



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

Direttore della Direzione aeroportuale Nord-Est ENAC
Aeroporto "Marco Polo"
Venezia - Tessera
protocollo@pec.enac.gov.it

Commissione Aeroportuale "A. Canova"
Dr.ssa Carli
c/o ENAC
Direzione aeroportuale Nord-Est
Aeroporto "Marco Polo"
Viale Galileo Galilei, 16
30173 – Venezia Tessera
nordest.ap@enac.gov.it

Direttore Generale ULSS 2
Dr. Francesco Benazzi
Via Sant'Ambrogio di Fiera, 37
31100 - Treviso
protocollo.aulss2@pecveneto.it

Responsabile del Servizio Igiene, Sanità pubblica e Medicina di Comunità
Dipartimento di Prevenzione – Distretto di Treviso
Azienda ULSS 2 – "Marca Trevigiana"
protocollo.aulss2@pecveneto.it

Direttore Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura, 40
31100 - TREVISO
segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune Quinto di Treviso
Piazza Roma, 2
31055 - QUINTO DI TREVISO
comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune di Treviso
Via del Municipio, 16
31100 – TREVISO
postacertificata@cert.comune.treviso.it



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

Sindaco Comune di Zero Branco
Piazza Umberto I, 1
31059 - ZERO BRANCO
legalmail@pec.comunezerobranco.it

Direttore ARPA Veneto
Via Santa Barbara, 5/A
31100 - Treviso
protocollo@pec.arpav.it

p.c.

CODACONS VENETO
Presidente Avv. Franco Conte
Via Malvolti, 18
30174 - Mestre (VE)
codaconsveneto@gmail.com

OGGETTO: OSSERVAZIONI riferite a documentazione integrativa presentata da AerTre / ENAC Gestore in riferimento a «Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto "A. Canova" di Treviso – Valutazione di Impatto Ambientale – ID_VIP: 3607».

Premesso che:

- Il diritto alla salute è riconosciuto come fondamentale diritto dell'individuo. La salute è una situazione soggettiva che deve essere tutelata contro tutti gli elementi nocivi ambientali o a causa di terzi, che possano in qualche modo ostacolarne il godimento,
- La tutela della salute, vista come rispetto della persona umana, assume carattere personalistico, tanto che il mancato riconoscimento di mezzi di tutela per singoli aspetti specifici di protezione viola il valore costituzionale della persona,
- La Salute dei Cittadini deve essere intesa non solo come integrità fisica ma anche come benessere psichico comprendente la qualità della vita ed i valori della persona; la violazione di tale diritto, qualificato vero e proprio diritto soggettivo primario ed assoluto, si traduce nella tutela costituzionale dell'integrità psico-fisica e del diritto ad un ambiente salubre, poiché la prevenzione di varie patologie impone di eliminare le cause dell'inquinamento ambientale,
- L'inquinamento sonoro e atmosferico rappresentano una concreta e grave minaccia alla Salute,
- L'eliminazione delle cause che ledono e pongono in pericolo la Salute Pubblica è affidata dalla Costituzione agli organi amministrativi,



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

a ulteriore integrazione delle OSSERVAZIONI precedentemente presentate dall'Associazione di promozione sociale "Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'aeroporto di Treviso", codice di classificazione PS/TV0198, si trasmettono ulteriori considerazioni prevalentemente di carattere tecnico in merito alle stazioni di rilevamento acustico, analisi documentazione ARPAV ,nuove rotte di decollo,

Per la stesura della documentazione, il Comitato si è avvalso della collaborazione di due Tecnici esperti del settore aeronautico:

- Ex Comandante Alitalia,
- Controllore di volo – RADAR – QUADRO - Funzionario della Sezione "Sicurezza Volo" presso l'aeroporto Marco Polo di Venezia.

Dalle considerazioni espresse, si evince chiaramente l'evidente riscontro di ulteriori carenze e criticità nella gestione dell'aeroporto trevigiano.

❖ In riferimento all'**inquinamento acustico**, risultante nelle **Integrazioni ENAC / AerTre - marzo 2018** nel capitolo **8.6 "Valutazioni sugli impatti"**, è evidenziato:

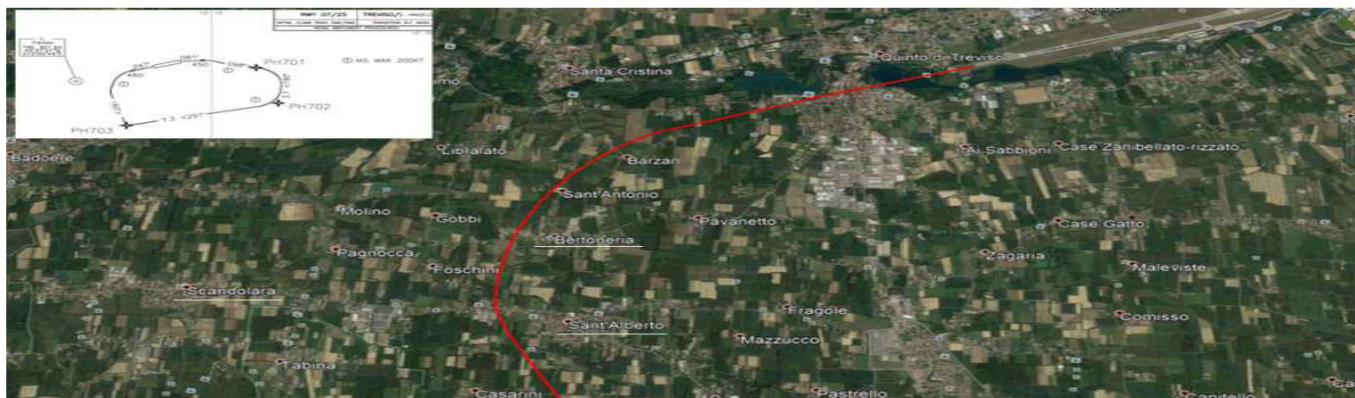
- ◆ Nello scenario di operatività tra l'anno 2015 e 2030, volato con le **rotte attuali**, il gestore riconosce un sensibile incremento della Popolazione che sarà esposta a livello di rumorosità 60 ÷ 65 dB(A) riferito esclusivamente al **Livello di Valutazione del rumore Aeroportuale (zona A zonizzazione acustica aeroportuale)** e l'ampliamento di consistenti aree dove avvengono superamenti dei valori di LVA in zona B e zona A rispetto la zonizzazione acustica aeroportuale datata 2003, condannando parte di centri abitati ad una esposizione acustica eccessiva, ingiustificata, assurda e intollerabile; inoltre si riconosce un ulteriore incremento della Popolazione che sarà esposta a livello di rumorosità 55 ÷ 60 dB(A), in area esterna alla zonizzazione acustica aeroportuale, dove si riscontra costantemente il superamento dei 60 dB(A) LVA consentiti dalla Normativa come risulta dagli sporadici rilevamenti ARPAV.

- ◆ Lo scenario di operatività al 2030 con le **nuove rotte** viene presentato acusticamente meno impattante nella fascia 55 ÷ 60 dB(A) rispetto la situazione riferita al 2015 ma negli scenari rappresentati su mappa riportante le curve di isolivello della zonizzazione acustica aeroportuale, vengono riportati sostanziali superamenti dei valori LVA sia nella zona B, sia nella zona A. Si condannano nuove fasce di territorio in centri urbani densamente popolati ad un notevole peggioramento del livello acustico: *«con la stessa configurazione di volo, si può osservare come nonostante lo spostamento di oltre un quarto delle operazioni di decollo in direzione nord-est si verifichi un sensibile aumento degli impatti sulle zone abitate di Quinto di Treviso. Effetto dell'incremento delle operazioni di avvicinamento (da 28 a 34, mentre le partenze da testata 25 vedono una riduzione da circa 27 a 24 operazioni giornaliere)».*

In sostanza si smentisce completamente la causa che ha determinato la scelta di instaurare la variazione delle rotte di decollo, mirata a ridurre l'insopportabile livello acustico che grava sull'abitato di Quinto di Treviso, ottenendo soluzioni assolutamente non corrispondenti agli obiettivi dichiarati.

Le nuove procedure di salita iniziale riferite all'aeroporto A. Canova di Treviso in direzione Quinto di Treviso, progettate dal Centro Informazioni Geotopografiche Aeronautiche, validate in volo dal 14° STORMO ed emesse da ENAC il mese di marzo 2018 (sostituenti le corrispondenti ENAV 2017), prevedono:

«Gli aeromobili dopo il decollo vireranno a sinistra per prua 160° con bank costante di 25° dirigendosi verso il punto PH703. Il raggio sarà pari a 25° e la velocità di manovra non supererà 200kts. La nuova rotta si prefigge l'obiettivo di ridurre l'inquinamento acustico sui territori di Scandolara, Bertoneria, Sant'Alberto e sui piccoli centri abitati».



Una domanda sorge spontanea: la nuova rotta di decollo evita il centro abitato del Comune di Zero Branco ma che cosa cambia per il centro abitato di Quinto di Treviso?

Si riscontra esclusivamente un peggioramento della situazione ambientale in quanto, oltre a tutti gli atterraggi e alle modalità dei decolli invariate, il centro urbano di Quinto di Treviso deve ulteriormente subire la peggiore condizione ambientale derivante dai decolli da testata 07, dove non esiste nessuna protezione e con abitazioni ubicate a ≈ 50 metri da inizio pista.

Tale situazione è già stata ripetutamente evidenziata nelle OSSERVAZIONI precedentemente predisposte dal Comitato e classificata come assurda, improponibile ed assolutamente impraticabile oltreché estremamente punitiva per tutti i nuovi centri abitati di Treviso e provincia, da considerare incompatibili con l'attività aeronautica., tenendo conto anche del dovuto aggiornamento della zonizzazione acustica aeroportuale e del vincolo imposto dal **Piano di Rischio** in aree densamente popolate.

Inoltre la relazione riporta:

«L'aeromobile raggiungerà il PH703 (LAT:N 45°33 46 LONG: E 012°09 13), alla quota di 6630 ft (2000 mt) con limitazione di velocità di 200 Kts. Anche in questo caso sino al punto PH703 dovrà sempre essere applicata per qualsiasi volo la PROCEDURA ANTIRUMORE».

La verifica delle Procedure antirumore presso l'aeroporto di Treviso non è attuabile in quanto non esistono i predisposti rilevatori acustici di tipo "V", come ripetutamente evidenziato.

Ulteriori problematiche acustiche, riscontrabili nella gestione dell'aeroporto trevigiano, sono costituite dall'attuazione dei voli notturni oltre l'orario consentito: ore 23.00; il Comitato denuncia questa situazione ingiustificabile, insopportabile e penalizzante per Chi vive nel particolare contesto urbano.

Nello **Studio di Impatto Ambientale – SEZIONE C – QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE – RUMORE – aprile 2017**, nel capitolo **C4.1 Normativa sul rumore aeroportuale**, al punto **C4.1.4-Restrizioni operative** il proponente riporta: *«Rientrano in questo campo: restrizioni parziali come il divieto dei voli notturni».*

Nello **Studio di Impatto Ambientale – Sintesi non tecnica – Relazione Aprile 2017**, nel paragrafo **D4.1.5 Aspetti naturalistici /vegetazione, flora, fauna, ecosistemi** il proponente evidenzia

«Per effetto della sospensione delle attività di volo dalle 23:00 alle 06:00, le emissioni di rumore nel periodo notturno sono nettamente inferiori rispetto alle emissioni diurne, con una netta riduzione delle superfici interferite che risultano confinate al sedime aeroportuale. Come già evidenziato per lo stato di fatto, la sospensione notturna dell'attività di volo (23:00÷06:00) lascia inalterato il clima acustico delle rimanenti ore notturne»

Nella realtà il fenomeno si sta verificando ormai in maniera ripetibile, gravosa ed ossessiva ed al riguardo il Comitato ripresenterà ESPOSTI al Comando CARABINIERI di Treviso e Zero Branco (TV), referenti di zona.

- ❖ Per quanto concerne le **emissioni degli inquinanti atmosferici** il Comitato contesta le conclusioni delle elucubrazioni derivanti dalle simulazioni modellistiche presentate dal proponente, che evidenziano nessuna criticità nel pieno rispetto dei limiti normativi:

«Le differenze tra l'Opzione zero (2030 rotte attuali) e lo Scenario 2030 (nuove rotte) non sono quantificabili, pertanto i due scenari sono a tutti gli effetti equivalenti».

«Infine poiché l'impatto per la componente viene calcolato come il maggiore fra tutti quelli calcolati per i singoli inquinanti, si valuta in via altamente cautelativa che l'impatto complessivo sulla componente atmosfera nell'Opzione zero al 2030 con le rotte attuali sia negativo basso».

In sostanza considerando l'inquinamento dell'area trevigiana già critico, l'apporto dell'inquinamento aeroportuale è ritenuto non quantificabile.

Il Comitato ha già ripetutamente espresso al riguardo le proprie valutazioni, giustificandole con incontestabili riferimenti tecnici e normativi; nella corrente esposizione si limita a riproporre quanto citato dalla **Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale- VIA e VAS – Ministero dell'Ambiente** nella trasmissione del **parere n. 1454 del 7 marzo 2014**:

8. Un monitoraggio sulla qualità dell'aria aggiornato sulle emissioni in atmosfera delle varie sorgenti emmissive interessanti lo scalo aeroportuale. La campagna di rilevamento atmosferico dovrà essere condotta, coordinata e definita con ARPA della Regione Veneto sia nell'intorno aeroportuale che sulla proiezione a terra dei LTO rilevando le concentrazioni di tutti i principali inquinanti compreso l'Ozono. Dovranno inoltre essere individuate in un numero adeguato le postazioni per il rilevamento le quali rimarranno dei "Siti fissi" in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo attraverso appositi analizzatori dei dati rilevati e perciò confrontabili con le norme fissate nel D.Lgs. N°155 del 13/08/2010.

Oltre alla non ottemperanza di quanto segnalato, il Comitato ribadisce che non è mai stato rilevato il tipico inquinamento aeronautico: **nanopolveri – inquinanti adsorbiti ed in fase gassosa – metalli pesanti** - nei centri abitati ritenuti più critici, considerando il negativo contesto della realtà trevigiana a contatto diretto con gli aeromobili. Il D. Lgs n. 155/2010 non si può far carico delle specificità ambientali determinate da varie cause territoriali che richiedono una verifica qualitativa mirata dell'inquinamento e che non deve essere ignorata.

Chi vive sotto le rotte di atterraggio constata quotidianamente la presenza di "carbon black" in ambiente abitativo, così come Chi abita in prossimità della testata 25 (lato Treviso) riscontra la presenza di sostanze oleose in esterno abitazioni; l'insensata vicinanza con l'operatività aeronautica comporta evidenti assurdità derivanti dalla completa incompatibilità del territorio circostante il sedime aeroportuale.

Il Comitato riporta quanto già precedentemente segnalato:

«Il rilevamento atmosferico nell'intorno aeroportuale trevigiano è assolutamente insufficiente e carente sia come entità di rilevamenti sia come numero di rilevatori locali da posizionare in "siti fissi", in mancata osservanza della Normativa; le due centraline fisse disponibili nell'area cittadina, riferite all'agglomerato di Treviso, non sono idonee allo scopo perché distanti e sopravvento.

Il Comitato denuncia l'ignota entità del grado di inquinamento atmosferico generato dall'attività aeronautica e dal traffico veicolare indotto, dopo un ventennale continuo incremento dell'attività aeroportuale».



