QDR 057° CHI NDB per il punto ROSKA.

MCA/MCL: INT QDR 192° TRE L/RDL 105 VIC VOR: 4000 ft; ROSKA: FL 85

## INITIAL CLIMB PROCEDURE

**RWY 25:** After TKOF proceed on TR 247° or follow localizer TRE signal (pay attention to the non intuitive indications), bound to TRE L, then proceed on the assigned SID.

## REMARKS

- 1) Pilots are suggested to overfly departure end of RWY at 30 ft AGL (85 ft AMSL) due to close-in obstacle (trees) of 11 m height, dist 50 m after departure end of RWY, 70 m left of RCL.
- 2) MNM climb gradient: 348 ft/NM (5.8%), 425 ft/NM (7%) for SID CHI 6F only, due to ATC reasons.

**RWY 07:** After take-off turn right bound to TRE L, then proceed on the assigned SID.

**REMARK:** MNM climb gradient: 407 ft /NM (6.7%), due to ATC reasons.

## SID DESCRIPTION

After initial climb procedure proceed along one of the following SID as cleared:

## VIC 6F

Continue on TR 247° or follow localizer TRE signal (pay attention to the non intuitive indications) until crossing RDL 128 VIC VOR, then turn right joining RDL 141 VIC VOR (TR 321°) bound to VIC VOR/NDB.

## ALBET 6F

Continue on TR 247° or follow localizer TRE signal (pay attention to the non intuitive indications) until crossing RDL 167 VIC VOR, then turn left until joining RDL 207 VIC VOR bound to ALBET.

## CHI 6F

Continue on TR 247° or follow localizer TRE signal (pay attention to the non intuitive indications) until crossing RDL 128 VIC VOR, then turn left until joining RDL 321 CHI VOR or QDR 321° CHI NDB (TR 141°) bound to CHI VOR/NDB.

## CHI 6G

Leave TRE L on TR 192° (QDR 192° TRE L) until crossing RDL 105 VIC VOR, then turn left on TR 113° (QDM 113° VEN L) bound to VEN L, to be left on TR 178° (RDL 358 CHI VOR or QDR 358° CHI NDB) bound to CHI VOR/NDB.

## ROTAR 6F

Leave TRE L on TR 192° (QDR 192° TRE L) until crossing RDL 105 VIC VOR, then turn left until joining RDL 113 VIC VOR bound to VEN L - TULIK - LILEE, then turn left until joining RDL 067 CHI VOR or QDR 067° CHI NDB bound to ROTAR.

## ROSKA 5F

Leave TRE L on TR 192° (QDR 192° TRE L) until crossing RDL 105 VIC VOR, then turn left until joining RDL 113 VIC VOR bound to VEN L - TULIK, then turn left until joining RDL 057 CHI VOR or QDR 057° CHI NDB bound to ROSKA.

ALL. 26

ALLEGATO N° 14

CARTA DEGLI OSTACOLI

AD 2 LIPH 3-1

CARTA DEGLI OSTACOLI DI AERODROMO - OACI TIPO A  
AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO TYPE A

TREVISO ITALIA - ITALY - RWY 07/25

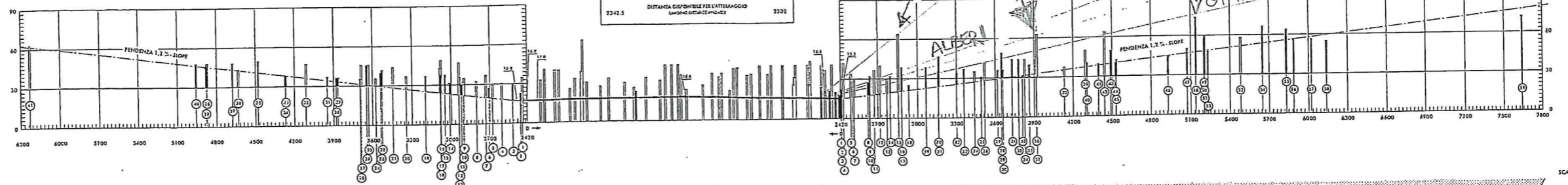
DIMENSIONI E ALTITUDINI IN METRI  
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

LIMITAZIONI OPERATIVE  
OPERATING LIMITATIONS

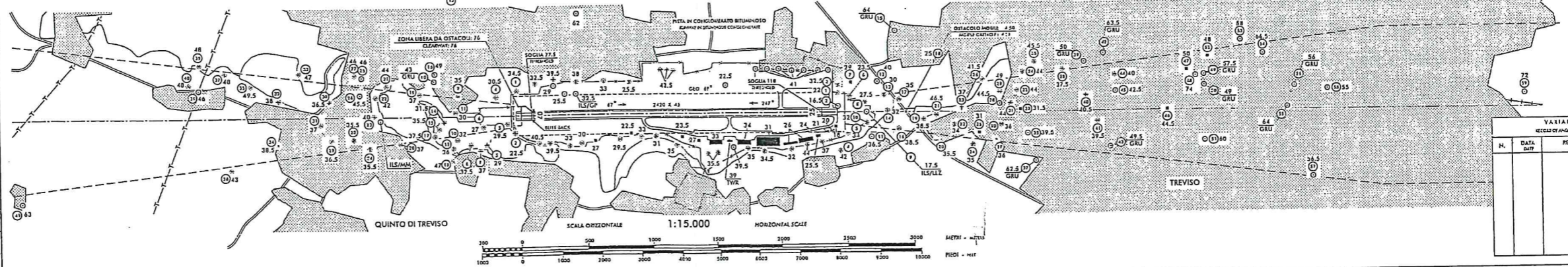
PISTA RWY 07	DISTANZE DICHIARATE DECLARED DISTANCES	PISTA RWY 25
2420	COSSA DISPONIBILE PER IL RICOLO LANDING STOP AVAILABLE	2420
2420	DISTANZA DISPONIBILE PER IL DECOLLO TAKE OFF STOP AVAILABLE	2476
2420	DISTANZA DISPONIBILE PER L'ACCORDADIONE - ARRETO ACCELERATE STOP AVAILABLE	2420
2342.5	DISTANZA DISPONIBILE PER L'ATTERRAGGIO LANDING STOP AVAILABLE	2302



DECLINAZIONE MAGNETICA  
MAGNETIC DECLINATION  
81° 10' ESTIMA - 1975 ICAO  
MODELLI MAGNETICO ITALIANO 2003  
MAGNETIC MODEL ITALIAN 2003