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

«Il problema più preoccupante che il Comitato evidenzia con viva preoccupazione è la conseguenza di tante problematiche sulla Salute e sulla Qualità di Vita dei Residenti».

A tal riguardo si riporta quanto riportato dalla **Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS – Ministero dell'Ambiente** nella trasmissione del **parere n. 1454 del 7 marzo 2014**, in riferimento a quanto segnalato dal proponente nel precedente Masterplan :

5.3.7 COMPONENTE SALUTE PUBBLICA

- Lo SIA sottolinea come l'inquinamento acustico rappresenti l'aspetto più critico tra gli impatti e specialmente sull'abitato del Comune di Quinto di Treviso. Sarà pertanto opportuno, su di un campione significativo della popolazione più esposta all'attività aeroportuale, approfondire lo stato di salute attraverso uno Studio Specialistico che dovrà essere coordinato sia da ARPAV che dall'Unità Sanitaria di competenza territoriale.

Sono trascorsi anni ma mai è stato attuato quanto proposto; il Comitato lo ha espressamente richiesto **al Direttore Generale ULLSS** di Treviso e successivamente ai **Sindaci** del territorio senza alcun riscontro.

Nello **Studio di Impatto Ambientale – Sintesi non tecnica – Relazione Aprile 2017**, nel paragrafo **D4.1.8 Salute pubblica** per il proponente in tutti gli scenari presi in considerazione gli impatti diventano complessivamente trascurabili!

Il Comitato ha presentato dettagliate OSSERVAZIONI a riguardo ed ha concluso:

«Nello strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 il proponente elude le tematiche reali dell'area considerata e con grave superficialità e colpevole presunzione minimizza fino ad escludere sia l'impatto dell'attività fin qui svolta sia le conseguenze ad essa riferibili dalla letteratura sul futuro danno alla salute e all'ambiente derivante da un ipotetico sviluppo.»

Il Comitato richiede e pretende il rispetto delle più elementari Norme dettate dalla convivenza civile, ignorate e vilipesi in un contesto territoriale totalmente incompatibile con l'infrastruttura aeroportuale trevigiana:

«LEGALITA' – SICUREZZA – SALUTE - AMBIENTE».



LEGENDA

1. **Mancata installazione delle stazioni di rilevamento acustico di tipologia "V"**
2. **Omessa misurazione del rumore con le obbligatorie stazioni di misura di tipo "V"**
3. **ANALISI peculiare dei singoli documenti di validazione ARPAV pubblicati sul proprio sito web**
 - A-Documento Monitoraggio ARPAV aeroporto Treviso, IV Commissione Consiliare, sez. Ambiente del 23 marzo 2015.
 - B-Documento ARPAV Protocollo 0067957 del 07/07/2015
 - C-(Allegato al doc. Protocollo 67957- 07.07.2015).
 - Documento Determinazione dei livelli sonori Rapporto di Prova 23/15-Monitoraggio 2013-2015- Monitoraggio biennio 2013-2014
 - D-Documento "Determinazione di indicatori di inquinamento acustico in ambiente esterno- 13 gennaio 2017".
 - E-Documento "Verifica di Rispondenza del Sistema di Monitoraggio alle Linee Guida ISPRA "20 giugno 2013
 - F- Sul documento Verifica di Conformità delle caratteristiche dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale di Treviso - anno 2015.
 - G-Sul documento Determinazione dei Livelli sonori in ambiente esterno - Rapporto di Prova n. 34/16 del 16.08.2016. Monitoraggio 15-23 settembre 2015.
 - H- Documento Determinazione di indicatori di inquinamento acustico in ambiente esterno. Rapporto di Prova 83/2016 del 13.01.2017.
4. **Indispensabile adozione di Rotte Dirette, meno Inquinanti nei decolli per pista 07 - Necessaria modifica dei "routings" attuali rispetto alle Uscite via Roska 5F e Rotar 6F**
5. **Mancata applicazione della procedura di decollo in massima sicurezza nella traiettoria di decollo per pista 07: virata repentina non prevista dalle procedure nazionali e internazionali**
6. **Ulteriori carenze/criticità riportate dalla Pubblicazione specializzata Aerohabitat**
7. **OSSERVAZIONI TECNICHE e ANALISI DEL DOCUMENTO "PROCEDURE NUOVE ROTTE 2018 Aeroporto A. Canova di Treviso" elaborate da C.I.G.A./Aeronautica Militare- Aeroporto di Pratica di Mare-Roma**
 - Necessaria Razionalizzazione delle altre traiettorie dirette verso est e verso nord
 - Richiesta di Informazioni in tempo reale sul certificato acustico di ogni aereo che opera a Treviso.
 - Osservazione dei decolli che avvengono col vento in coda (Tail wind)
8. **Altre criticità**
9. **Elenco Allegati**



DEFINIZIONE ACRONIMI

A.I.P.- Pubblicazione Informazione aeronautiche di ENAV spa;
A.R.P.A.V.- Azienda Regionale Protezione Ambientale Veneto;
E.N.A.C.- Ente Nazionale Aviazione Civile;
E.N.A.V.- Ente Nazionale Assistenza al Volo(Azienda Controllori di Volo);
O.A.C.I.- Organizzazione Aviazione Civile Internazionale;
Save-AerTre- Gestore dell'aeroporto A. Canova di Treviso;

DEFINIZIONI TECNICHE ACRONIMI (da Linee Guida ISPRA DOC. 27/12-102/2013 (totali 74 pagine).

Emissione limite: Effetto dell'emettere, del mandar fuori, di voce, rumore ecc.

Immissione: Mettere dentro. Propagazione del rumore proveniente da un fondo vicino.

Leq:livello equivalente in decibel(A)di un certo periodo di tempo. Nel caso in cui il tempo di integrazione sia pari a 1 secondo viene denominato "short" Leq.

LVA: livello di valutazione del rumore aeroportuale calcolato in 3 settimane di maggior traffico nei 3 quadrimestri annuali.

LVAj:livello di valutazione del rumore aeroportuale calcolato su base giornaliera.

SEL: Livello di esposizione sonora (o di singolo evento) definito nella Norma ISO 1996-1 come LAE.

NB: I Valori Limite di Immissione-Leq in dB(A) sono riferiti al DPCM 14.11.1997, ART. 2, COMMA 1, 2,Tabella B e Legge 26.10.1995, n. 447,art. 3, lettera "m", punto n.3.

1- **Mancata installazione delle stazioni di rilevamento acustico di tipologia "V"**

Come noto, dopo il trascorso di oltre due anni, cioè dal 2015 alla data odierna, maggio 2018, ovvero dal cambio della configurazione del sistema di rilevamento dei valori del rumore aeroportuale, l'ARPAV di Treviso ed ENAC, non attenendosi ad alcune disposizioni ISPRA ("Linee Guida per la Progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio-20 ottobre 2012, Doc. n. 27/2012", alle pagine 9, 17, e 22, oltre ad alcuni disposti di Legge, meglio specificati nel prosieguo di questo documento), non hanno ancora provveduto a segnalare al gestore SAVE-AerTre l'obbligo di far installare un sistema moderno di Stazioni di monitoraggio tipo "V" che sono indispensabili per poter accertare i singoli picchi dei superamenti dei valori limite del rumore aereo causati da ogni singolo aeromobile, ai sensi del D.M. 31.10.1997, Allegato "B", punto 1b e punto n.3.

L'installazione di dette stazioni di monitoraggio di tipologia "V" non è un semplice opzione sulla quale viene delegato un soggetto a decidere se installarle oppure non installarle. L'installazione di dette stazioni di monitoraggio di tipo "V" è obbligatoria. Così è statuito dal detto DM 31.10.1997 dove per i sistemi di misurazione non assistita l'Allegato "B", punto 1b sancisce esplicitamente: " Il sistema non assistito è specifico per le misure fisse di monitoraggio deve avere la possibilità di individuare automaticamente i profili dei sorvoli, nonché attribuire ad ognuno di essi il valore di SEL corrispondente".

L'installazione delle stazioni di rilevamento di tipologia "V" è inoltre prevista anche sensi delle Linee Guida ISPRA pag.8 e 9- (Allegato n. 1A e 1B) per la conseguente applicazione delle sanzioni monetarie ai vettori aerei i cui aeromobili hanno superato i valori massimi consentiti dalla Legge.



Al rispetto di detti obblighi di Legge non ci sono se e non ci sono ma, che possono avvalorare dubbi di interpretazione della Legge.

Da qui nasce spontanea la domanda : "Può tale inadempimento amministrativo di installazione delle Stazioni di tipologia "V", che impedisce la riscossione delle sanzioni monetarie, costituire un Danno Erariale che va sanzionato a carico dei responsabili"?

Come noto, le Linee Guida ISPRA sono da considerarsi vincolanti perché ISPRA (Linee Guida-Regolamento art. 2 e art.9):

- a- è una Istituzione del Ministero Ambiente con poteri di Deliberazioni ad essa attribuite;
- b- svolge attività di controllo e monitoraggio in materia ambientale a difesa dell'ambiente atmosferico;
- c- garantisce l'accuratezza delle misurazioni e di convalida dei dati attraverso l'approvazione dei sistemi di misurazione e l'adozione delle LINEE GUIDA alle quali ARPAV è tenuta ad attenersi e osservare.

Sulla detta mancata installazione delle Stazioni di tipo "V" non si può ritenere valido l'argomentare di ARPAV (come riporta il documento "Verifica di Rispondenza del sistema di monitoraggio-pagina 7, del 20 giugno 2013) che dette stazioni non sono state installate in quanto la Commissione Aeroportuale di Treviso (ENAC) non ha ancora definito le specifiche procedure antirumore oltre a quelle pubblicate in A.I.P. Italia.

In contrasto con detta motivazione con cui ARPAV scarica le eventuali responsabilità su ENAC, si fa presente che mentre per installare, collaudare e validare le dette stazioni tipo "V" occorre non poco tempo, diversamente, per definire le specifiche procedure Antirumore occorrono la buona volontà di ENAC e qualche giorno di lavoro della Commissione aeroportuale per sollecitare e definire le "Specifiche Procedure Antirumore oltre a quelle pubblicate in A.I.P".

Sull'aeroporto di Treviso purtroppo è presente solo la catena di monitoraggio di tipo "M" (per solo monitoraggio). Inoltre i microfoni di rilevamento del rumore sono posizionati in luoghi difforni dal disposto della Legge in materia perché sono installati in luoghi non idonei e nascosti, dove i valori del rumore possono risultare attenuati perché influenzati dagli ostacoli circostanti (edifici e alberature alte). Dallo studio dei documenti ARPAV, pubblicati in rete sul proprio sito (<http://www.arpa.veneto.it/temiambientali/aria/riferimenti/documenti>), emerge che i valori registrati dalla stessa ARPAV risultano comunque superiori ai limiti consentiti nelle zone acustiche (classi I, II, e III) e pertanto dovrebbero essere state comminate le sanzioni alle relative compagnie aeree i cui velivoli hanno violato i limiti di Legge sul rumore aeronautico.

Non si comprende perché la stessa ARPAV, quale responsabile della validazione dei dati forniti dal Gestore aeroportuale e la stessa ENAC non abbiano ancora provveduto a far installare al Gestore le citate stazioni tipo "V" che, come detto, sono indispensabili ai fini dell'applicazione delle sanzioni pecuniarie.

2- Omessa misurazione del rumore con le obbligatorie stazioni di misura di tipo "V"

In tutti i sotto riportati documenti (di cui al successivo punto 3, lettere a,b,c,d,e,f,g,h,i) ARPAV, per le ragioni spiegate nel prosieguo, ha usato la modalità di misurazione prendendo in considerazione solo il valore Leg(A) descritto nella Tabelle B-C, DPCM 14.11.1997 (Valori limite assoluti di immissione) anziché adottare la misurazione riferita ai singoli picchi degli eventi SEL, (D.M. 31/10/1997, All. B, al punto 1b e punto 3) vedere documento **allegato n. 4**, certificando, comunque, come detto nel prosieguo, che vengono superati i valori consentiti dal D.P.C.M. 14/11/1997 Tabelle "B" e "C".



Al riguardo, va ribadito, che anche le Linee Guida di ISPRA specificano che le componenti dei Sistemi di Monitoraggio devono essere di tre specifiche componenti: Tipologia A, M e "V".

Si potrebbe ragionevolmente sostenere che detta unica modalità di misurazione del valore Leq(A)- utilizzata da ARPAV contrasta anche con le modalità di misurazione previste nelle Linee Guida ISPRA, pagine 8 e 9, qui sotto riportate (Allegati 1A e 1B). Detta misurazione ARPAV, col Valore Leq(A), continua pertanto ad essere utilizzata solo per pura necessità conseguente al fatto che all'aeroporto di Treviso non sono state installate le "doverose" Stazioni della Tipologia "V" (D.M. 31/10/1997, All.B, al punto 1b e punto 3) indispensabili per la determinazione delle violazioni di ogni singolo evento di superamento del valore massimo consentito del rumore. Dette Stazioni della Tipologia "V", invece, avrebbero dovuto essere state installate da anni ai sensi del D.M.20.05.1999, come riportato alle pagine n. 8 e n. 9 delle Linee Guida ISPRA (per la Progettazione e la Gestione delle Reti di Monitoraggio acustico aeroportuale) conseguenti alla Delibera del Consiglio Federale del 20.10.2012-DOC.n.27/12 (Allegato n. 1A e 1B).

Il problema dell'assenza delle Stazioni della Tipologia "V" sull'aeroporto di Treviso, di conseguenza, causa una registrazione dei valori acustici espressi solo con il termine acronimo Leq(A)- livello equivalente in decibel(A) di un certo periodo di tempo) e non con l'acronimo SEL (Singolo evento di emissione sonora che è possibile riscontrare solo per mezzo delle stazioni di rilevamento di tipo "V" purtroppo mancanti a Treviso). Essi, quindi, risultano di molto inferiori se paragonati ai superamenti dei valori di legge dei singoli eventi acustici. Per questa ragione di carenza tecnica vengono così registrati valori ridotti alla realtà dei singoli picchi di rumore. Detti valori acustici registrati, quindi, risultano di molto inferiori se paragonati ai superamenti dei valori di Legge dei singoli eventi acustici. Che avrebbero dovuto essere registrati. Per questa ragione di carenza tecnica vengono così registrati valori ridotti rispetto alla realtà perché essi sono corrispondenti ad una media ponderata nel tempo e nell'insieme dei picchi del rumore registrato nelle tre settimane (che tra l'altro dovrebbero essere le tre settimane di maggior traffico, ma così non è). Detti valori registrati risultano mediamente inferiori ad almeno 20 dB(A) rispetto ai singoli eventi dei superamenti previsti dal D.M.20.05.1999. e dalle Linee Guida ISPRA sopra citate.

Si rende necessario, quindi, chiarire quale delle due possibili e contrapposte modalità di misurazione del rumore deve essere adottata: quella adottata da ARPAV che utilizza solo l'acronimo Leq(A) per esprimere genericamente il Leq (Livello equivalente in decibel(A) che è la media di un certo periodo di tempo, oppure la modalità di registrazione di ogni singolo superamento dei limiti di legge (D.M.20.05.1999), che è possibile operare solo se vengono installate le stazioni di tipologia "V" (Violazioni) che a Treviso, come già detto, non sono state ancora installate?

La conclusione di quanto descritto è che i Cittadini che subiscono il forte disagio continuato hanno diritto ad essere tutelati dalla Legge, ma non vengono così tutelati.

Da qui la necessità di accertare perché ARPAV, E.N.A.C. nel corso degli anni non hanno mai provveduto a far installare dal Gestore dell'aeroporto le Stazioni della Tipologia "V", non permettendo in tal modo le misurazioni dei singoli superamenti dei valori acustici per mezzo delle Stazioni di Monitoraggio Tipologia "V", previsti dalla Legge ai sensi del D.M. 20.05.1999 e dalle Linee Guida ISPRA, causando una pessima qualità della vita ai Cittadini oltre al possibile Danno Erariale per mancato introito delle sanzioni che ENAC avrebbe dovuto comminare ai trasgressori.

3. ANALISI peculiare dei singoli documenti di validazione ARPAV pubblicati sul proprio sito web:

Inizio delle analisi dei singoli documenti ARPAV-

I superamenti dei valori del rumore dei Limiti di Zona sono riportati nei seguenti documenti ARPAV pubblicati sul proprio sito web:



A- Documento Monitoraggio ARPAV aeroporto Treviso, IV Commissione Consiliare, sez. Ambiente del 23 marzo 2015.

A pagina 47 (zona ex scuola Pio X°- Quinto di Treviso, in pieno centro abitato, classe II -**Allegato 16**- del 09.11.2013) gli eventi sonori arrivano a registrare fino a 84 decibel, ogni 5 minuti, a fronte di un limite sonoro di emissione diurno di 50 dB(A) e notturno di 40 dB(A) (tab. B DPCM 14/11/1997). Oppure, anche prendendo in considerazione solamente i valori di immissione, ciò non toglie, come anche riportato nel prosieguo, che i valori registrati superano comunque i limiti stabiliti dalla tabella "C" (DPCM 14/11/1997).

A pagina 60 (**Allegato 17**) riporta sei aree classificate zone di classe I, II, III in cui si legge che a Quinto di Treviso in vicolo Donatori di Sangue, zona di classe I, limite massimo (previsto dal DPCM 14.11.1997, Tabella "B") è 45 dB(A) di emissione diurno e 35 notturno. Detti limiti sono in contrasto con i limiti scritti da ARPAV in cui dichiara che il limite di zona è 50dB(A). Lo sforamento reale dei valori comunque supera il limite di Legge. Infatti ARPAV ha registrato 58 dBA. Ciò è in violazione dei limiti della norma di legge di 50 diurno e 40 notturno anche volendo adottare la misurazione dei valori di "immissione" della tabella "C" sopra citata.

In via M. Del Monaco (Quinto di Treviso), in piena zona residenziale classe II ma erroneamente classificata classe III, limite 50 di emissione diurno e 40 di emissione notturno (previsto dal DPCM 14.11.1997, Tabella "B"). In detta via M. Del Monaco ARPAV, purtroppo, registra dBA 61,0 dB(A) e scrive che il valore limite è 55dB(A). Ciò significa che la stessa ARPAV riconosce l'avvenuto superamento dei limiti di Legge citati.

In via Sant'Agnese-Quartiere San Giuseppe- Treviso (che dista meno di 100 mt dalla Casa di Cura per Anziani - I.S.R.A.A.- "Menegazzi", che ospita disabili al 100%, anche per la presenza di una scuola materna, di luoghi di ritrovo sociale, della chiesa, del campo sportivo "tutti Ricettori Sensibili che dovrebbero classificare la zona come classe I (non erroneamente classificata come classe III). In detta zona, anche residenziale del grande quartiere di San Giuseppe, ARPAV registra 57dB(A) e scrive che il valore limite di zona è 60 ritenendo di essere nella norma dei limiti acustici. Non è così perché il limite notturno di zona è di 45dB(A) diurno e 35 notturno. Detti valori registrati sono, quindi, in contrasto con i dati ARPAV sopra citati; c'è una ovvia e ulteriore violazione dei limiti di Legge.

In zona Chiesa di Sant'Angelo (TV), classificata classe III, ARPAV registra un valore di 60,5 diurno e scrive che il limite di zona è 60 confermando in tal modo un ulteriore superamento dei limiti di Legge diurno e notturno.

Ulteriori superamenti inconfutabili dei limiti di Legge sono registrati negli Allegati n. 18 e n. 19, dove, nei grafici ivi riportati, si riscontrano ancora una volta le violazioni.

B- Documento ARPAV Protocollo 0067957 del 07/07/2015

A pagina 2, riga 8, si legge che è stato riscontrato un superamento del limite di 60 dBA LVA valido all'esterno dell'intorno aeroportuale nei pressi del confine della zona A (via Fagarè Quinto di Treviso) e che (all'ultimo paragrafo della pagina 2) si sono riscontrati superamenti dei limiti di zona classificati classe II, aree prevalentemente residenziali (**Allegato 20**).

ARPAV riporta inoltre l'anomalia di calcolo (come da art. 2 Allegato A, D.M. 31.10.1997) scrivendo: "La determinazione dell'indice LVA, relativamente cioè alle 3 settimane di maggior traffico, nell'arco di 3 distinti quadrimestri, avvenute nel corso di un anno, richiede di avvalersi di un sistema di monitoraggio fisso, in funzione 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno. ARPAV", invece, svolge i propri rilevamenti tramite centraline mobili per durate di una settimana.



Ovviamente senza poter conoscere in anticipo quale sarà il numero di movimenti che avverranno nella settimana prescelta per il monitoraggio; pertanto l'indice LVA così determinato è relativo al periodo di osservazione effettuato e potrebbe non essere coincidente con il valore annuale dell'indice.

Questo asserto conferma che può essere inattendibile il valore di LVA che ARPAV scrive nei suoi documenti ufficiali pubblicati in rete, per cui si conferma che le misurazioni non sono state eseguite a termini di legge (DM 31.10.1997). Perché la legge non viene rispettata?

Nella stessa pagina 2 (Ultimo paragrafo), è inoltre scritto: "Nel comune di Quinto si sono riscontrati alcuni superamenti dei limiti di zona stabiliti dalla classificazione acustica comunale in luoghi classificati classe II- aree destinate prevalentemente ad uso residenziale, in quota parte attribuibili al rumore aeroportuale.

Osservazione:

la concausa della dicitura "In quota parte attribuibili al rumore aeroportuale...", può essere facilmente eliminata facendo le misurazioni nell'intorno aeroportuale e alla dovuta distanza dalle arterie stradali per togliere ombre di possibili errori di rumore di altre fonti. Per quanto sopra detto, non è stata adottata la strategia per differenziare il rumore aereo da quello stradale, come così attestato dalla stessa ARPAV.

C –(Allegato al doc. Protocollo 67957- 07.07.2015).

Documento Determinazione dei livelli sonori Rapporto di Prova 23/15-Monitoraggio 2013-2015-Monitoraggio biennio 2013-2014

A pagina 3 (**Allegato 21**) del documento: "Determinazione dei Livelli Sonori e degli indicatori di legge Rapporto di Prova 23/2015, del 15 giugno 2015, Allegato al documento Protocollo 0067957 del 07.07.2015", è scritto: "Nel 2003 è stata attuata la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale prevista dall'art. 6 del DM31.10.1997, con la definizione delle Aree di Rispetto(zona A,B,C)".

Ebbene, su questa affermazione si fa notare che nel 2003 il numero di velivoli delle Compagnie che attualmente operano a Treviso era molto inferiore rispetto alla media dei 58 movimenti giornalieri, anno 2017. Questo significa che la caratterizzazione acustica fatta nel 2003 è superatissima e non più corrispondente ai valori del rumore aeroportuale ad oggi riscontrati.

Non si ritiene giustificabile che ARPAV non si sia adoperata in modo valido per il necessario aggiornamento. Né si giustifica che gli Enti preposti, la Direzione di ENAC in primis, in 15 anni trascorsi (dal 2003 al 2018), non abbiano provveduto a predisporre l'aggiornamento indispensabile delle citate caratterizzazioni acustiche. Perché detti Enti continuano a non provvedere in merito?

Alle pagine 8 (**Allegato 22**), pagina 9 (**Allegato 23**) e pagina 12 (**Allegato 24**) in alcune località di Quinto e di Zero Branco sono registrati molti valori che superano il limite di Legge per dette zone classe acustica II. I limiti vigenti in dette zone risultano inferiori ai valori segnalati da ARPAV che registrano valori fino a 68,3 Laeq in dBA. La violazione dei limiti è evidente.

A pagina 14 (**Allegato 25**), a Quinto di Treviso, in zone prevalentemente residenziali, classificate classe II, ARPAV conclude scrivendo: "I valori assoluti di immissione vengono superati sia di giorno che di notte".

A pagina 15 ARPAV riporta che il superamento del limite di 60 dBA, in via Fagarè, a Quinto di Treviso, è dovuto alla **rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali** (Violazione dei limiti di Legge).



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

In breve, sul mancato rispetto dei limite del rumore si fa presente che nell'intorno aeroportuale sono presenti oltre 20 ricettori acustici "sensibili", cioè di classe acustica I (tra asili, scuole pubbliche, private dei vari livelli, palestre, luoghi di ritrovo (chiese e cimiteri di Canizzano e di Treviso), luoghi di svago (campi di calcio e di rugby ecc.) edifici storici (villa Busatto (via Noalese) e villa Ciardi a Quinto in centro ecc., case di ricovero ISRAA del quartiere San Giuseppe di Treviso, Ospedale Regionale di Treviso e in particolare il Parco del Sile, (sito S.I.C.) che circonda l'aeroporto su tre lati.

Detti luoghi sono considerati molto sensibili ed il valore di emissione da non superare è di 45dB(A) diurno, 35 dBA notturno, ma detti valori sono violati anche nel caso di voler considerare i valori di immissione.

Osservazione:

dato l'alto numero dei citati ricettori sensibili di Classe I, essi dovrebbero essere rappresentati sulle carte di Classe di zonizzazione come Classe I anziché il specie in comune di Treviso, ma non sono così rappresentati, eccetto il cimitero di Canizzano.

L'area post decollo pista 25 comprende l'area dell'abitato di Quinto di Treviso rappresentata come area Classe I esattamente come l'area del Parco Regionale del Sile (sito S.I.C.). Per tale Classificazione I dovrebbe essere rispettato il limite di rumore massimo di emissione 45 diurno e 35 notturno. Tali valori sono violati giornalmente, come risulta dai dati registrati da ARPAV.

Osservazione:

Stante la classificazione di classe I che il Comune di Quinto ha giustamente posto sul Parco Regionale del fiume Sile non si trova giustificabile che il Comune di Treviso classifichi la vasta area del Parco Regionale del Sile, sito S.I.C. in classe III.

Né si giustifica il fatto che detto Parco Regionale del Sile, diversamente da tutti gli altri Parchi sottoposti a tutela di legge pubblicati in A.I.P. Italia, non sia riportato, al pari degli altri Parchi, nella detta A.I.P. come Parco sottoposto alle tutele di Legge.

Il comune di Quinto e di Treviso, come prevede la Normativa per i piani di risanamento acustico, dovrebbero porre un rimedio contro detti sforamenti dei valori del rumore, ma dai dati riscontrati non risulta che abbiano mai adottato provvedimenti risolutivi per evitare le violazioni citate.

D- Documento "Determinazione di indicatori di inquinamento acustico in ambiente esterno- 13 gennaio 2017".

Dalla lettera ARPAV (**Allegato 2A e 2B**) non si comprende perché ARPAV e/o il presidente della Commissione Aeroportuale in tanti anni non abbiano richiesto al Gestore aeroportuale di installare le citate stazioni tipo "V" che, come detto, sono indispensabili per applicare le sanzioni amministrative alle società i cui voli hanno superato i valori di Legge sul rumore.

Non si capiscono le ragioni per le quali ARPAV dal 2012 continua a validare annualmente i dati (pubblicati sul web), forniti dal gestore citato, parte dei quali sono in violazione delle disposizioni ISPRA (Deliberazione del Consiglio Federale del 20.10.2012, doc. 27/12 le quali (pag. 17 Linee Guida ISPRA) prevedono che le tre categorie di stazioni "A", "M" e "V" si devono trovare al di sotto delle traiettorie di decollo/atterraggio mentre, invece, la stazione di via Bertilla Boscardin (Treviso) si trova 120 mt circa sul lato sud della verticale della traiettoria di decollo pista (**Allegato n. 3-A.I.P.-AD2LIPH6-1, S.I.D pista 07- e Allegato 8**). In sostanza la stazione di via B Boscardin è fuori traiettoria di decollo per pista 07, ovvero a sud di essa.



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

Peggio ancora è la situazione della stazione di monitoraggio di Canizzano (Treviso) la quale si trova 400 mt circa sul lato sud delle Traiettorie citate pista 07 e pista 25:

Non si capisce perché ARPAV continua a validare i propri documenti che poi, se sottoposti ad accertamento, risultano in contrasto con le disposizioni (pag.17- Linee Guida ISPRA) le quali richiedono che le stazioni sensibili al singolo movimento siano almeno due per traiettoria (A.I.P.-AD2 LIPH6-1- **Allegato 3**). Da esso si può rilevare che dopo il decollo per pista 07 la traiettoria mantiene il prolungamento asse pista 07. Ebbene, sotto detta traiettoria non c'è nemmeno una stazione di rilevamento acustico.

Solo "a lato" di detta traiettoria della pista 07 c'è una sola stazione di solo monitoraggio di tipologia "M" (Monitor), anziché due stazioni di tipologia "V" per il rilevamento del singolo evento acustico. (Linee Guida ISPRA e dal D.M.31.10.1997, nel suo allegato "B", comma 1b e comma 3-**Allegato 4**).

Per quanto descritto finora e nel prosieguo ci si chiede come è possibile che ARPAV negli ultimi cinque anni abbia redatto le validazioni citate? A maggior chiarimento si fa presente che la stazione di via Bertilla Boscardin compare come stazione operativa sicuramente dai primi mesi del 2017, ma probabilmente anche in periodo precedente; infatti essa viene riportata nello "Strumento di Ottimizzazione e Pianificazione al 2030" redatto per conto di SAVE e presentato nell'aprile 2017.

La stazione di via Capitello a Quinto di Treviso, ad oggi risulta dismessa.

Nella lettera ARPAV (**Allegato 2A e 2B**) è scritto: "La validazione ISPRA non è prevista da legge, ciò nonostante è stata attuata". Diversamente da quanto sostenuto da ARPAV è noto che ISPRA, al contrario, essendo un Ente Pubblico sottoposto alla vigilanza del Ministero dell'Ambiente, svolge, funzioni dell'Agenzia di Protezione dell'Ambiente (A.P.A.T.), svolge attività di controllo, di monitoraggio e valutazione, promuove lo sviluppo dei controlli in materia ambientale, garantisce l'accuratezza delle misurazioni e il rispetto degli obiettivi di qualità e di convalida dei dati attraverso l'approvazione dei sistemi di misurazione, l'adozione di Linee Guida ISPRA.

E- Documento "Verifica di Rispondenza del Sistema di Monitoraggio alle Linee Guida ISPRA "20 giugno 2013

Da una attenta analisi del documento in oggetto, sembra non emergere una piena rispondenza del Sistema di Monitoraggio alle Linee Guida ISPRA.

Va ribadito che le disposizioni di Legge in vigore impongono un'adozione definitiva di una catena moderna di stazioni di rilevamento del rumore reale percepito al suolo, installando i microfoni in determinati luoghi idonei e non nelle posizioni attuali in quanto sono nascosti dietro le case, coperti da filari di alberi sia a insufficiente distanza dagli edifici che ad altezze basse dove non si manifesta il massimo rumore realmente percepito (**Allegati n. 8, 9 e 10**). Al contrario, i microfoni dovrebbero essere installati come prevede il D.M. 31.10.1997-All. B-(in particolare, comma 5), il D.M.A.20 05.11999, art.2 e le Linee Guida ISPRA a pagina 22 (sulla distanza dovuta tra il microfono e gli edifici).