LEGENDA	LEGEND	PIANTA PLAN	PIANTA PLAN
NUMERO DI IDENTIFICAZIONE OSTACOLO OBSTACLE IDENTIFICATION NUMBER	①		
EDIFICIO O COSTRUZIONE IMPORTANTE IMPORTANT BUILDING OR CONSTRUCTION	■		
ALBERO, ARBUSTO TREE, SHrub	⊙		
FILO, TORRE, CAMPANILE, TRAIUCCO, ANTENNA, CINEDEA WIRE, TOWER, SPire, LANTERN, CHIMNEY	○		
GRUPPO DI ALBERI SPOSTATI DAL PIANO OSTACOLI GROUP OF TREES POSITIONED OUT OF OBSTACLE PLANE	⊙		
TERRANO SPOSTANTE DAL PIANO OSTACOLI TERRAIN ELEVATION OUT OF OBSTACLE PLANE	⊙		
AUTOSTRADA, STRADA PENDENTE HIGHWAY, SLOPED ROAD	▬		
FERROVIE 1 o 2 BINARI RAILWAYS 1 or 2 TRACKS	▬		
LINEA TRASPORTO ENERGIA ELETTRICA O CAVO TELEFONO ELECTRICITY TRANSPORT LINE OR TELEPHONE CABLE	▬		
ACQUEDOTTI CANALS	▬		
AREA EDIFICATA BUILT UP AREA	■		



VARIANTI NECESSARY AMENDMENTS		
N.	DATA DATE	REGISTRATO DA: ENTERED BY:

DATA INFORMAZIONI AERONAUTICHE: MAGGIO 2007  
AERONAUTICAL INFORMATION DATE: MAY 2007

DATA DEL RILEVATO: DICEMBRE 2004  
SURVEY DATE: DECEMBER 2004



EDITO / PUBBLICATO DAI: AERONAUTICA MILITARE - Centro Informazioni Geografiche Aeronautiche  
PUBLISHED BY: ITALIAN AIR FORCE - OGI

TREVISO ITALIA - ITALY - PH A 3/1  
19 JUN 2008 (7/08)

S. NICOLÒ ENAV ha lo stesso schema MSB = FR 185AUCOMAX  
185-046

431: 185-046

ENR 5.6.1

**PARCHI NATURALI E ZONE SOGGETTE A PROTEZIONE FAUNISTICA  
NATURAL PARKS AND AREAS SUBJECT TO NATURAL FAUNA  
PROTECTION**

Allo scopo di tutelare l'ambiente di determinate zone protette, quali parchi naturali, aree di interesse biologico, faunistico, in base all'art. 11 della L. 06/12/1991 n° 394, ad ulteriori leggi regionali e/o provinciali, e al provvedimento della D.G.A.C. n° 42/1060/R1/6-1-1 del 14-05-98, è vietato il decollo, l'atterraggio ed il sorvolo a bassa quota a tutti gli aeromobili ed ai voli da diporto sportivo entro le Riserve Naturali, eccetto quando in emergenza o per operazioni di soccorso, spegnimento incendi o di interesse delle Riserve stesse, autorizzati dalla Direzione della Riserva.  
L'elenco di tali divieti con specificate le coordinate, le dimensioni e le quote vietate al sorvolo sono indicate in ENR 5.6.1.1-1 e seguenti.

To protect the environment of some areas like natural parks, areas of biological, faunistic interest, under provision art. 11 of Law 6.12.91 n° 394, further local and regional restrictions, and according to Italian civil aviation Authority's provision n°42/1060/R1/6-1-1 dated 14-05-98, take-off, landing and low level overflying are prohibited to all aircraft (ultra light machines also) over Natural Reserves unless under emergency, rescue, fire fighting operations or for wild life reserve advantages, authorized by the Reserve's Authority.  
List of these interdictions with the specification of the coordinates and the dimensions of the areas and the level prohibited are listed in ENR 5.6.1.1-1 and following.

MARONIC

111



ALLEGATO 16

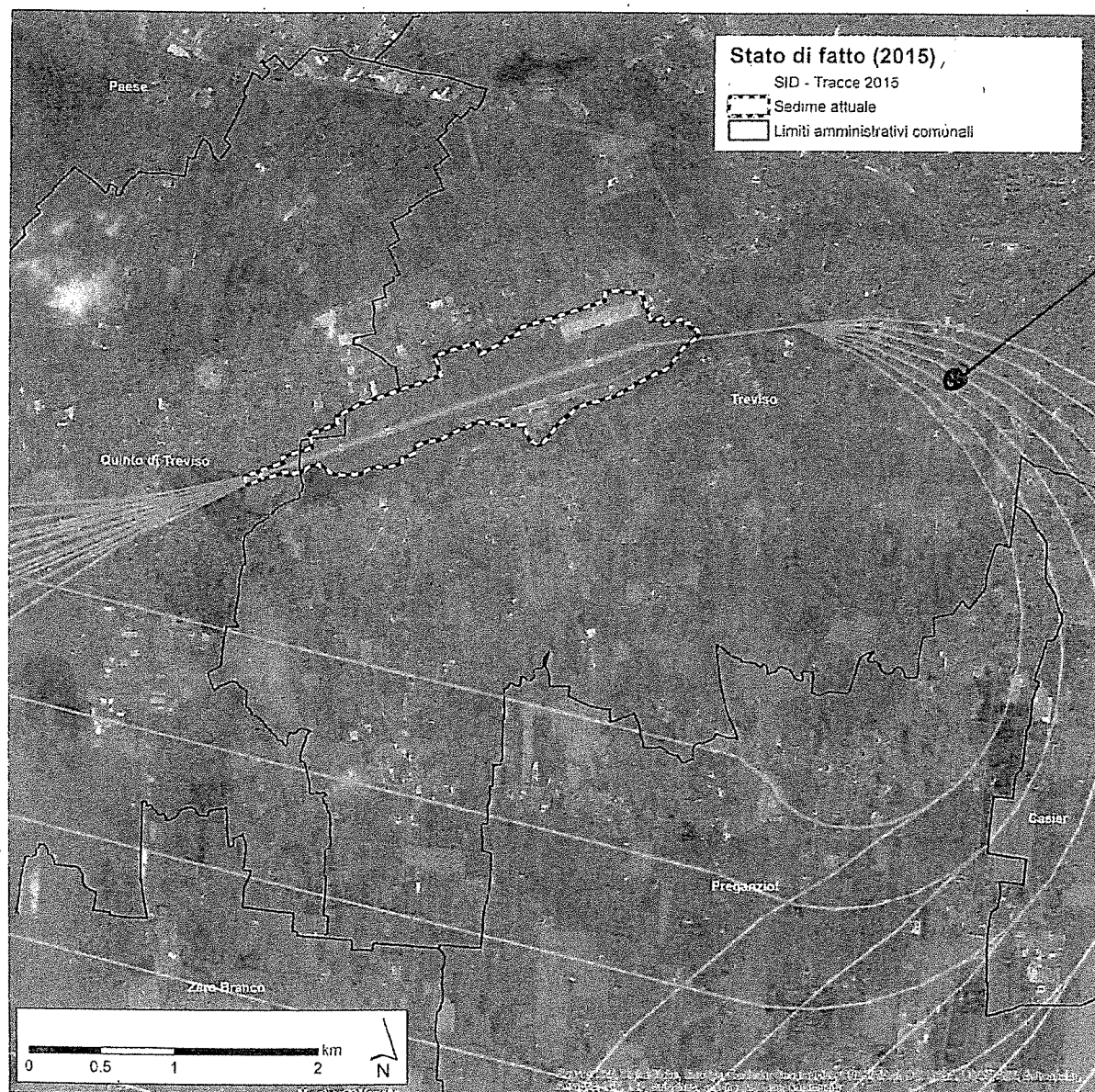


Figura C6-7 Tracce di decollo per il periodo dei 21 giorni 2014 ex DM 31.10.1997 (in blu le tracce reali e in verde le nominali, verde tratteggiato le sottotracce).

### C6.3.1.2 Rumore da sorgente aeronautica

I risultati dello studio nello Scenario di riferimento sono illustrati attraverso:

- le curve e gli indici LVA;
- le mappe e gli indici LAeq;
- il numero di persone residenti entro le fasce 55-60, 60-65 (Zona A) e 65-75 (Zona B)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> In zona C (oltre 75 dB LVA) non vi sono residenti.



VLD

NB: DATO

IL DATO COORDINATE

NON È AREA RESIDENZIALE  
ZERO BRANCO

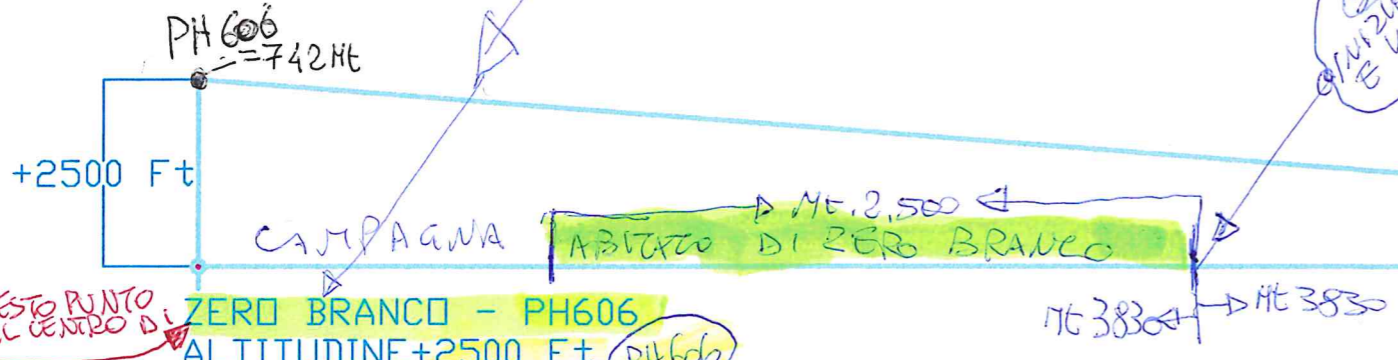
NB IL CENTRO COMMERCIALE VILLAGGIO ALPINI

SI TROVA A METÀ STRADA  
TRA TESTATA 07 (QUINTO)  
E IL PUNTO PH 606  
PER CUI VIENE SORVOLATO  
A METÀ ALTEZZA DI 2500 FT (800 METRI)  
CIOÈ SORVOLATO A 400 METRI

SORVOLATA  
SOLAMENTE  
LA ZONA COMMERCIALE  
E IL VILLAGGIO ALPINI  
A 400 METRI O MINORE

1200 METRI

IL PUNTO EQUIVALE ALL'INTERCROSSO  
TRA ASSE PISTINA ALLA FINE  
E LA STRADINA IN FINE DATA  
DENOMINATA VIA NOGARE  
SORVOLATA A 460 METRI  
ALTEZZA  
A 123 METRI  
A 100 METRI  
A 200 METRI  
DALLE TESTATE  
E SUPER PUNTO  
IN VIRATA



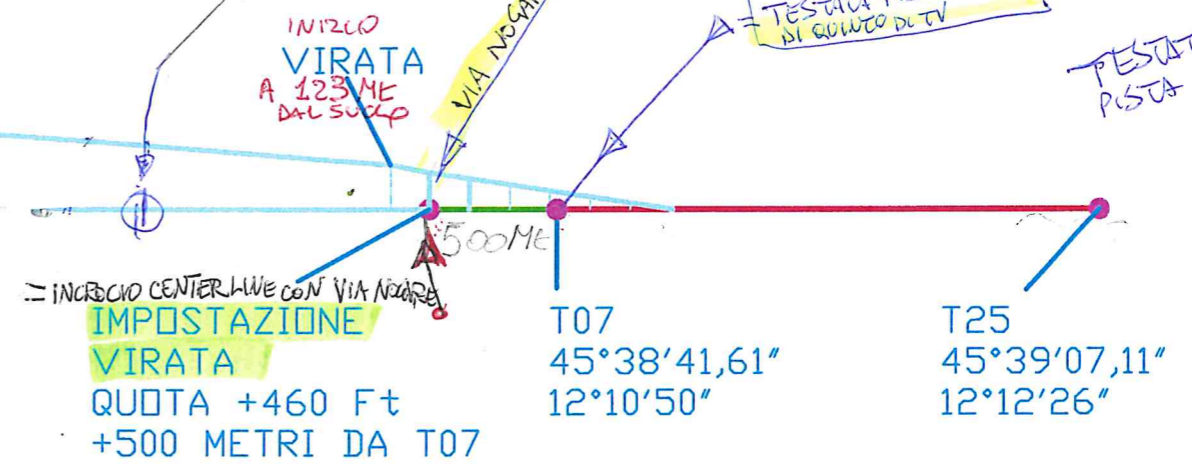
QUESTO PUNTO NON È IL CENTRO DI

ZERO BRANCO - PH606  
ALTITUDINE +2500 Ft  
45°34'55,64"  
12°09'05,68"

IL PUNTO DELLE COORDINATE  
RISULTA ESSERE Km 2,5 a SSW del  
centro di zero BR e Km 3,5 a SSW VILLAGGIO ALPINI  
E 1° DEL CENTRO COMMERCIALE  
ZONA CUCCHI/VIA DANTE ALIGHIERI

IL PERCORSO NOMINALE  
DAL PUNTO DI  
IMPOSTAZIONE VIRATA  
FINO AL PH606 COPRE  
UNA DISTANZA PARI A  
CIRCA 7680 METRI

e Km 7,7 delle testate 07  
di quinto  
SERVIZIO - QUINTO  
- CENTRO ARTIGIANILE QUINTO  
- COMMERCIALE ZERO  
- ZERO BR  
CONTINUA DAL PRIMA SSW



INIZIO VIRATA A 123 METRI DAL SULLO

IMPOSTAZIONE VIRATA FINE PISTA

TESTATA PISTA 07 DI QUINTO DI TV

TESTATA AEROSTRADA PISTA

INCRICCO CENTERLINE CON VIA NOGARE

T07	45°38'41,61"	12°10'50"
T25	45°39'07,11"	12°12'26"