L'inosservanza alla Normativa si riscontra nelle n.4 stazioni del sistema fisso in funzione situate:

- 1- a Treviso in via Bertilla Boscardin (**Allegato 8**);
- 2- "*****" sul campo sportivo di Canizzano (**Allegato 10**);
- 3- a Quinto di Treviso in via Contea (**Allegato 9**);
- 4- a Quinto di Treviso (presso la Casa degli Alpini) in via Costamala n.29.



Riguardo le capacità operative del sistema "fisso" di monitoraggio non si riscontra, come già detto, che il sistema "fisso" sia dotato di tecnologia adeguata per monitorare i singoli eventi di superamento dei valori acustici, né risulta dotato della tecnologia necessaria ai fini del rispetto delle procedure antirumore, in grado cioè di registrare in continuo i dati di ogni singolo evento di sfioramento dei valori acustici ed effettuare il calcolo degli indici dell'inquinamento del rumore ed altre peculiarità' previste dalla Normativa citata.

La carenza del Sistema di Monitoraggio fin qui descritta si appalesa, inoltre:

- a- al punto n. 1 di pagina 7 del documento Verifica di Rispondenza del Sistema di Monitoraggio -20 giu. 2013- dove è scritto: " *Non sono attualmente definite specifiche procedure antirumore oltre a quelle pubblicate in A.I.P. Italia e regolarmente attuate delle procedure antirumore, di conseguenza non sono previste stazioni di misura per la verifica delle violazioni*";
- b- al punto n.2 della stessa pagina 7 dove è scritto: "***Sono determinate tre rotte acusticamente distinte/SID Chioggia,-SID Vicenza, STAR***".

Osservazione:

Sul punto "a" va detto che nella Pubblicazione A.I.P., stante la vasta situazione antropica nell'intorno aeroportuale in cui sono presenti numerosi "Ricettori Sensibili" e vaste zone residenziali sottostanti le traiettorie dei decolli e atterraggi, ENAV, in contrasto con le disposizioni di legge (DM 3 dicembre 1999, art. 3, lettera "d" - Allegato 7- Recepimento della Normativa OACI nell'ordinamento Nazionale, non ha mai provveduto ad adottare le specifiche procedure antirumore O.A.C.I. (Allegato 5A-Parametri di Virata- e Allegato 5B-Parametri di salita iniziale) che sono a maggior tutela degli Abitanti rispetto alle procedure antirumore A.I.P. pubblicate (Allegato 3, virata con decolli pista 07, Allegato 6- Salita Iniziale Antirumore-doc. A.I.P. parametri spinta dei motori in decollo). Non si giustificano le ragioni per le quali ENAV continua a non applicare il Disposto del Recepimento della Normativa OACI nell'ordinamento Nazionale (DM 3 dicembre 1999, art. 3, lettera "d).

Oltre a quanto detto, si riscontra ulteriore incongruenza, sempre a fine di pagina 7 (**Allegato 26**), dove nelle ultime quattro righe è scritto: "Per il calcolo del numero **N** (numero delle centraline) si ha che:

- a- All'interno della zona A, $Nva = 3$;
- b- All'interno della zona B,, $Nva = 3$ ".

Dall'analisi dei documenti fin qui eseguita si deduce che a Treviso non risulta che siano installate 3 stazioni all'interno della zona "A" e 3 stazioni all'interno della zona "B".

La fondatezza di questo asserto la si riscontra dal contenuto del documento riportato al punto 3G del presente documento: "Determinazione dei Livelli sonori in ambiente esterno - Rapporto di Prova n. 34/16 del 16.08.2016- Monitoraggio 15-23 settembre 2015".

Infatti nel citato documento viene descritta una misurazione con una stazione mobile all'interno del sedime aeroportuale, di fronte all'aerostazione.

Nel complesso la contraddizione tra il contenuto del monitoraggio 15-23 settembre 2015 fatto con la stazione mobile rispetto al contenuto dei punti "a" ed il punto "b" del documento ISPRA-ARPAV-AerTre 2013, pagina 7, (**Allegato 27**) risulta palese e sta ad indicare che non c'è rispondenza tra l'attuale Sistema di Monitoraggio e quanto scritto nel citato documento ISPRA-ARPAV-AerTRE. Tra l'altro, ad avvalorare quanto detto, il citato documento, a pagina 9, riporta: "Le stazioni di monitoraggio devono essere ubicate all'interno delle aree da controllare situate nell'intorno aeroportuale nella posizione più vicina alle proiezioni al suolo delle rotte di avvicinamento e di allontanamento dei velivoli (art. 5, comma 1 DM 20.05.1999".



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

A fine pagina 9 (**Allegato 27**) si riporta, inoltre: "Ai fini del monitoraggio acustico si possono individuare tre tipologie di stazioni di misura di cui quelle di tipo "A" e di tipo "M" per il monitoraggio ambientale, mentre la tipologia "V" è quella utilizzata per la determinazione delle violazioni delle procedure antirumore".

Quali sono le ragioni per cui a Treviso non sono state installate le stazioni di tipologia "V"? Ci sono o non ci sono responsabilità da parte di alcuni Enti?

Di più.

La "lettera ARPAV (**Allegato n.2**) lascia intendere che il numero delle 4 stazioni di monitoraggio attualmente operative sia sufficiente al monitoraggio, come viene poi scritto alla pagina 8 del documento ISPRA-ARPAV-AerTre qui in esame: "Verifica della Rispondenza del sistema di monitoraggio di Treviso", dove è scritto che il numero di 6 stazioni si ritiene "sovrastimato". Nella realtà non è così, per quanto sopra descritto.

Sul numero delle centraline fonometriche necessarie si fa presente che il lato N.W e il lato N.E. dell'intorno aeroportuale, dove si potrebbero registrare facilmente alti valori del rumore per la loro favorevole orografia libera da ostacoli, sono sprovvisti di stazioni fisse di registrazione dati continuando, in tal modo ingiustificato, a non tener conto di questa carenza che invece, se fosse superata, aiuterebbe a stabilire i valori più reali della LVA.

Osservazione:

Per le ragioni suesposte, si ritiene non corretto affermare che il sistema corrisponde al 100% dei requisiti della Normativa.

Di più. A pagina 3 del documento in parola, si scrive che la Commissione di verifica ha effettuato il sopralluogo in alcune stazioni di monitoraggio della rete.

Osservazione:

non si capiscono le ragioni per cui il sopralluogo non sia stato fatto in tutte le stazioni, considerate le carenze tecniche sopra esposte;

Inoltre:

alla pagina 18 (all'ultimo paragrafo Linee Guida ISPRA) riporta:

a- Di norma l'altezza del microfono deve essere superiore a mt 3 dal piano campagna, preferibilmente compresa tra i 6 e i 10 mt.

Per le stazioni di tipo **M** (monitoraggio) e V (indispensabile per accertare le violazioni dei limiti del rumore) tra la traiettoria ipotetica (A.I.P.Italia-AD 2 LIPH 6-1 DEL 30.03.2017-**Allegato n. 3A**) di un aereo in sorvolo e la stazione di misura non devono essere presenti ostacoli tali da creare fenomeni di diffrazione che modifichino il percorso diretto dei raggi acustici, né possono sussistere condizioni di riverberazione tali da alterare il livello di pressione sonora dell'onda direttamente incidente sul microfono.

c- Alla stessa pagina 18 riporta "la distanza della stazione di misura dall'edificio più vicino deve essere almeno pari al doppio dell'altezza dell'edificio. Nel caso in cui questa condizione non si verifichi, se la stazione è situata a quota del suolo, può essere posizionata sul tetto di un edificio".

Osservazione:

Riguardo la posizione dei microfoni e delle stazioni citate, la Normativa del precedente paragrafo viene violata come argomentato precedentemente.

Si rende, quindi, necessario che ARPAV provveda una ispezione tecnica presso **tutte** le dette stazioni per prendere atto della realtà esistente della posizione dei microfoni che è in aperto contrasto con quanto scrive la stessa ARPAV a metà della pagina 19 (paragrafo Aer Tre): "...tra il microfono e la rotta di volo dell'aeromobile in sorvolo NON vi sono ostacoli solidi tali da deviare l'onda sonora direttamente incidente sul microfono... non si creano fenomeni di diffrazione o di riverberazione".



Su questo punto va ribadito che ARPAV non ammette la verità, cioè che i microfoni sono posizionati in ambienti in violazione alla Normativa.

Le foto in possesso (Allegati n.8, 9 e 10) dimostrano che la situazione NON è così come scrive ARPAV.

Conclusioni finali:

Per quanto fin qui scritto, la validazione dati del documento in esame non sembra risultare pienamente corretta e, quindi, non rispondente ai requisiti richiesti dalla Normativa vigente e dalle Linee Guida ISPRA, diversamente da quanto riportano le conclusioni finali del documento in cui viene dichiarato: *"Il sistema di monitoraggio del rumore installato a Treviso risulta funzionante e risponde ai requisiti richiesti dalla normativa vigente e alle Linee Guida ISPRA"*.

F- Sul documento Verifica di Conformità delle caratteristiche dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale di Treviso - anno 2015.

Nella pagina 4 del documento, figura 1, viene rappresentata la collocazione di una stazione di monitoraggio che non corrisponde assolutamente al vero (Allegato 28). Di essa non viene precisato che si tratta di quella in via Bertilla Boscardin (**Allegato n.8**), in comune di Treviso. Questo particolare fa sorgere il dubbio che la mancata precisazione del luogo sia fatta per rendere difficoltoso l'accertamento dei luoghi. La stazione viene rappresentata in posizione sbagliata, cioè a 400 mt a sud della testata pista 25 (Aerostazione), ovvero viene **erroneamente** rappresentata ad **ovest della strada "Tangenziale di Treviso"**.

Detta rappresentazione geografica, non corrispondente al vero e può trarre in inganno le persone che esaminano il documento. La verità è accertabile solo attraverso un dovuto sopralluogo.

Diversamente da quanto riporta il documento (**Figura 1 - Allegato 28**) la stazione è, invece, in via Bertilla Boscardin che si trova ad est della strada Tangenziale, non ad ovest di essa. Il microfono di registrazione si trova lontano dalla detta testata pista 25, ad una distanza di oltre 600 mt.- Detto luogo si trova al termine della strada residenziale di via B. Boscardin, sulla sinistra. La zona è piena di case e di alberi alti che schermano il valore reale del rumore aereo. I microfoni della stazione sono collocati dietro l'edificio alto 7 mt. ad una distanza da esso di circa 2 mt. . E' una situazione incredibile!

Osservazione:

Per quanto sopra descritto si potrebbe sostenere che tali collocazioni del sistema di registrazione del rumore sono in palese violazione del disposto D.M. 31.10.1997, Allegato B, punto n.5, e della Normativa Linee Guida ISPRA doc. n.27/12, pag. 22.

E' sicuramente da respingere anche la genericità descrittiva della dicitura sulla stazione di monitoraggio di via Contea, a Quinto (**pagina 7** di questo documento in esame), che il documento ARPAV riporta: *"Interna alla zona A dell'intorno aeroportuale, nelle pertinenze di una scuola d'infanzia l'altezza è 4 mt. dal piano campagna"*.

Detta affermazione generica è grave e non corrisponde completamente al vero, perché a pag. 8, al punto 2.1 del documento ARPAV relativo a via Contea (centro di Quinto di Treviso) si legge: "Non ci sono ostacoli tra il microfono e le traiettoria nominale percorsa dagli aerei e che non ci sono ostacoli tra il microfono e tutte le traiettorie percorse dagli aerei".



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

Ebbene, l'Allegato 9 smentisce la veridicità di quanto affermato da ARPAV, infatti detto **Allegato 9** mostra che il microfono della stazione si trova a metà altezza dell'immobile, per giunta il microfono risulta affogato tra le varie palazzine dei dintorni e la villa, visibile nella foto, che costituisce un serio ostacolo acustico rispetto alla posizione della pista che è sul retro della villa a circa km 1,5.

Forte preoccupazione (a pagina 14 di questo documento in esame) destano i dati dB(A) registrati da ARPAV e dalla società AerTre presso la stazione di via Capitello (ad oggi dismessa), in zona urbana centrale di Quinto in data 09.05.2015 dove nei 50 movimenti aerei dell'intera giornata detti valori dB(A) sono tutti fuorilegge, compresi tra gli 80 e i 96.3 Leq dB(A). I singoli eventi sono a distanza tra loro tra i 5 e i 10 minuti. Un vero supplizio per Chi deve subirli!

Per le ragioni esposte si ritiene che possono essere ragionevolmente bocciate le conclusioni di pagina 18 dove viene scritto che le n. 4 stazioni di monitoraggio risultano conformi alle Linee Guida ISPRA.

G-Sul documento Determinazione dei Livelli sonori in ambiente esterno - Rapporto di Prova n. 34/16 del 16.08.2016. Monitoraggio 15-23 settembre 2015.

Come si osserva a pagina 2, Figura 1 di questo documento, il monitoraggio del rumore viene registrato all'interno dell'aeroporto a circa 90 mt a sud del bordo pista testata 25.

Essendo quindi la zona della misurazione effettuata all'interno dell'aeroporto si può ben ritenere che i dati del rumore registrati non hanno un valore assoluto e veritiero ai fini dell'analisi del rumore, se è riferito alla realtà abitativa dell'intorno aeroportuale. Va così ricordato che a circa 100 mt a sud del punto di registrazione risulta insediato un villaggio residenziale, denominato "Villaggio Parco del Sile", in zona Parco Regionale del Sile, sito S.I.C., con una continuità abitativa estesa che comprende anche la chiesa del quartiere di Sant'Angelo e le abitazioni circostanti. Detta area, sia verso ovest che verso est, è molto soggetta al rumore aereo sia con decolli dalla pista 25 o dai sorvoli, a bassissima quota ed in piena virata, decollando dalla pista 07.

A pagina 4 nella Tabella n.2 di questo documento, sono riportati i valori accertati nella posizione interna all'aeroporto. I dati registrati riportano valori di L_{vad} (livello di valutazione del rumore aeroportuale diurno) da 68 dB(A) fino a 75,2. Questo valore di 75,2 risulta un superamento del limite massimo della zona "B" che si registra al centro pista. A pagina 5, Figura n.3 (**Allegato 30**), sono riportati, (ogni 6-7 minuti, i singoli sforamenti dei limiti del rumore registrati all'interno dell'aeroporto presso il fabbricato SEM dell'A.M. a circa 150 mt dal bordo pista in data 16. agosto 2016. Detti singoli picchi del rumore arrivano a 95 dB(A) in detta area che dovrebbe essere considerabile zona "B" il cui indice L_{VA} non può superare il valore 75 dB(A). Detti singoli sforamenti dei singoli limiti, però, avrebbero potuto essere rilevati e sanzionati qualora a Treviso fossero state installate le stazioni di tipologia "V" che, come detto, servono a registrare i singoli sforamenti a carico dei vettori aerei e che dovrebbero essere sanzionati da ENAC.

Perché ENAC non ha provveduto a far installare dette stazioni di tipologia "V", causando un probabile danno erariale per mancato incasso delle sanzioni?

Osservazione:

Alla misurazione fatta per accertare i valori nella posizione citata, sarebbe stato necessario effettuare le misurazioni anche a 100 mt più a sud, cioè in piena zona Parco Regionale del Sile e zona residenziale connessa, come sopra detto, per accertare i veri valori del rumore che, a così breve distanza, sicuramente superano i limiti di Legge sia della classe acustica I (Parco del Sile) che dell'area residenziale adiacente.