QUOTA +460 Ft  
+500 METRI DA T07

AEROPORTO "ANTONIO CANOVA"

TREVISO



**AER TRE**

CONCESSIONARIA DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

NUOVE PROCEDURE DI SALITA INIZIALE - ENAV

TRACCIATO ALTIMETRICO BASATO SULLE MINIME DI SORVOLO

TRACCIATO TEORICO - SCALA 1:30000

NB: AIP GEN-2 - = ASSICURAZIONI

1 NM = 1.852 METRI

ALLEGATO 18



VALORI LIMITE RUMORE  
dB 50 GIORNO  
dB 40 NOTTE

Presentazione delle attività di monitoraggio del  
Dipartimento ARPAV Provinciale di Treviso

Qualità dell'ambiente nelle vicinanze  
dell'Aeroporto Canova di Treviso

NR: LE PAGINE  
DEI VALORI FUORI NORMA  
SONO NELLA RACCOLTA  
MIA CARTELLINA COLOR  
VERDE TRASPARENTE

IV Commissione consiliare sez. ambiente del 23 marzo 2015  
Sede della Provincia di Treviso

Loris Tomiato, Direttore del Dipartimento, [dapty@arpa.veneto](mailto:dapty@arpa.veneto)

Maria Rosa, Servizio Stato dell'Ambiente, [mrosa@arpa.veneto](mailto:mrosa@arpa.veneto)

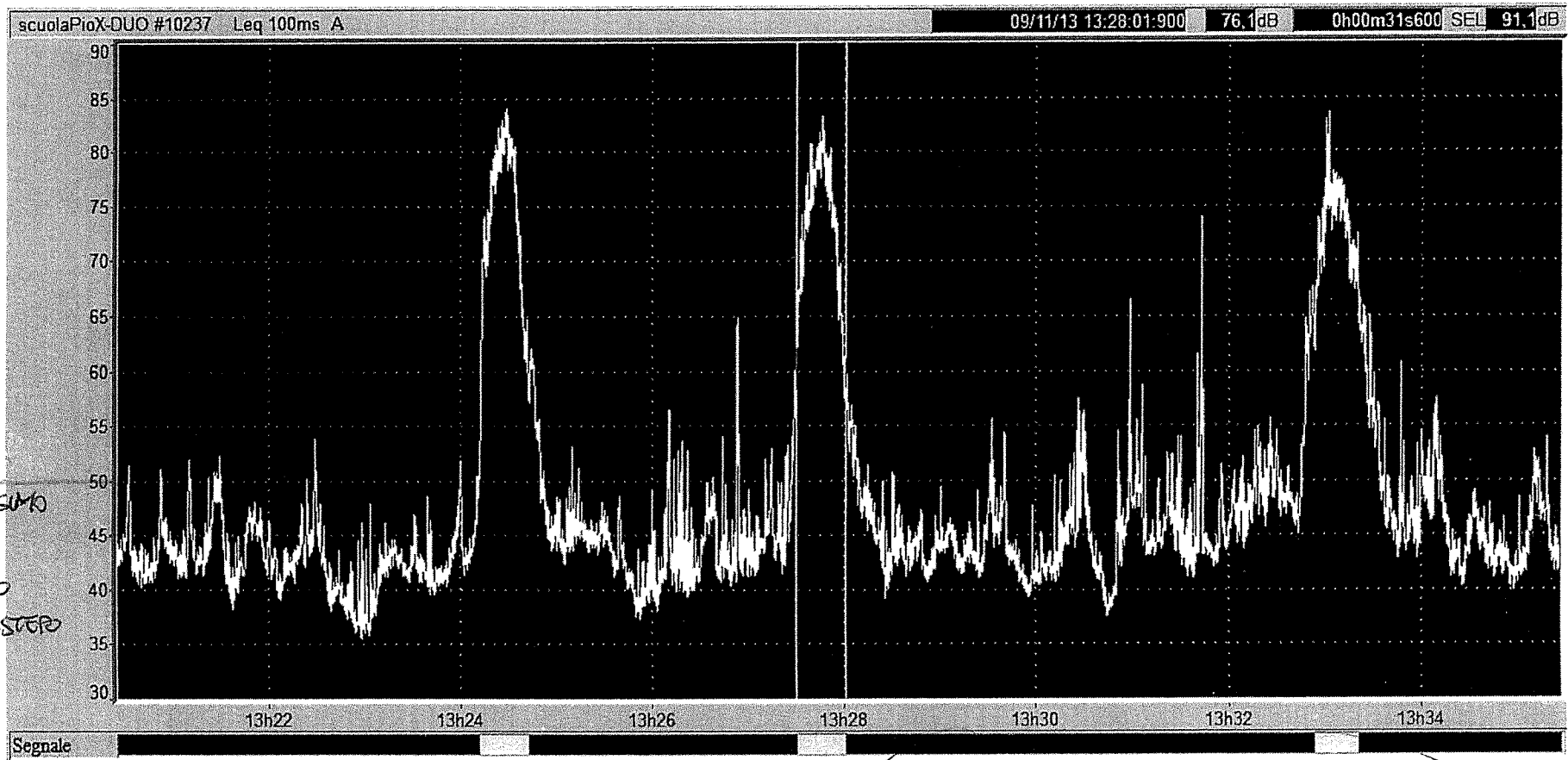
Franco Andolfato, Unità Operativa Fisica Ambientale, [fandolfato@arpa.veneto.it](mailto:fandolfato@arpa.veneto.it)

IN ARRETRATI 15/03/2015  
SONO LE TAVOLE DEL  
STAZIONI AL VALORE RUMORE

ALL. 18

201? IN FUTURE

NB: QUESTA È LA PAG. 47 DELLA RELAZIONE ARPAN-7 REV. 5  
 - PICCHI DEL RUMORE NELLE VICINANZE DELL'AEROPORTO  
 IV<sup>a</sup> COMMISSIONE CONSILIARE



AREA VALORI  
 FUORILEGGE

LIMITE MASSIMO  
 DEL RUMORE  
 40 dB NOTTE  
 50 dB GIORNO  
 DECRETO MINISTERO  
 AMBIENTE  
 155/2010

## Esempio di eventi sonori dovuti a sorvoli di aerei

Il valore di  $L_{VA}$  si ottiene sommando nel corso delle varie giornate di monitoraggio l'energia acustica dovuta ai singoli movimenti aeroportuali (il periodo standard di riferimento è di 21 giorni divisi in 3 settimane)

NB: X AREE RESIDENZIALI  
 NOTTE 40 e 50 GIORNO  
 51 - 70/14/11/17 VEDI PAG. 45 RELAZIONE ARPAN

NB: I PICCHI DI RUMORE CON IL SORVULO DI AEREI  
 RAGGIUNGE VALORE 83 LEQ IN dB(A)  
 CIOÈ VALORI QUASI DOPPI DEL VALORE LIMITE CONSENTITO?  
 NOTTE 45  
 GIORNO 55  
 (AREE RESIDENZIALI)



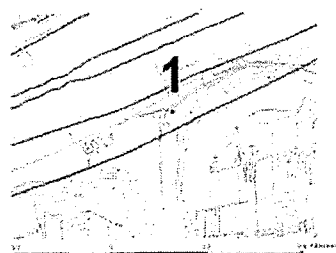
DATI DEL 2013



# Esempio: via della Moncia, monitoraggio DEL RUMORE settimanale

SUPERA I 90 dB(A) CHE RAPPRESENTA IL DOPIO DEL LIMITE RUMORE CONSORTIVO

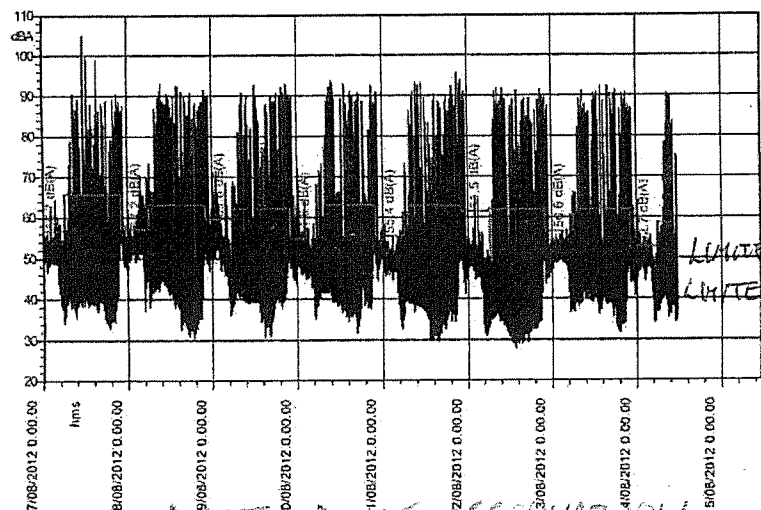
Punto di misura 1 - via della Moncia, Comune di Treviso



Giorno	50	63	60 dB(A)
Notte	43	57,5	50 dB(A)

Indice $L_{VA}$ del rumore aeroportuale	Limite $L_{VA}$
62 dB(A)	65 dB(A)

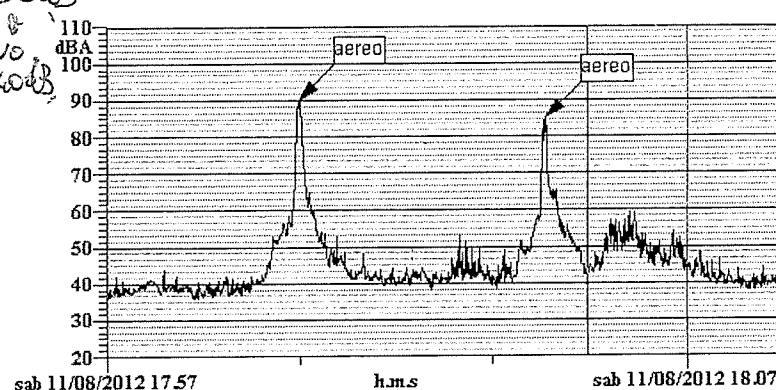
Andamento nel tempo del livello sonoro e livelli giorno-notte



DATE DELLE OSSERVAZIONI

DIMOSTRAZIONE DEL DOPIO DEI VALORI CONSENTITI

LIMITE GIORNO 50dB  
LIMITE NOTTE 40dB



SUPERATE  
VEDI PAG. LIMITE VA

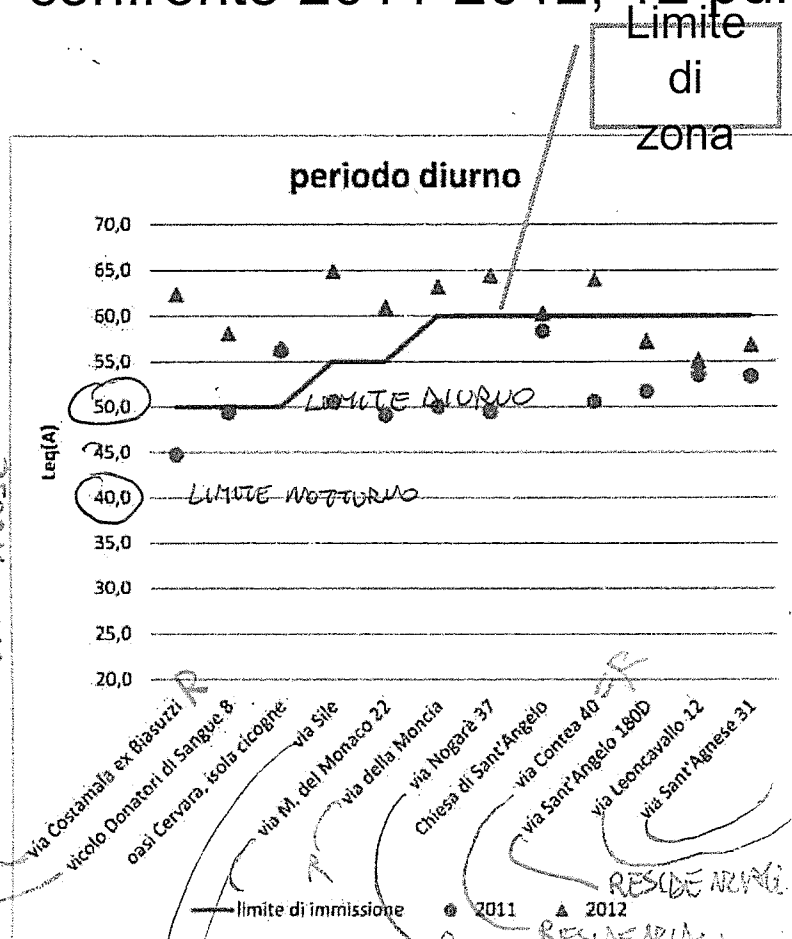
NB  
LIMITE SUPERATO DOPO IL VALORE CONSORTIVO  
NB

Handwritten notes on the right margin.