Ci si chiede se l'omessa misurazione nei luoghi in parola sia casuale oppure sia strategica per non far emergere il superamento dei limiti di Legge. Perché? A vantaggio di Chi?

A maggior chiarimento e dimostrazione di quanto sopra riportato, si evidenzia che a pagina 3 è riportata la Figura n.3 che descrive tre fattori importanti:

- 1- Il luogo dove sono avvenute le misurazioni sopra citate;
- 2- La presenza del Parco del Sile e dell'annesso e vasto villaggio residenziale;
- 3- L'estratto della zona acustica del comune di Treviso da cui risulta chiaro che le aree di zonizzazione acustica A, B e C non rappresentano la corretta realtà acustica dell'intorno aeroportuale perché, in realtà, la forte rumorosità si estende anche verso **est rispetto al punto di misurazione avvenuta**, ovvero verso la parte più popolosa della città' di Treviso.

Questo dato tecnico dovrebbe far riflettere i membri della Commissione aeroportuale (ex art.5) per farli decidere a modificare i confini delle aree A, B e C dell'Estratto della zonizzazione acustica aeroportuale di Treviso, qualora pubblicate ma che, stando alla pubblicazione della società "Aerohabitat Centro Studi", consultabile sul web, dette aree con classificazione A, B e C, non risultano essere pubblicate.

A tale riguardo si riporta quanto scritto in detta pubblicazione specializzata "Aerohabitat": *"Ebbene, visto l'obbligo di Legge dal 2005 di avere per ogni aeroporto il piano di zonizzazione acustica, indispensabile strumento per definire il Piano Regolatore Generale (PRG) e le conseguenti limitazioni all'edificabilità, per quale ragione manca l'integrazione della zonizzazione acustica aeroportuale? Manca di fatto l'identificazione delle zone a 60-65-70 Lva e oltre"*.

H- Documento Determinazione di indicatori di inquinamento acustico in ambiente esterno.

Rapporto di Prova 83/2016 del 13.01.2017.

In questo documento:

- a- vengono descritte le Misurazioni in Doppio eseguite presso la stazione fissa del campo sportivo di Canizzano (**Allegato 10**) anche col supporto della stazione mobile ARPAV dall'11.11.2016 al 21.11.2016;
- b- a pagina 2 del documento viene scritto che il microfono è posto a 3 mt dalla parete nord dello spogliatoio, a 2 mt dalla recinzione del campo, a 4 mt da terra.

Osservazione:

- a- La Figura n.2 di pagina 2 conferma che la stazione è collocata a circa 500 mt a SSE della testata pista 07 della pista al di là di due file compatte di alberi posti lungo le rive del fiume (Parco del Sile - classe acustica I)- L'elemento di barriera arborea visibile nell'**Allegato 10** potrebbe causare una possibile rifrazione o variazione della direzione di propagazione dei raggi sonori potendo così far registrare eventi acustici minori rispetto al dato reale rendendolo non completamente attendibile.

La Figura 3, di pagina 2, mostra che il microfono ARPAV è posizionato in presenza di ostacoli di altri alberi della recinzione laterale che è posta a 4 mt sulla sinistra del microfono (**Allegato 10**), che , però, stranamente non viene fatta vedere nella figura n.3, ma che è visibile nella figura n.2.

- b- Per quanto appena detto, le condizioni del posizionamento del microfono riportate ai paragrafi "a" e "b" (sopra riportati alla pagina 15, punto 4H), sono in violazione del D.M. 31.10.1997. art. 5 che statuisce:

"Il microfono deve essere posizionato in modo che la linea di vista tra il microfono e tutte le possibili rotte di sorvolo non sia interrotta da alcun ostacolo solido. Il microfono deve essere posizionato ad una altezza non inferiore ai 3 mt dal piano campagna nel caso di superfici libere ovvero del piano di appoggio di un edificio. La distanza del microfono da eventuali superfici riflettenti verticali deve essere almeno pari alla loro altezza riferita al microfono stesso".

Detto posizionamento risulta, altresì in violazione della Normativa Linee Guida ISPRA, pagina 22, paragrafo 3, 4 e 5 dove viene statuito :



“La distanza dalla stazione di misura dall’edificio più vicino deve essere pari ad almeno il doppio dell’altezza dell’edificio”. Analizzando la Figura n.3 di pagina 2, la violazione della Norma delle Linee Guida ISPRA risulta palese. Essendo l’edificio alto 3 mt la distanza da rispettare tra l’edificio ed il microfono è quindi 6 mt e non 3 mt.

Inoltre, nella figura 3 (pag. 2) si nota, sullo sfondo, la presenza della doppia barriera arborea sulle rispettive sponde del fiume Sile, che si frappone tra il microfono e la pista nel punto in cui gli aerei si alzano in volo oppure toccano il suolo se in atterraggio.

Se si considera che (come prevedono le Linee Guida ISPRA, a pagina 22, comma 5), l’altezza del microfono deve essere preferibilmente compresa tra i 6 e i 10 mt, si evince che l’altezza reale del microfono posto a 4 mt da terra è in violazione dei requisiti richiesti dalle Linee Guida ISPRA.

A pagina 6, Figura 7 (**Allegato 31**), si nota che dalle ore 17.00 alle 17.40 sono rappresentati 4 superamenti dei valori acustici singoli con una frequenza intorno ai 6/7 minuti, con valore SEL di 92,7 dB(A) che corrispondono ad un valore Leq di 71,3 dB(A) il quale (secondo il DPCM 14.11.1997, Tabella “B”) risulta superiore ai valori massimi consentiti di LEQ 55 dB(A) diurno e 45 dB notturno per il quartiere di Canizzano, classe acustica III. Ulteriore violazione dei limiti di Legge.

Dalle Conclusioni delle misurazioni effettuate in doppio (a pagina 7) si legge che la misurazione ha fornito esito positivo in quanto il valore LVA registrato da ARPAV è 57,4 mentre il valore LVA di SAVE è 57,6 per cui la loro media è LVA 57,5 dB(A). Di conseguenza ARPAV conclude scrivendo che LVA 57,5 è inferiore al limite di 60 dB(A).

Introducendo il conteggio sulla base del valore SEL che, come già detto, dovrebbe essere necessariamente considerato in forza del DM 31.10.1997, Allegato “B”, comma 1, lettera “b” e comma 3 laddove, per i sistemi di misurazione “non assistiti”, è statuito che detti sistemi automatici devono avere la possibilità di individuare i profili dei sorvoli e attribuire ad ognuno di essi il valore SEL corrispondente.

Lo stesso concetto tecnico viene ribadito nelle Linee Guida ISPRA alla pagine n.9, dove è statuito: “Stazioni tipologia “V” per la determinazione delle violazioni delle procedure antirumore, dove è necessario rilevare, in modo preciso e accurato, i diversi parametri che caratterizzano il singolo evento rumoroso e attribuirlo correttamente, in maniera univoca, all’aeromobile responsabile”.

Osservazione sulle Conclusioni ARPAV dell’ultimo documento sul rumore in esame:

Va precisato che la classificazione dell’area del quartiere di Canizzano è definita impropriamente classe III perché detto campo sportivo è confinante con l’area che in realtà è prevalentemente residenziale che dovrebbe essere definita correttamente come classe II con limiti di emissione 50Leq in dB(A) diurno, 40 notturno ed eventualmente con limiti di immissione di 60 db(A) diurno e 50 dB(A) notturno.

Di più.

Detto Campo Sportivo è altresì confinante (**Allegato 11 e 12**) col **Parco Regionale del Fiume Sile di classe I** secondo l’Amministrazione di Quinto di Treviso, mentre per l’Amministrazione di Treviso è erroneamente classificato classe III. L’incongruenza risulta evidente.

Ancora. E’ sbagliato fornire il valore espresso in LVA su soli 11 giorni (rilevamenti dall’11.11.2016 al 21.11.2016) perché il valore LVA è il livello di valutazione del rumore calcolato su base annua (pag. 75, definizioni, Appendice “C” documento Linee Guida ISPRA doc. 27/12).

Più precisamente il DM 31.10.1997 definisce il livello di rumore aeroportuale LVA come Livello Energetico medio sulle 3 settimane dell’anno di maggior movimento, dovuto al solo contributo del passaggio degli aeromobili.

Dette precisazioni dimostrano la violazione dei valori limite fissati dalla Normativa delle zonizzazioni acustiche comunali classe III citate.



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

Per quanto fin qui rappresentato, i dati in contrasto citati sono da considerare un errore.

4- Indispensabile adozione di Rotte Dirette, meno Inquinanti nei decolli per pista 07-Necessaria Modifica dei routings attuali rispetto alle Uscite via Roska 5F e Rotar 6F(Vedere Allegato n. 14).

4.1 Per prima cosa va subito fatto notare che la traiettoria della nuova rotta, per come è stata rappresentata sulla Tribuna di Treviso del 29.03.2018 (**Allegato 35**), è difforme dalla traiettoria rappresentata nel documento "Nuove Rotte ENAV 2017" (**Allegato 34**) che è stato inserito nel documento di Aer Tre-SAVE di "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto A. Canova di Treviso".

Come si può ben notare, la traiettoria descritta dal documento di ENAV 2017, come sopra detto, percorre praticamente solo un brevissimo tratto sulla verticale della strada Tangenziale di Treviso nella direzione Est mentre la traiettoria che appare nella foto pubblicata sul quotidiano "La Tribuna di Treviso" in data 29.03.2018, del documento sopracitato elaborato da CIGA-AM, descrive una traiettoria migliorativa e molto più lunga sopra detta strada Tangenziale di Treviso.

Va inoltre fatto notare che dette "Nuove Rotte ENAC del 2018", con l'uso della pista **07** (Direzione da Quinto verso Treviso) sono sicuramente migliorative in termini di sicurezza di volo rispetto alle attuali procedure ENAV 2017 eseguite per pista 07 in cui i Piloti, sin dalla verticale dell'aerostazione, effettuano addirittura una ingiustificata e stretta virata a destra in contrasto con le Procedure pubblicate in AIP Italia (AD LIPH 6-1) come mostra la traiettoria (**Allegato n.3**).

Detta "stretta" virata a destra, ancora attualmente operata, è inoltre in contrasto anche con le procedure OACI (**Allegato n. 5A**) che prevedono parametri di "Banco di Virata" inferiori che consentono un maggior rateo di salita rispetto ai parametri di "Banco di Virata" attualmente eseguiti con riferimento alla critica virata stretta non autorizzata, che non è conforme alla traiettoria prevista dalla Procedura, come riporta l'**Allegato n. 3**.

In sintesi, ai fini della sicurezza dei voli, sarà bene ricordare comunque che le procedure delle nuove rotte edite da ENAV nel 2017, presentate nel contesto dello "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dell'aeroporto A. Canova di Treviso", pubblicato in aprile 2017, dovrebbero considerarsi non più valide in quanto nella primavera del 2018 ENAC ha presentato ufficialmente il documento "NUOVE PROCEDURE DI SALITA INIZIALE – AEROPORTO DI TREVISO" elaborate da AM - sezione CIGA dell'aeroporto di Pratica di Mare - Roma.

Nell'interesse della Sicurezza al Volo sarebbe bene che dette "Nuove Procedure di salita iniziale 2018" vengano al più presto rese operative, nell'uso della pista 07.

Ulteriori particolari operativi delle Procedure sono riportati nel successivo punto n. 5.

4.2 Fatte salve le necessità operative della "Difesa Aerea", cioè le necessità del solo "Traffico aereo militare Operativo", applicando al contempo il principio della permeabilità di tutti gli spazi aerei (Risorsa Nazionale -compresi gli spazi definiti "Militari") e in coordinamento con i servizi del Controllo del Traffico Aereo Militare, diventa importantissima e improcrastinabile l'adozione razionale di Rotte Aeree più brevi, "Dirette" (Allegato n. 14) da punto a punto per i decolli per pista 07 specie per quei voli con destinazione nelle Nazioni poste ad est dell'Italia (Paesi balcanici, Ungheria, Ucraina ecc.) e più brevi anche verso i paesi del Nord Europa (l'**Allegato 14**, Rotta "A", Rotta "B" e Rotta "C" è esemplificativo).

Le rotte "Roska 5F" e la "Rotta Rotar 6F" dovrebbero essere eliminate perché comportano un ingiustificato prolungamento dei tempi di volo e di conseguenza un maggior e inutile inquinamento atmosferico. In sostanza detta richiesta di accoglimento delle Nuove Traiettorie di volo (Rotta "A", Rotta "B" e Rotta "C") è indispensabile per ottenere un minor consumo di carburante, cioè minor inquinamento dell'atmosfera, un minor tempo di volo, una riduzione dei ritardi di volo accumulati, una migliore economia di scala dei costi connessi ed una semplificazione delle procedure di sorvolo della zona Strumentale del Locator di Venezia "VEN", ovvero dove a volte per necessarie ragioni operative (ad esempio ragioni meteo o altre) gli aerei vengono fatti attendere sulla verticale di detto Locator "VEN".



4.3 Al fine di diminuire il rischio dei decolli per pista 07 e in attesa che vengano adottate le procedure di decollo proposte da ENAV 2018 è improrogabile che l'Autorità preposta, in particolare l'ENAC, metta fine alle attuali virate accentuate verso destra e a bassissima quota sopra i quartieri perché esse sono difformi dalla traiettoria contemplata dalla Procedura (AIP Italia AD 2 LIPH 6-1) dove si nota che dopo il fine pista 07 i Piloti devono mantenere la traiettoria del prolungamento pista per almeno 4 km mantenendo in tal modo una maggiore capacità di salita per raggiungere più quota possibile che diventa indispensabile specie nei casi di emergenza. Dette virate strette, al contrario, attualmente vengono iniziate in modo ingiustificato sin dal sorvolo del fine pista davanti all'aerostazione.

Non si capisce la ragione per cui ENAC non si adoperi per imporre ai Piloti di eseguire la traiettoria iniziale di decollo per pista 07 così come prevista dalle procedure pubblicate in AIP Italia (AD 2 LIPH 6-1, Allegati n. 3 – n.14).

4.4 I decolli per pista 07, inoltre, dovrebbero essere limitati ai soli casi dovuti all'intensità del vento di forte intensità proveniente da Est e nei casi di condizioni meteo avverse al fine di limitare il forte disagio provocato dai sorvoli a bassissima quota sui quartieri di Treviso e quelli dell'interland a sud di Treviso.

Va notato che sin dall'inizio del periodo in cui fu proposto di far decollare una parte dei voli per pista 07 (dieci aerei al giorno per alleviare il disturbo a Quinto di Treviso, in direzione da Quinto di Treviso verso Treviso), era stato considerato che per il paese di Quinto di Treviso si sarebbe riscontrato un beneficio di alleggerimento del disturbo aereo in termini di rumore e di inquinamento dell'aria. Purtroppo non è stato così riscontrato. Infatti, dopo un certo periodo di tale procedura è stato accertato che il risultato è stato peggiorativo anche per la stessa Quinto di Treviso sia in termini di rumore che in termini di inquinamento. Questa considerazione tecnica si è maturata riscontrando che partendo dalla testata 07 (che è adiacente a Quinto di Treviso) il rumore percepito al suolo è maggiore rispetto a quando gli aeromobili decollavano per pista 25, cioè in direzione da est verso ovest, fase in cui il sorvolo del paese di Quinto avviene tra circa 100/200 mt). Allo stesso tempo a Quinto peggiora di molto anche la situazione di inquinamento dell'aria perché la movimentazione degli aerei che dal piazzale dell'aerostazione si portano fino sulla testata pista di Quinto, per poi decollare su pista 07, impiegano almeno 3/4 minuti di rullaggio in più rispetto ai decolli per pista 25. Ai 3/4 minuti citati di prolungata combustione al suolo vanno aggiunti almeno altri 3/4 minuti per la manovra di decollo per pista 07 per poi dirigersi sull'Antenna di Scandolara "TRE" - Treviso Locator (come previsto dalle attuali Procedure di Decollo in vigore) e da qui dirigersi verso le Uscite Standard della destinazione prevista. Va notato che la traiettoria di volo citata rappresenta un inutile allungamento dannoso ai fini del maggior inquinamento atmosferico, del maggior rumore, del maggior consumo di carburante, dei maggiori costi connessi e del maggior tempo di volo.

In conclusione, l'esperimento di effettuare il 30% dei voli verso Treviso nella speranza di alleggerire il disagio e il maggior inquinamento subito dagli abitanti di Quinto, è risultato un fallimento completo delle aspettative di minor inquinamento ambientale, a cui va posto un urgente stop nell'interesse stesso dei detti abitanti di Quinto.

Per tali ragioni tecniche i decolli per pista 07 (da Quinto verso Treviso) dovrebbero essere limitati ai soli casi dei voli con destinazioni verso aeroporti dell'est Europa ed eventualmente del nord Europa, come dimostra l'**allegato n.14**.

L'analisi dei numerosi riscontri negativi evidenziati conduce ad una sola conclusione: **L'aeroporto di Treviso non è compatibile con il territorio circostante, specie per aerei passeggeri di pesante tonnellaggio, come gli aerei B737 e A320 che attualmente operano a Treviso.**

5. **Mancata applicazione della procedura di decollo in massima sicurezza nella traiettoria di decollo per pista 07: virata repentina non prevista dalle procedure nazionali e internazionali.**

Va premesso che la Normativa internazionale OACI è stata recepita integralmente e senza modificazioni (dei profili di atterraggio e di decollo) nell'Ordinamento Italiano con il D.M. 3 dicembre 1999, punto 2d. (Allegato n. 7). Detta Normativa non viene purtroppo applicata. Perché?



Particolare attenzione si richiede, quindi, nel valutare il maggior rischio di “Sicurezza” e maggior disturbo arrecato ai Cittadini a causa del rumore aereo che si viene a concretizzare nei decolli per pista 07 (partendo dal lato ovest dell'aeroporto verso est con sorvolo dei quartieri di Treviso e degli altri quartieri extraurbani a sud).

In pratica i Piloti subito dopo il detto decollo per pista 07, effettuano una immediata virata a destra appena il velivolo si stacca dal suolo e quindi a bassissima quota sopra i quartieri citati (Allegato 12).

Detta virata “stretta” a destra causa una ridotta capacità di ottenere il massimo rateo possibile di salita che diventa essenziale in termini di sicurezza per ritornare all'atterraggio nel caso di una eventuale emergenza in decollo dovuta a emergenza idraulica o di altro problema tecnico o evento di “*bird strike*”, considerata la presenza di allevamenti ittici in prossimità della pista.

In sostanza i Piloti, in violazione della Normativa OACI che, come detto, è stata recepita nell'Ordinamento italiano:

- a- Non rispettano la traiettoria di decollo prevista dalla normativa A.I.P. “Procedura di salita iniziale documento AD 2 LIPH 6-1 (**Allegato n.3**)” che, invece, prevede il dover mantenere la traiettoria del prolungamento della pista 07 per almeno 4 km dal punto del fine pista 07 verso est. Effettuano, invece, come detto, una repentina virata a destra a bassissima quota sui popolosi quartieri;
- b- Quasi tutti i Piloti sembrano non rispettare i parametri delle condizioni operative della procedura di virata prevista dalla Normativa internazionale OACI (**Allegato n.5A -Banco di virata**) che, invece, sono parametrizzate sui concetti di antirumorosità e di massima sicurezza. Né i Piloti sembrano attenersi alla “Riduzione di spinta dei motori” (**Allegato n.5B**) così come prevede la normativa OACI;
- c- Per converso i Piloti si attengono alle procedure antirumore previste in A.I.P.-ENR 1.5-4 (**Allegato 6**) che sono più rumorose rispetto alle procedure antirumore OACI citate e quindi sono in contrasto con esse c he sono state recepite dall'ordinamento italiano con DM 13/12/1999 (Allegato n. 7) e successiva pubblicazione in G.A. Infatti i Piloti iniziano la “riduzione di spinta dei motori” a 1.500 piedi (492 mt) anziché a 800 piedi (240 mt) fino a raggiungere 3.000 piedi (900 mt di altezza) (**Allegato 5B**), provocando maggiore disturbo di rumorosità ai Cittadini.

Nota: Non è chiaro il perché ENAV continui a pubblicare in A.I.P. Italia la procedura antirumore attuale (**Allegato 6**) che è in contrasto con la Procedura OACI (**Allegato 5B**);

- d- Ulteriore criticità è rappresentata dagli atterraggi per pista 25. In detta fase di volo finale, prima di toccare la pista (davanti al piazzale dell'aerostazione), gli aerei devono necessariamente sorvolare a bassissima quota i quartieri a sud est della città: Sant'Antonino, la stazione ferroviaria Centrale e i quartieri di Santa Maria del Sile, di alcuni abitati di via Sant'Agnese (quartiere San Giuseppe) ed il Parco regionale del Sile, ad una quota che va dai 400 mt a scendere fino ad una quota di 30 mt, pressappoco sopra dette ultimi agglomerati urbani. I detti sorvoli a bassissime quote comportano forti disagi inammissibili per una qualità di vita accettabile.

Va precisato inoltre che in detta traiettoria di volo finale i Piloti non dispongono a bordo dell'ausilio del G.P. “Glide Path”: il dispositivo I.L.S (Instrumental Landing System) che fornisce l'indicazione elettronica del sentiero di discesa ideale che anche con scarsa visibilità indica al Pilota la giusta traiettoria dell'angolo di discesa sicuro. Detto ausilio del G.P. è possibile averlo solo quando la fase finale del volo avviene sulla pista 07, ma non per pista 25 che, come detto, non dispone del sistema I.L.S (Instrumental Landing System).

In sostanza i Piloti quando sono in finale pista 25, devono procedere “a vista” sorvolando a bassissima quota la città di Treviso per cui, al fine di assicurarsi il corretto angolo di discesa finale, devono fare affidamento sulla loro valutazione visiva delle luci del sistema **P.A.P.I.** (Precision Approach Path Indicator) collocato ai bordi laterali dell'inizio pista 25 senza però mai perderlo di vista. La situazione si complica nel caso di particolari condizioni avverse, esempio con nubi sparse oppure in caso di piovoschi sparsi qua e là, oppure nel caso che a terra qualcuno possa accendere del fuoco per bruciare sterpaglie dei campi posti nella zona del finale pista25, oppure nel caso di un frequentatore dei fiume Sile (pescatore, cacciatore o rematore)



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

che, involontariamente, getta via una cicca di sigaretta tra i tanti canneti secchi sulle rive del fiume innescando probabilmente un fumo che potrebbe impedire ai Piloti di mantenere la continuità visiva con le luci del "sistema P.A.P.I." della pista, nel tratto compreso tra gli aerei in finale e le dette luci del "sistema" citato. Dette critiche condizioni potrebbero causare serie difficoltà ai Piloti nel mantenere il giusto sentiero di discesa per atterrare sulla pista 25.

Nella detta procedura "a vista" per l'atterraggio per pista 25 si riscontra una ulteriore criticità rappresentata dall'altezza degli alberi lungo il corso del Parco del Sile che crescendo possono sfiorare il Piano inclinato degli Ostacoli come è accaduto alcuni anni fa, quando per necessità di sicurezza l'Autorità preposta ha dato l'ordine di "Capitozzare" gli alberi del Parco Regionale del Sile (sito S.I.C.) perché l'altezza era eccessiva. Detta capitozzatura innescò una serie di critiche sui mass media. Ma il dato della crescita degli alberi resta e può ripresentarsi continuamente a distanza di alcuni anni. Non a caso la stessa Carta degli Ostacoli AD 2 LIPH 3-1, datata 05/03/2015, (**Allegato n. 38**) riporta una serie di ostacoli fissi (alberature, campanili e pali di antenne varie) sia sul finale pista 25 e sul finale pista 07. Considerata la salvaguardia prevista dalla Legge istitutiva del Parco del Sile (sito S.I.C.), che tutela la flora e la fauna, sorge spontanea una domanda: c'è o non c'è l'incompatibilità ambientale tra le due realtà?

Raccomandazioni utili:

Per evitare ulteriori criticità/rischi per la popolazione e poter acquisire la massima quota possibile in assetto di volo orizzontale, è indispensabile, subito dopo il decollo per pista 07 (direzione città di Treviso), obbligare i Piloti affinché:

- a- rispettino la traiettoria di decollo pista 07 (**Allegati n. 3 - n. 14**) che prevede l'obbligo di rispettare la Procedura attuale in vigore, cioè mantenere l'assetto di prua pista 070° per una distanza di almeno 4 km dopo il fine pista sino in zona Casier Burci, utile per poter acquisire una quota ottimale e di sicurezza in breve tempo, che tra l'altro corrisponde esattamente a quanto previsto nelle procedure delle Nuove Rotte 2018 elaborate dall'Aeronautica Militare su carta intestata ENAC;
- b- rispettino le procedure antirumore OACI relative alle Procedure di banco di virata (**Allegato 5A**) e alle specifiche operative della spinta dei motori al di sotto i 1.000mt di quota (**Allegato n.5B**), ai sensi D.M. 3 dicembre 1999 art. 3 comma "d" che statuisce: "Recepimento integrale e senza modificazioni dei profili di atterraggio e decollo definiti dalla normativa ICAO". (**Allegato 7**).

6. Ulteriori carenze/criticità riportate dalla Pubblicazione specializzata Aerohabitat: (<http://www.aerohabitat.eu/news/dettaglio/archivio/2016/ottobre/article/aeroporto-treviso>)

Dall'esame della citata Pubblicazione specializzata, riguardo l'aeroporto di Treviso, sembrano mancare:

- a- l'integrazione della zonizzazione acustica aeroportuale;
- b- la perimetrazione della zonizzazione acustica aeroportuale a 60-65-70e oltre LVA;
- c- il piano di intervento di tutela dalle emissioni sonore;
- d- il piano di risanamento e di insonorizzazione del territorio;
- e- il piano di edificazione consentita;



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

- f- i requisiti richiesti dalla normativa della sicurezza europea (EASA), al termine della pista 25 e della pista 07, non risultano conformi alle dimensioni delle superfici richieste;
- g- i requisiti della protezione della flora e della fauna, presenti nell'area del Parco Regionale del Sile, sito S.I.C., che circonda l'aeroporto quasi su tre lati, dovrebbero essere soggetti a tutela al pari degli altri Parchi Regionali e Nazionali riportati in AIP Italia. Detto Parco del Sile non risulta iscritto nell'elenco dei Parchi Nazionali e Regionali dell'AIP Italia così come sono riportati, invece, tutti gli altri Parchi. Perché detto Parco regionale non viene riportato nella pubblicazione aeronautica A.I.P. Italia?
- h- l'apposita piazzola per le operazioni "de-icing" (sghiacciamento delle superfici mobili dei velivoli) (Allegati n. 32 – n. 33) per cui si teme che i reflui del trattamento chimico finiscano nel fiume Sile senza un preventivo trattamento;
- i- I Piani di abbattimento del rumore.

7- OSSERVAZIONI TECNICHE e ANALISI DEL DOCUMENTO "PROCEDURE NUOVE ROTTE 2018 Aeroporto A. Canova di Treviso" elaborate da C.I.G.A./Aeronautica Militare- Aeroporto di Pratica di Mare- Roma e redatte su carta intestata ENAC.

Senza ombra di dubbio le Nuove Rotte elaborate da C.I.G.A./Aeronautica Militare presentate nel **2018 (Allegato n. 35)**, sono la migliore proposta di traiettorie in sicurezza rispetto al documento delle "Nuove Rotte elaborate e proposte da ENAV nel **2017**", presentate lo scorso anno come allegato al famoso documento "Ottimizzazione dei voli al 2030" presentato da ENAC- AER TRE-SAVE nella primavera del **2017**.

Nell'analisi delle "Nuove Rotte elaborate da CIGA/A.M. **2018**" (**Allegato n. 35**), si nota che esse rappresentano minori criticità sia nei decolli per pista 07 sia per pista 25, nonostante il fatto che uno specifico requisito operativo, contenuto in dette "Nuove Rotte **2018**", è in aperta violazione del disposto OACI doc. 8168, Chapter 2, I-2-3-3, ben rappresentato nella Tabella I-2-3-1 (**Allegato n. 5A**) dove statuisce che il "Banco di Virata di **25**" va eseguito, **ma sopra i 915 mt (3.000 ft)**, contrariamente alle manovre descritte nel detto documento CIGA A.M., a pagina 3, in cui viene dichiarato che il "Banco di Virata costante a destra, di **25**" verrà iniziato e mantenuto sin da quando l'aereo raggiunge i **137mt (450 ft)** sul Waypoint 450 (che corrisponde alla verticale del sottopasso ferroviario posto tra i quartieri di S. Maria del Sile e quello di San Zeno) e da qui procedere verso il Waypoint 701 (Casier), il Waypoint 702 (Casale sul Sile), il Waypoint 703 (Cappella, frazione di Scorzè) e poi sulle SID previste.

Francamente si può sostenere che la quota di 137 mt di inizio virata, fatta sopra i quartieri densamente abitati citati, è una quota troppo bassa perché pregiudica la qualità della vita degli abitanti sottoposti al forte rumore e all'inquinamento dell'aria dovuto alla combustione degli aviogetti a bassissima quota.

Si conviene comunque affermare che le "**Nuove Rotte elaborate da CIGA/A.M. 2018**" **andrebbero da subito fatte eseguire** ai Piloti perché esse rappresentano una validissima alternativa alle strette e più rischiose traiettorie che da sempre continuano ad essere effettuate a bassissima quota sui quartieri di Treviso di Sant'Angelo, di Santa Maria del Sile, di San Zeno e altri) perché i Piloti eseguono una stretta virata a destra a fine pista 07, violando la prescritta traiettoria pubblicata sull' A.I.P.-Italia AD 2 LIPH 6-1 del 26 apr. 2018 (Allegato n.3) la cui validità, alla data odierna, risulta ribadita e confermata anche nel documento (A.M./ENAC 2018) delle Nuove Rotte denominato "Nuove Procedure di Salita Iniziale", alla **pagina n.3 (Allegato n. 37)**.



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

A pagina 3 del documento CIGA-AM 2018 (**Allegato n. 35**) è scritto: "...la virata viene effettuata ad una quota assegnata dal Controllore di volo oppure a discrezione del pilota". Nella realtà operativa, tranne casi eccezionali, il Controllore di volo non assegna mai una quota da raggiungere prima di iniziare la virata.

Dall'ascolto continuo delle comunicazioni terra bordo terra sulla frequenza 118.7 e dalle stesse registrazioni H24 di ENAV tra Controllore e Pilota si può sostenere con assoluta certezza che la realtà operativa corrisponde a quanto sopra detto, cioè che la virata avviene quasi sempre a discrezione dei Piloti che effettuano virate non corrispondenti ai requisiti richiesti dall'AIP, AD 2 LIPH 6-1 (Allegato n. 3) e dalla Normativa internazionale OACI doc. 8168, Chapter 2, I-2-3-3, ben rappresentato nella Tabella I-2-3-1 (Allegato n. 5A).