# Rumore aeroporto "Canova":

confronto 2011-2012, 12 punti di misura a Treviso e Quinto



Il limite di zona spesso viene superato a causa del rumore dell'aeroporto

Generalmente viene rispettato lo specifico limite di rumore aeroportuale (DM 31/10/1997)

AMMISSIONE DEL SUPERAMENTO DEI VALORI

NON È LA VERITÀ

(NB) LE ZONE RIBASTATE SONO TUTTE ZONE URBANE, ECETTO PAS, CERVARA  
 300 METRI OVEST CORNICE QUINDI

300 METRI OVEST CORNICE QUINDI

R = RESIDENZIALE

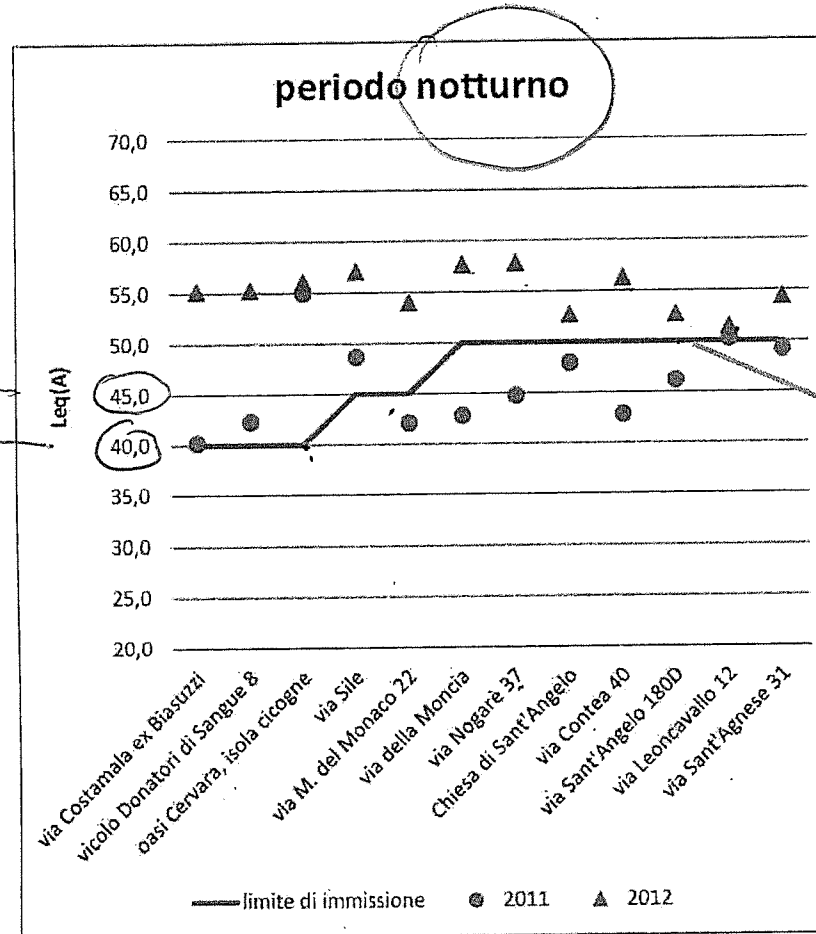
- 2011 – aeroporto chiuso per lavori
- ▲ 2012 – aeroporto aperto

200 METRI EST ROTONDA NOALESE  
200 METRI EST

(NB) LIMITE NOTTE 40 dB  
LIMITE GIORNO 50 dB } D.L. MIN. AMBIENTE 155/2010

# Rumore aeroporto "Canova":

confronto 2011-2012, 12 punti di misura a Treviso e Quinto



RUMORE LIMITE DIURNO 50.4  
RUMORE LIMITE NOTTURNO 40

Limite di zona

SUI LIMITI DI ZONA VEDI PAG. 45

NB →  
LE VIE SONO TUTTE URBANE  
ECCETTO OASI CERVARA

- 2011 – aeroporto chiuso per lavori
- ▲ 2012 – aeroporto aperto

# Confronto con i limiti di zona periodo diurno

Punto di misura	Valore misurato dB(A)	Valore limite dB(A) DL 155/2010	Classe acustica
Chiesa di Sant'Angelo - TV	60,5 ↑	<del>60</del>	III
Via M. del Monaco - Q	61,0 ↑	<del>55</del>	II
Vicolo Donatori di Sangue - Q	58 ↑	50	I
Via Sant'Angelo 180 - TV	57,0	<del>60</del>	III
Via Leoncavallo - TV	55,0	<del>60</del>	III
Via Sant'Agnese - TV	57,0	<del>60</del>	III

ULLARNO  
 STATO UCE  
 50 SU  
 ESATA 25  


---

 200 ME  
 FLU PISTONE  
 FLU PISTONE  
 COA NOA  
 ESATA 25  


---

 200 ME WEST  
 ONATE QUATE  


---

 IRE A RESIDENZE  
 100 EST  
 ESATA 25  


---

 RESIDENZE  
 200 ME AOR  
 P. POSTAZIONE  


---

 UCE 100 ME  
 UCE 25

I  
 4 X AREE RESIDENZIALI  
 I LIMITI SONO  
 40 NOTTE  
 50 GIORNO  
 DL 155/2010

ALLEGATO 18  
CENTRALINA RILEVAMENTO RUMORE NEL CENTRO DI QUINTO DI TREVISI (IN VIA CONTEA)  
POSTA A RIPARO DAL RUMORE IN MEZZO ALLE CASE E PIANTE  
CHE FORMANO UNA BARRIERA ANTIRUMORE  
DISTANZA DALLA STRADA 1 Km CIRCA  
CAUSA VALORI RUMORE ATTENUATI  
PRESSO SCUOLA MATERNA  
S. GIORGIO



## CAMPO SPORTIVO DI CANIZZANO

ALLEGATO ~~23~~  
20

L'ANTENNA DI REGISTRAZIONE DEL RUMORE  
SI TROVA A 2 METRI DI ALTEZZA SOPRA LO SPALMATOIO  
DEL CAMPO SPORTIVO. LA BARRIERA ARBOREA  
COSTITUISCE UNA BUONA BARRIERA ANTIRUMORE.  
LA PISTA SI TROVA CIRCA 600 METRI DIETRO  
LA BARRIERA DI PIANTE. QUI SOTTO A META PISTA  
IL RUMORE REGISTRATO E' INFLUENZATO AL RIBASSO  
DALLA BETTA BARRIERA ARBOREA







ALLEGATO 21 A + B  
VIA BOSCARIN DISTA 900 MT DALLA TESTATA PISTA 2  
25  
L'ANTENNA È FUORI ALLINEAMENTO PISTA  
ED È SOGGETTA ALLA BARRIERA INSOUNDIZANTE  
DI CASE CONTINUE E PIANTE.  
CIÒ PRODUCE DATI DEL RUMORE NON REALI.