Qualche domanda è d'obbligo:

- Ma come è possibile che ENAC locale non si sia mai accorta delle **strette virate a basse quota** sopra i quartieri citati?
- Ma ENAC conosce oppure non conosce la normativa OACI del doc. 8168 sopra citato che deve essere rispettata perché essa è stata recepita nell'Ordinamento Italiano con D.M. Ambiente 3 dicembre 1999, art. 3, para "d", che statuisce: "Recepisce integralmente e senza modificazioni i profili di atterraggio e decollo come definiti dalla normativa ICAO/OACI?"
- ENAC, se conosce la Normativa, ha mai preso provvedimenti adeguati al rispetto della normativa OACI?

Nell'interesse della sicurezza aerea e della sicurezza al suolo nei quartieri sopra citati diventa improrogabile che ENAC provveda, da subito, a far rispettare le regole della virata fatta nella massima sicurezza evitando che i Piloti continuino a eseguire a propria discrezione le strette virate sopra la testa dei Cittadini.

Dovrebbe ENAC inoltre, far rispettare le Procedure Antirumore OACI con relativa "Riduzione di spinta dei motori" così come previsto dal Do. 8168, Figura I-7-3-App. 1 (**Allegato n. 5B**). Siamo proprio sicuri che ENAC si sia adoperata per far rispettare dette norme?

Nella Figura di pagina 5 (Documento CIGA-AM-2018 – **Allegato n. 35**) sono riportate la vecchia rotta e la nuova rotta per pista 07 proposta da CIGA-AM 2018. Detta Figura di pagina 5 vuole far credere che la "Vecchia Rotta", ovvero quella traiettoria che comporta il sorvolo della stazione Centrale FF.SS, sia quella traiettoria che fin ad oggi viene percorsa dai Piloti, ma non è vero. Infatti detta traiettoria corrisponde alla traiettoria ufficiale pubblicata sull'AIP, AD 2 LIPH 6-1 (**Allegato n. 3**) che dovrebbe essere regolarmente percorsa dai Piloti i quali, invece, non la percorrono perché, in violazione della norma citata dell'AIP e in violazione della norma OACI, i Piloti decidono a loro discrezione di iniziare la virata stretta a destra troppo presto, sin dal sorvolo del fine pista 07 di fronte all'aerostazione sorvolando a bassissima quota i quartieri citati. Dette violazioni causano maggiori disagi al suolo, minore capacità di salita dell'aereo, perché ovviamente un aereo in virata ha minore capacità del rateo di salita rispetto ad una traiettoria di volo che non ha una virata e causa inferiori parametri di sicurezza come volo condotto a bassissima quota in caso di una avaria che costringe l'aereo a dover tornare all'atterraggio.

L'altra traiettoria proposta da CIGA-AM 2018, quella che inizialmente si trova più a sud della "Vecchia Rotta", che però risulta ancora in vigore, dopo il sorvolo del punto denominato "Waypoint 450" (sottopasso FF.SS di Santa Maria del Sile) procede verso i punti PH 701 (Casier), PH702 (Casale sul Sile) e PH 703 (Cappella frazione di Scorzè), è sicuramente da preferire rispetto alla "Vecchia Rotta" pubblicata in AIP ma che nella realtà non viene mai percorsa, come già detto, per via della stretta virata a destra sin dalla verticale del fine pista 07.



Richiesta di Informazioni in tempo reale sul certificato acustico di ogni aereo che opera a Treviso.

Come noto a Treviso possono operare solo i voli che sono classificati come 3^a Categoria (Certificato acustico) Annesso 16, OACI Capitolo 3 (AIP Italia AD 2 LIPH 1-9). Ciò premesso si ritiene indispensabile che ai fini della giusta informazione ai Cittadini, tesa alla trasparenza dei dati di volo, **venga reso obbligatorio l'inserimento della classe di certificazione acustica 3^a categoria dell'aereo** nei dati del Piano di Volo che sono riscontrabili, in tempo reale, sui siti web "Flight Radar 24" o altri siti.

Questa metodologia da seguire, che non costa niente a Nessuno, è l'unica che consente ai Cittadini interessati il controllo reale e costante che a Treviso arrivino solo aerei di 3^a categoria acustica.

Osservazione dei decolli che avvengono col vento in coda (Tail wind)

La norma della Sicurezza del Volo stabilisce che, in caso di vento, l'aereo deve decollare col vento frontale e mai col vento in coda quando supera i 9,26 km/h (5 Kts-nodi). Nella prassi operativa il Controllore fornisce al Pilota l'intensità del vento e la direzione di provenienza per lasciare poi al Pilota la decisione se decollare col vento in coda. Nulla da meravigliarsi se a Treviso il Pilota decide di decollare con un vento in coda leggermente superiore ai 9,26 km/h (5kts), ovvero se l'intensità arriva a 7 oppure a 8 kts.

Desta perplessità, invece, quando il vento in coda supera il doppio del consentito, ovvero 10 kts cioè 18,5 km/h. Di più. Da continui monitoraggi in ascolto sulla frequenza 118.7, emerge che i decolli col vento in coda avvengono anche con 24 km/h (13 kts), ben oltre il doppio del limite consentito.

In tali situazioni di vento in coda, la situazione potrebbe comportare seri rischi in caso di decollo abortito per pista 07 con conseguente fuoripista, considerando le seguenti criticità dell'aeroporto di Treviso:

- ◆ la modesta lunghezza della pista, solo 2.420 mt,
- ◆ l'insufficiente superficie dell'area di arresto dopo il fine pista,
- ◆ gli ostacoli di tanti hangar posti a circa 100 mt sia sul lato destro sia sul lato sinistro, compresa la presenza dell'aerostazione e del deposito carburanti.

Per le peculiari e note ristrettezze della superficie aeroportuale di Treviso si rende necessario che la Normativa venga rivista con urgenza imponendo un limite dell'intensità del vento in coda, oltre il quale il decollo non può essere autorizzato.

8- Altre criticità:

- ✓ Un ulteriore aspetto fortemente critico sulla Sicurezza dei voli è la presenza di alcuni impianti di itticoltura, di cui i volatili sono fortemente attratti, che per Normativa dovrebbero essere distanti 13 km dall'aeroporto dei quali, nella realtà, una è situato a 150 mt dalla pista e numerosi altri a qualche km a monte dall'aeroporto, lungo il fiume Sile. (Allegato 11).

Al riguardo si fa riferimento alle disposizioni/valutazioni di ENAC descritte dalla pubblicazione "Aerohabitat" di cui qui si riporta il contenuto tecnico: "ENAC, anche in recenti documenti ha, segnalato come *"l'esistenza di acquacolture, allevamento di pesci (la loro dimensione e produzione) e le fonti attrattive per volatili equivalenti e altro"* non debbano essere localizzati ad una distanza inferiore a 13 km da aeroporti".



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

Detto questo ci si chiede come mai viene tollerata la presenza di un grande vivaio di piscicoltura che dista solo 120 mt dal bordo pista di Treviso? (**Allegato n. 11**).

- ✓ Si evidenzia lo stato critico dell'inquinamento acustico cui sono sottoposti i Residenti nell'intorno aeroportuale; tale situazione si protrae da anni con continuo peggioramento determinato dall'incessante incremento dell'attività aeronautica nell'oblio e nell'indifferenza generale ,nonostante sia stato imposto dall'anno 2007 il limite massimo di 16.300 movimenti/anno dal Ministero dell'Ambiente – Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, ribadito nelle sentenze del TAR Veneto e del Consiglio di Stato e successivamente nei 3 Pareri negativi dello stesso Ministero.



ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO

Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV) - Codice Fiscale: 94134970261

- 33- ;Non presenza della piazzola “Deicing”
- 34- Rotte proposte da ENAV primavera 2017
- 35- Nuove rotte proposte da A. M. primavera 2018
- 36 A Misurazione limiti di immissione
 - B Tabella B limiti di emissione e Tabella C limiti di immissione
- 37 Traiettoria decollo pista 07 da sempre in vigore e grafico nuove rotte 2018
- 38 Carta Ostacoli AD 2 LIPH 3-1

ASSOCIAZIONE COMITATO PER LA
RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
DELL'AEROPORTO DI TREVISO
Via Nogarè, 15 – 31055 QUINTO DI TREVISO (TV)
Codice Fiscale: 94134970261

Il Presidente

L'individuazione di violazioni alle procedure antirumore (lettera (b)) consiste nell'accertare il mancato rispetto delle disposizioni della Commissione Aeroportuale (art. 5 D.M. 31/10/1997), oppure di altre disposizioni normative in tema di procedure antirumore (D.M. 13/12/1999). La violazione può essere determinata attraverso la misura dei livelli sonori attribuiti a uno specifico evento aeronautico, quali EPNL, $PNLT_{Max}$, SEL, $L_{A_{Max}}$, in un preciso momento e in una data posizione, oppure sulla base di deviazioni (tenendo conto di tolleranze definite) dalle traiettorie attese, utilizzando anche informazioni relative al volo (tracciato radar, orario, tipologia di aereo, ecc.) rese disponibili dai fornitori dei servizi di traffico aereo.

Presupposto di base delle attività sopra descritte è la precisa e accurata determinazione, o stima se derivata da calcoli, del solo rumore connesso alle attività aeroportuali senza il contributo del rumore proveniente da altre sorgenti.

Oltre a tali obiettivi, può risultare di interesse rilevare il livello di inquinamento acustico prodotto dall'insieme di tutte le sorgenti sonore (quindi non soltanto dal traffico aereo) in aree esterne all'intorno aeroportuale. In quest'ultimo caso la modalità di organizzazione ed esecuzione del monitoraggio e la scelta dei parametri considerati è differente. Il rumore in una stazione di monitoraggio, sia essa all'interno o all'esterno dell'intorno aeroportuale, può essere descritto infatti tramite misure di livello equivalente ($L_{A_{eq}}$) che non richiedono di per sé la correlazione con gli eventi aeronautici, sebbene la collocazione delle stazioni di misura sia determinata dalla presenza dello scalo. In tale contesto, la rilevazione di un parametro che descrive il rumore derivante da tutte le sorgenti, e non solo da quello prodotto da aeromobili, costituisce il cosiddetto "rumore ambientale". È evidente che una misura di rumore ambientale non può essere considerata una misura di rumore aeroportuale, per il quale è necessario discriminare in maniera corretta, affidabile e comprovata, il contributo dovuto agli aerei rispetto al rumore che proviene da altre sorgenti.

1.2 Componenti del sistema di monitoraggio

Ai sensi del D.M. 20/05/1999 si devono distinguere tre componenti del sistema di monitoraggio:

- (a) Le stazioni di rilevamento dei livelli sonori;
- (b) Le stazioni meteo per la determinazione dei parametri di interesse (temperatura, pressione, umidità, velocità del vento);
- (c) Il centro elaborazione dati.

Le caratteristiche specifiche di ciascun componente sono stabilite dalla legislazione attualmente in vigore. Nel seguito saranno illustrati i requisiti generali delle stazioni di misura e del centro di elaborazione dati.

Le stazioni di rilevamento dei livelli sonori si possono distinguere in tre categorie, in funzione degli scopi specifici:

- A. Stazioni di monitoraggio ambientale, sono stazioni dove è incerto il contributo relativo delle diverse sorgenti e per le quali non è necessario attribuire a ogni evento rumoroso la specifica causa.
- M. Stazioni di monitoraggio del rumore aeroportuale, dove è necessario distinguere gli eventi di origine aeronautica da quelli dovuti ad altre sorgenti; deve, quindi, essere determinato in modo preciso e accurato il contributo del rumore di origine aeronautica ai fini della valutazione dell'indice L_{VA} e/o dell'estensione delle zone A, B, C.

13.11.2017



ARPAV
Agenzia Regionale
per la Protezione e
Pulizia Ambientale
del Veneto

ALLEGATO N° 20
PAGINA 1 DI 2



Sistema di gestione certificato
UNI EN ISO 9001:2008



Dipartimento Provinciale di Treviso
Via Santa Barbara, 5/a
31100 Treviso Italy
Tel. +39 0422 558515
Fax +39 0422 558516
e-mail: daptv@arpa.veneto.it
PEC: daptv@pec.arpa.it

Prot. n Treviso,
(il numero di prot. e la data sono riportati nel file "segnatura.xml allegato alla presente")
Cl. X.20.00

Sig
Valdo Tamantini



e p.c.

Spett.le
Prefetto di Treviso
protocollo.preftv@pec.interno.it

Spett.le
Comune di Treviso
postacertificata@cert.comune.treviso.it

Spett.le
Comune di Quinto di Treviso
comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it

Spett.le
Comune di Zero Branco
legalmail@pec.comunezerobranco.it

Spett.le
Provincia di Treviso
protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it



OGGETTO: Richiesta informazioni in merito al monitoraggio aria e rumore nei pressi dell'aeroporto Canova di Treviso

Egregio Signor Tamantini

In riferimento alla sua nota del 9/10/2017, acquisita al protocollo ARPAV n 95223 nella medesima data, la informiamo di quanto segue.

Per quanto concerne il rumore aeroportuale, la verifica della rispondenza del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale gestito da Save-Aertre è stata svolta da Arpav unitamente a Ispra nel 2013, indi è stata ripetuta da Arpav nel 2015; i relativi documenti sono disponibili sul sito internet dell'Agenzia all'indirizzo www.arpa.veneto.it/arpav/chi-e-arpav/file-e-allegati/dap-treviso/rumore/aeroporto-canova-verifiche-arpav/aeroporto-canova-verifiche-arpav. È vero che dopo il 2015 la configurazione del sistema è ulteriormente cambiata, tuttavia essendo tuttora in corso, all'interno della Commissione ex art. 5 DM 31/10/1997, la discussione iniziata nel 2016 relativamente all'attuazione di un'eventuale sperimentazione di nuove rotte di decollo, finora è apparso opportuno attendere la conclusione della discussione stessa in modo da svolgere una nuova verifica a configurazione assestata, dato che il posizionamento delle stazioni di misura dipende dalle rotte prescelte. Si fa peraltro presente che la "validazione ISPRA", sebbene attuata per l'aeroporto di Treviso, non è prevista da disposizioni di legge.

Le relazioni sulle verifiche fonometriche eseguite da Arpav nel 2015 e nel 2016 sono pure disponibili all'indirizzo sopra indicato. Per quanto riguarda l'anno corrente, i dati delle misure effettuate sono in corso di elaborazione.

ARPAV - prot. nr. 0107321/2017 del 13/11/2017 - U

CATEGORIA

V.

Stazioni per la determinazione delle violazioni delle procedure antirumore, dove è necessario rilevare, in modo preciso e accurato, i diversi parametri che caratterizzano il singolo evento rumoroso e attribuirlo correttamente, in maniera univoca, all'aeromobile responsabile.

Una stazione di misura può appartenere a più di una delle tipologie sopra elencate, in funzione delle proprie caratteristiche. Sono ritenute non compatibili, e quindi mutuamente esclusive, le tipologie A e M.

L'ubicazione della stazione di misura deve essere consistente con lo scopo che ci si prefigge con la sua installazione. Ad esempio, le stazioni di tipo "V" devono individuare con precisione tutte le violazioni delle procedure antirumore, quantificando con la minima incertezza possibile il parametro acustico da controllare, pertanto è necessario evitare sorgenti interferenti. Tale requisito può essere considerato accessorio per la valutazione del rumore ambientale (nelle stazioni di tipo "A"), dove invece è sufficiente la misura complessiva del suono che arriva al microfono, cioè il rumore totale, prodotto da tutte le sorgenti presenti nell'area.