221

113

ALL. 21B





L'INTERNA RIVENDUTO ANCHE  
SI TRAVA IN POSIZIONE SCHEMATA  
DENTRO LA BARRERA ARBOREA E DIETRO LA CISA  
PERCORSI VALORI AZEVEDO





ALPINI



QUINTO

ALLEGATO 23

VEDERE → I.S.D.E. IN INTERNET  
SOCIETÀ INTERNAZIONALE MEDICI PER L'AMBIENTE

ANTONELLA LITTA

LE RAGIONI ETICHE  
E SCIENTIFICHE  
PER RIDURRE  
E RAZIONALIZZARE  
IL TRAFFICO AEREO  
QUALE FATTORE DI  
INQUINAMENTO  
AMBIENTALE  
E  
DANNO ALLA SALUTE





## Introduzione

Negli ultimi decenni, il traffico aereo ha registrato una fase di crescita pressoché costante soprattutto per quanto riguarda il settore del trasporto merci e quello dei voli low cost, solitamente legato al turismo definito anche “mordi e fuggi” determinando così un incremento importante del suo impatto negativo sull’ambiente, soprattutto in termini di inquinamento atmosferico ed acustico. Secondo il rapporto dell’European Aviation Environmental- EAE 2016 il numero di voli è aumentato del 80% tra il 1990 e il 2014, ed è prevista una crescita di un ulteriore 45% tra il 2014 e il 2035.

Le persone che vivono in prossimità di scali aeroportuali e i lavoratori delle strutture aeroportuali sono costretti a subire oltre agli effetti dell’inquinamento dell’aria anche quelli dell’inquinamento acustico ed elettromagnetico con conseguenze importanti sulla salute e lo stato psicofisico.

Solo una minima parte della popolazione mondiale viaggia in aereo mentre le drammatiche conseguenze del surriscaldamento climatico, derivanti anche dal trasporto aereo, ricadono sull’intera umanità in termini di desertificazione, alluvioni, cicloni, sconvolgimenti climatici così gravi che determinano distruzioni e carestie in aree sempre più estese del pianeta e incrementano il fenomeno forzato delle migrazioni soprattutto dal continente africano ed asiatico. Secondo la tesi dei maggiori studiosi e delle più prestigiose istituzioni internazionali entro il 2050 si raggiungeranno tra i 200 e i 250 milioni di profughi per cause ambientali. Il traffico aereo contribuisce in ingente misura alle emissioni di anidride carbonica, principale gas ad effetto serra; diverse stime internazionali permettono di indicare un apporto di questo settore che va da un minimo del 3% ad un massimo del 10% contribuendo così in maniera decisiva all’effetto serra e all’inquinamento dell’aria. Secondo le stime di Eurocontrol ([www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)), un’organizzazione cui partecipano attualmente 41 Stati europei e il cui scopo principale è di sviluppare e mantenere un efficiente sistema di controllo del traffico aereo a livello europeo, il numero dei voli nell’Unione Eu-

ropea dovrebbe raddoppiare entro il 2025 rispetto al 2000 e così l'entità delle emissioni nocive generate da trasporto aereo, l'anidride carbonica prodotta dal trasporto aereo passerà dai 572 milioni di tonnellate annue del 2000 a un valore tra gli 1,2 e gli 1,4 miliardi di tonnellate nel 2025 (per ogni tonnellata di carburante combusto si producono circa 3,16 tonnellate di CO<sub>2</sub>). Sempre secondo il report dell'EEA le emissioni di CO<sub>2</sub> sono aumentate di circa il 80% tra il 1990 e il 2014, e si prevede che cresceranno di un ulteriore 45% tra il 2014 e il 2035 mentre le emissioni degli ossidi di azoto-NOx sono raddoppiate tra il 1990 e il 2014, e che si prevede una crescita di un ulteriore 43% tra il 2014 e il 2035. Una recente ricerca dell'università inglese Warwick Business School ha mostrato che tra il 2007 e il 2014 nessuna delle più note compagnie aeree mondiali, tranne qualche raro caso, ha provveduto a mettere in atto interventi e strategie volte ridurre le proprie emissioni. Una qualche possibilità di contrastare il quantitativo delle emissioni aeree forse potrebbe venire da un accordo raggiunto nel corso del 2016 in seno al Comitato per la protezione ambientale nell'aviazione (CAEP) dell'ICAO, l'organismo dell'ONU che riunisce le autorità per l'aviazione civile di 191 Nazioni. L'intesa dovrebbe portare alla definizione di uno standard internazionale che ponga un limite alle emissioni di anidride carbonica prodotte dal settore dell'aviazione civile ma forti sono le opposizioni di diversi paesi, tra questi la Cina, gli Stati Uniti, l'India, Russia e il Canada che si appellano all'articolo 84 della Convenzione di Chicago del 1944 concernente i regolamenti internazionali per l'aviazione civile. Secondo l'Organizzazione mondiale della Sanità ogni anno sono circa 12,6 milioni le morti attribuibili all'inquinamento dell'aria, dell'acqua e all'inquinamento del suolo, alle esposizioni chimiche, ai cambiamenti climatici e alle radiazioni ultraviolette ed è quindi urgente e necessaria

## 1. L'atmosfera terrestre

L'atmosfera è una sottile pellicola di gas che circonda per circa 1.000 km in altezza la Terra - meno di un decimo del diametro terrestre - senza la quale non potrebbe esistere la vita sul nostro pianeta. L'atmosfera terrestre è una struttura molto complessa e delicata per i suoi equilibri chimico-fisici ed ha avuto origine da gas sviluppatisi durante la formazione del pianeta, quando blocchi di materia della nebulosa solare si scontravano e si aggregavano per effetto della forza di gravità. È la forza di gravità a trattenere i gas attorno alla Terra e l'attuale composizione dell'atmosfera è il risultato di processi chimici indotti dalle radiazioni solari e dagli esseri viventi avvenuti nel corso di miliardi di anni. Essa è composta di più strati, che in ordine di altezza, dal basso verso l'alto, sono così indicati: la Troposfera, la Stratosfera, la Mesosfera, la Ionosfera, e l'Esosfera. La sua composizione chimica media al suolo è data da: Azoto (N<sub>2</sub>): 78,08%, Ossigeno: (O<sub>2</sub>) 20,95%, Argon (Ar): 0,93%, Vapore acqueo (H<sub>2</sub>O): 0,33% in media (variabile da circa 0% a 5-6%), Anidride carbonica (CO<sub>2</sub>): 0,032%, Neon (Ne): 0,00181%, Elio (He): 0,0005%, Metano (CH<sub>4</sub>): 0,0002%, Idrogeno (H<sub>2</sub>): 0,00005%, Krypton (Kr): 0,000011%, Xenon (Xe): 0,000008%, Ozono (O<sub>3</sub>): 0,000004%. Sono anche presenti, in tracce, Ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>), Monossido di carbonio (CO), Ammoniaca (NH<sub>3</sub>), Biossido di zolfo (SO<sub>2</sub>), Solfuro di idrogeno (H<sub>2</sub>S). Non tutti gli strati hanno le stesse concentrazioni di gas, ad esempio il vapore acqueo è presente quasi soltanto nella troposfera, lo strato più basso, ed è praticamente assente nella termosfera e nell'esosfera, che viceversa contengono quasi tutto l'elio e l'idrogeno. L'ozono è un gas, contenuto in massima parte nella stratosfera, e qui forma un importante schermo di protezione dalle radiazioni solari ultraviolette. Nell'alta troposfera e nella bassa stratosfera le emissioni di ossidi di azoto degli aerei tendono ad accrescere la quantità di ozono ed hanno come conseguenza il potenziamento dell'effetto serra. Ad altitudini maggiori (circa 18 Km) le emissioni di ossidi di azoto degli aerei supersonici tendono a ridurre il quantitativo di ozono mentre a livello della superficie terrestre ne aumentano il quantitativo e quindi i suoi effetti tossici sulla salute: irritazione degli occhi e irritazione e danno delle alte e basse vie respiratorie, disturbi e danni al sistema cardiocircolatorio, special-

mente nei bambini e negli anziani, e danni all'ambiente in quanto l'ozono è corresponsabile del fenomeno delle piogge acide. I danni provocati dall'ozono atmosferico riguardano in particolare l'agricoltura e il patrimonio boschivo. Gli effetti su alberi e piante si manifestano con defoliazione, variazioni del colore, arricciamento e macchiatura delle foglie e cali d'accrescimento radiali. Tra le piante ad alto fusto il faggio e il pioppo sono fra le più sensibili all'inquinamento da ozono mentre le colture che subiscono più danno anche i termini di resa, sono il frumento, l'orzo, la soia, il trifoglio, l'erba medica. L'inquinamento da ozono rappresenta anche un potenziale rischio per le biodiversità perché tende a far scomparire o ridurre il numero delle specie vegetali. L'ozono si comporta quindi in modo diverso a seconda della sua altezza nell'atmosfera: l'ozono presente nella stratosfera ha un effetto eco-protettivo, in quanto protegge dai raggi ultravioletti (UV) del sole che favoriscono i tumori della pelle in particolare il melanoma; l'ozono presente nella troposfera risulta invece un inquinante molto dannoso in dipendenza della dose e del periodo di esposizione.

## 2. Il particolato-PM (Particulate Matter)

Il termine particolato, indicato con la sigla PM da Particulate Matter, designa piccolissime particelle solide o liquide del diametro dei micron (la millesima parte di un millimetro, la milionesima di un metro) che rimangono sospese nell'aria per periodi variabili e dipendenti dalla loro massa e diametro prima di ricadere al suolo. Le particelle hanno un diametro che può variare da un paio di nanometri fino a 100 micron (un nanometro è la millesima parte di un micron e la miliardesima parte di un metro). Si indicano con la sigla PM<sub>10</sub> tutte le particelle con diametro inferiore a 10 micron (in sigla  $\mu\text{m}$ ), pertanto il PM<sub>2,5</sub> è un sottoinsieme del PM<sub>10</sub>, che a sua volta è un sottoinsieme del particolato grossolano, cioè particolato sedimentabile di dimensioni superiori ai 10  $\mu\text{m}$ , non in grado di penetrare nel tratto respiratorio superando la laringe, se non in piccola parte. Il PM<sub>10</sub> - particolato formato da particelle inferiori a 10  $\mu\text{m}$  (un centesimo di millimetro) - è una polvere inalabile, ovvero in grado di penetrare nel tratto respiratorio superiore (naso e laringe).

Le particelle di diametro tra 5 e 2,5  $\mu\text{m}$  si fermano prima dei bronchioli. Il PM<sub>2,5</sub> - particolato fine con diametro inferiore a 2,5  $\mu\text{m}$  (un quarto di centesimo di millimetro) - è una polvere in grado di penetrare ancora più profondamente nei polmoni fino agli alveoli dove avvengono gli scambi gassosi tra sangue e aria. Per dimensioni ancora più piccole (particolato ultrafine, UFP o UP) si parla di polvere respirabile, cioè in grado di penetrare direttamente nel sangue. Il PM può essere trasportato da fenomeni atmosferici in luoghi molti distanti dal punto della sua produzione. Il particolato può essere distinto in primario e secondario in base ai processi che lo hanno prodotto: primario è il particolato immesso in atmosfera direttamente da accumuli o fonti naturali (vulcani, erosioni delle rocce, etc.) o attraverso processi di combustione ad alta temperatura per la maggior parte di origine antropica (tra questi il traffico veicolare ed aereo, le attività dei cementifici, delle centrali elettriche a gas, carbone e oli combustibili, le attività delle industrie, delle fonderie e degli inceneritori di rifiuti). Il PM secondario invece, si forma dalla reazione chimica dei gas emessi in atmosfera, coinvolgendo ossidi di azoto, ossidi di solfuro, ammoniacca ( $\text{NH}_3$ ) e i composti organici vo-



VLD

ALL.26

COP1

ALLEGATO 26



NB: DOPO IL DECOLLO PER PISTA 07 (VERSO LA CITTÀ DI TREVISO) GLI AEREI EFFETTUANO UNA VIRATA REPENTINA A DESTRA SVOLVENDO A BASSA QUOTA I QUARTIERI DI TREVISO: S. ANGELO, S. MARCO, S. VITO, SAN ZENO E SAN LAZZARO POI CONTINUANO A BASSA QUOTA SVOLVENDO LE FRAZIONI DI FRESCADA E SAN TROVASO (CORRISPONDENTE PREGANZIOL)



ALLEGATO 25

VOLO RYAN AIR IN CORSO FINALE PISTA 07  
A BASSISSIMA QUOTA SOPRA IL CENTRO DI SPUNTO A TREVISO  
N.B.: AL CENTRO C'È LA CHIESA, L'OPERAIO E LA SCUOLA MATERNA S. GIULIANA





ALL. 26

AEROPORTO INCASISTRATO TRA LE AREE URBANE DELLA CITTÀ DI TREVISO  
TRA IL PAESE DI QUINTO DI TREVISO ED IL PARCO DEL SILE SU  
TRE LATI DELLA PISTA





ALEWATO 26  
VEDI RETRO





ALLEGATO 27  
VEDI RETRO FOGLIO





AL CENTRO PISTA C'È UN GRANDE ALEVAMENTO ITTICO  
CON 4 LUNGHE FILE CURVE PARALLELE  
OTTIMO INVITO PER I VOLATILI A CACCIA DI PESCI  
ANCHE PER QUESTO OGNI ANNO ACCADONO TROPPE DECINE DI BIRASTRIKÈ OGNI ANNO  
SONO UN SERIO PERICOLO PER LA SICUREZZA DEI VOLI





50ME  
150ME  
150ME  
115ME



T  
60ME  
115  
130

ME 150 B

STRISCIA DI SICUREZZA LARGA ME 7,5

LARGHEZZA PISTA ME 45

STRISCIA DI SICUREZZA LARGA ME 7,5

ME 150

FASCIA DI TUTELA

A

© 2016 Google

DISTANZA - A → B = 150 ME

FASCIA DI TUTELA DEL PARCO FIUME SILF

D. L. 42/2004 ART 142 c.f.c.

TABELLA N° 1  
ALLEGATO