Va osservato che, nella logica del legislatore, la determinazione su base previsionale dell'intorno aeroportuale precede l'installazione del sistema di monitoraggio. La scelta dei siti di misura dovrebbe quindi essere successiva sia alla definizione delle zone A, B, C nell'intorno aeroportuale, sia alla definizione delle procedure antirumore, di competenza della Commissione Aeroportuale.

Allo scopo di monitorare l'estensione dell'intorno aeroportuale e rilevare valori puntuali dei descrittori acustici del rumore dovuto ai sorvoli degli aeromobili, alcune postazioni di misura possono essere posizionate anche all'esterno di esso: tali postazioni, se discriminano correttamente il rumore aeroportuale dalle altre sorgenti, garantiscono la verifica del rispetto dei limiti dell'infrastruttura al di fuori della fascia di pertinenza.

Il monitoraggio nella fase precedente alla determinazione dell'intorno aeroportuale assume il significato di una valutazione della situazione esistente, a salvaguardia dell'esposizione della popolazione al rumore ambientale, di cui il rumore aeroportuale è spesso la parte predominante, e va quindi condotto prevalentemente presso le aree abitative in prossimità dell'aeroporto. I risultati di tale monitoraggio possono essere tenuti in considerazione nella determinazione dell'intorno aeroportuale, insieme a una necessaria e opportuna valutazione delle destinazioni urbanistiche previste e i piani di sviluppo dell'aeroporto.

L'individuazione o la modifica delle curve di isolivello L_{VA} e/o delle procedure antirumore di un aeroporto comporta necessariamente un'attenta valutazione ed, eventualmente, una riconsiderazione della localizzazione di ciascuna stazione di monitoraggio o, quantomeno, di quelle interessate dalle modifiche.

La normativa vigente non stabilisce alcun criterio specifico per individuare il numero di postazioni necessarie a monitorare il rumore aeroportuale. Nel paragrafo 2.1.1 del presente documento è fornito un metodo per individuare il numero opportuno di postazioni.

Le caratteristiche specifiche della strumentazione e degli apparati dedicati al suo funzionamento devono essere tali da garantire che la misura avvenga in condizioni ottimali: questo implica, oltre alle richieste di aderenza agli standard come fissato dal legislatore, l'utilizzo di tutti quegli accorgimenti che garantiscano al meglio la continuità delle rilevazioni e il funzionamento completamente automatico della misura.

La continuità temporale dei rilevamenti costituisce un elemento determinante per l'efficienza dei sistemi di monitoraggio. Relativamente alle stazioni di tipo "M", possono essere tollerate interruzioni

LETTERA ARPAV: ALLEGATO N° 20 PAGINA 2/2
DEL 13.11.2017

Per quanto riguarda infine la tipologia e l'entità delle infrazioni alle procedure antirumore di cui all'art. 2 del DPR 496/1997, questa attività non ha avuto luogo in quanto per l'aeroporto Canova le procedure stesse non sono state ancora stabilite.

In merito al posizionamento delle stazioni di rilevamento della qualità dell'aria, si ricorda che la rete del Veneto è il risultato del processo di adeguamento alle disposizioni del Decreto Legislativo n.155/2010. L'art. 5, comma 6 stabilisce che le Regioni redigano un progetto volto a revisionare la propria rete di misura tenendo conto della zonizzazione del territorio effettuata ai sensi dell'art. 3, comma 2 dello stesso decreto.

Il progetto contiene il Programma di Valutazione della qualità dell'aria, che individua le stazioni e la tipologia di monitoraggio da attuare nelle zone e agglomerati individuati. Tale programma, parte integrante del Piano di Risanamento e Tutela e Risanamento dell'Atmosfera PRTRA, approvato con DCR 90 del 19/04/2016, prevede la presenza di 35 stazioni fisse, tra le quali anche quelle di Treviso-via Lancieri di Novara e una nuova stazione a Treviso, disposte nel territorio in conformità ai criteri di ubicazione stabiliti nell'Allegato III al Decreto Legislativo n.155/2010.

Le due tipologie di stazione sono di seguito descritte:

Stazioni di misura di traffico: stazioni ubicate in posizione tale che il livello di inquinamento sia influenzato prevalentemente da emissioni da traffico, provenienti da strade limitrofe con intensità di traffico medio alta;

Stazioni di misura di fondo: stazioni ubicate in posizione tale che il livello di inquinamento non sia influenzato prevalentemente da emissioni da specifiche fonti (industriale, traffico, riscaldamento residenziale, ecc) ma dal contributo integrato di tutte le fonti poste sopravento alla stazione rispetto alle direzioni predominanti dei venti nel sito.

La stazione di misura di Treviso Via Lancieri di Novara è stata individuata come stazione di fondo mentre la stazione di misura di traffico nell'agglomerato di Treviso è situata a Treviso in Strada Sant'Agnese.

Ciò premesso si sottolinea che in viale Giotto a Quinto di Treviso non è presente alcuna stazione fissa di monitoraggio della qualità dell'aria di ARPAV, non sono mai state richieste né eseguite dall'Agenzia in tale sito campagne di misura con strumentazione mobile.

S'informa inoltre che ARPAV invia annualmente ad ISPRA i dati rilevati presso le stazioni fisse della rete di monitoraggio della qualità dell'aria del Veneto e pubblica sul sito dell'Agenzia la Relazione Regionale della qualità dell'aria con cadenza annuale <http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/riferimenti/documenti>.

Confidando di aver fornito informazioni utili porgiamo cordiali saluti.

Il Direttore del Dipartimento
Ing. Loris Tomiato
(documento firmato digitalmente)*

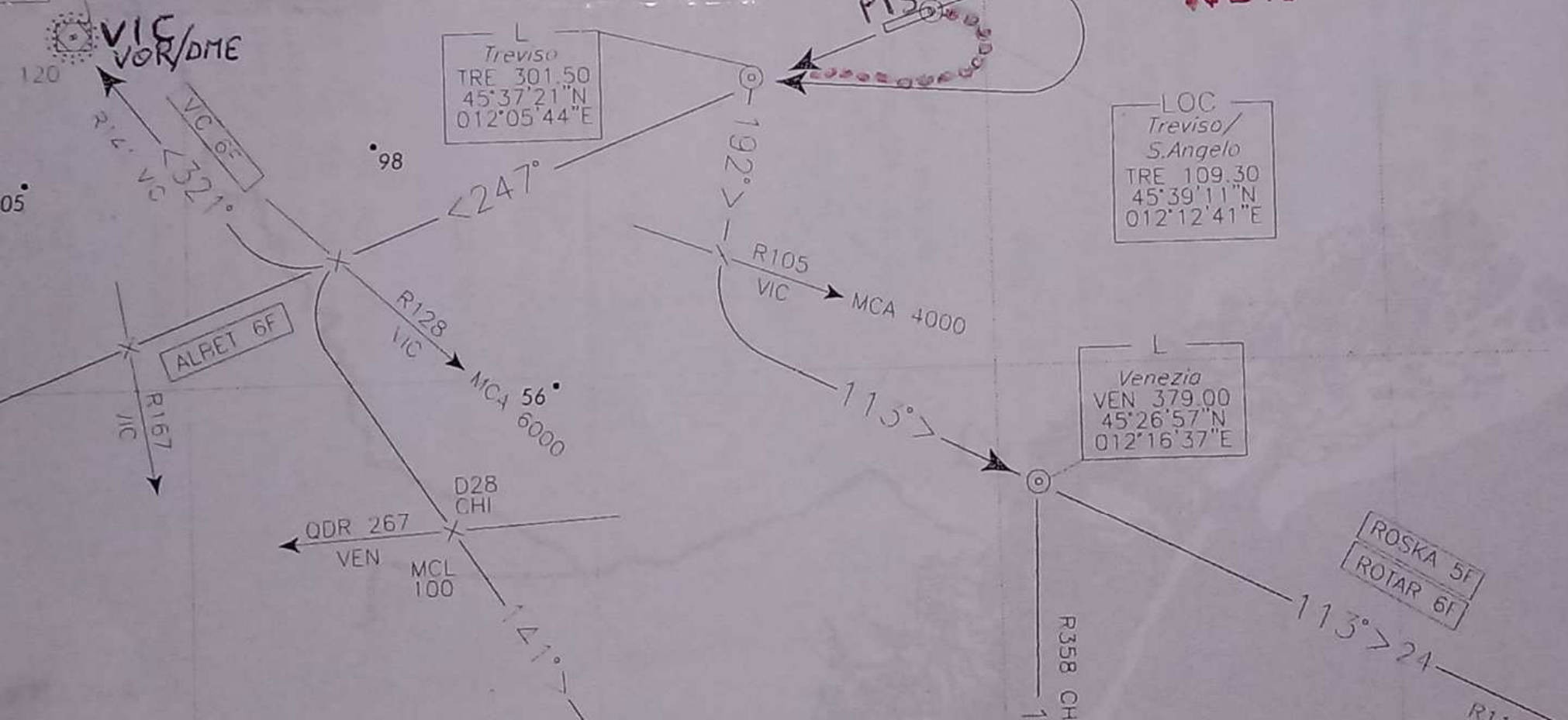
S.I.D. = PARTENZE STANDARD STRUMENTALI

ALLEGATO 3

AD 2 LIPH 6-1

SID	TREVISO / S. ANGELO
	TRACON ALT / 6000

LEGENDA:
 ——— TRAIETTORIA AUTORIZZATA
 - - - - - TRAIETTORIA IN VIRATA REALMENTE ESEGUITA NON AUTORIZZATA



ALLEGATO n. 4

→ D.M. 31.10.1997

→ **ALLEGATO B** - STRUMENTAZIONE E MODALITA' DI MISURA PER LA CARATTERIZZAZIONE ACUSTICA DELL'INTORNO AEROPORTUALE.

1. Il sistema di misura.

Il sistema di misura del rumore aeroportuale va distinto in:

a) sistema assistito;

b) sistema non assistito.

Il sistema assistito è specifico per misure effettuate con strumentazione mobile in cui può essere utilizzato un fonometro o integratore di classe 1 con caratteristiche previste dalla norme CEI 29-1 e CEI 29-10. Il fonometro deve essere in grado di misurare almeno il SEL e di poter memorizzare in forma numerica, su registratore di livello grafico o elaboratore elettronico, il LAF (Livello di pressione sonora ponderata "A" in costante di tempo Fast) dei movimenti aerei. Il sistema di misura assistito deve essere in grado di mantenere le specifiche CEI 29-10 anche nelle condizioni climatiche più avverse.

→ Il sistema non assistito è specifico per misure fisse di monitoraggio. Esso deve essere del tipo ad analizzatore di livelli, dotato di microfono per esterni con sistema di autotaratura. **Deve avere la possibilità di individuare**

→ **automaticamente i profili dei sorvoli, nonché attribuire ad ognuno di questi il valore di SEL corrispondente.** \otimes NB: SEL = SINGOLO PICCO DEL RUMORE

2. Individuazione degli eventi per i sistemi assistiti.

Nei sistemi assistiti è l'operatore che inizia la registrazione grafica o numerica al verificarsi dell'evento da misurare ovvero può ricavare gli eventi a posteriori da una registrazione grafica o numerica continua, potendo usare anche l'intermediazione di un registratore magnetico digitale dalle caratteristiche elettriche non inferiori a quelle indicate dalle norme CEI 29-1 e CEI 29-10 e successive modifiche, per quanto attiene la risposta in frequenza, stabilità e dinamica.

3. Individuazione degli eventi per i sistemi non assistiti.

→ Nei sistemi non assistiti, la procedura di rilevamento **deve consentire la discriminazione degli eventi sonori**

→ **prodotti dagli aeromobili civili da quelli di altra origine.** A tale scopo può essere adottato il criterio di definire una soglia per il livello sonoro LAF che deve essere superata da quest'ultimo per un periodo di tempo non inferiore ad una durata minima. Il valore di soglia deve essere il più basso possibile e comunque non inferiore ai limiti previsti dalla zonizzazione comunale. La durata minima di superamento della soglia stessa, è determinata sperimentalmente al fine di ottimizzare la discriminazione degli eventi sonori prodotti dagli aeromobili. Il livello sonoro LAF deve essere rilevato mediante catena fonometrica rispondente alle specifiche di precisione della classe

1 indicate nella norma CEI 29-10, e successive modifiche.

4. Determinazione del SEL e dei parametri correlati.

1. I sistemi di rilevamento non assistiti devono essere in grado di determinare:

1) il livello dell'evento sonoro SEL;

2) l'intervallo di tempo in cui è stata superata la soglia prefissata;

3) il tempo in cui si verifica;

4) rappresentazione grafica del LAF.

Nei sistemi assistiti è l'operatore che determina l'arco di tempo all'interno del quale, al verificarsi di un sorvolo, viene misurato il SEL.

5. Posizione del microfono.

Sia per i sistemi assistiti che non assistiti, il microfono deve essere posizionato in modo che la linea di vista tra il microfono e tutte le possibili rotte di sorvolo non sia interrotta da alcun ostacolo solido. **Il microfono dovrà essere posizionato su di una superficie solida acusticamente riflettente, ad una altezza non inferiore ai 3 m dal piano di campagna nel caso di superfici libere ovvero del piano di appoggio di un edificio. La distanza del microfono da eventuali superfici riflettenti verticali deve essere almeno pari alla loro altezza riferita al microfono stesso.**

6. Caratteristiche del microfono.

Nei sistemi di misura assistiti, deve essere usato un microfono con caratteristiche di precisione indicate al precedente comma 1 e dotato di schermo antivento. Nei sistemi di misura non assistiti, i microfoni della catena fonometrica devono essere in grado di mantenere le specifiche di precisione indicate al comma 1 nelle condizioni climatiche più sfavorevoli.

Il microfono deve essere inoltre protetto da schermo antivento e protezione antivolatili

ALLEGATO n 5 A

168
011
I.
LO

ICAO

PROCEDURE DI VOLO →

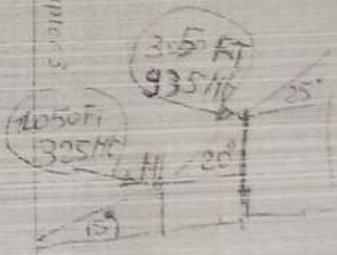
CHAPTER 3
NB 1 ft = cm 33

PARAMETRI DI VIRATA
CHAPTER 3

Table I-2-3-1 Turn construction parameter summary
CHAPTER 3

Segment or fix at turn location	Speed (IAS) ¹	Altitude/height	Wind	BANCOS DI VIRATA	FTT (seconds)			
					Bank establishment time	Pilot reaction time	Outbound timing tolerance	Heading tolerance
Departure	Final missed approach IAS + 10%, see Table I-4-1-1 or Table I-4-1-2 ²	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	Bank angle ² 15° FINO 305ME (1 000 ft) 20° VIRATA 305ME (1 000 ft) and 915 m (3 000 ft) FINO 915ME 25° above 915 m (3 000 ft)	3	3	N/A	N/A
En route	585 km/h (315 kt)	Specified altitude	95% probability wind or ICAO standard wind ¹	15°	5	10	N/A	N/A
Holding	Tables I-6-1-1 and I-6-1-2 ¹	Specified altitude	ICAO standard wind ¹	23°	N/A	5	N/A	N/A
		Specified altitude	ICAO standard wind ¹ in instrument wind	25°	5	0-6	10	5
Final approach to runway threshold	Table I-4-1-1 or Table I-4-1-2	Specified altitude	ICAO standard wind ¹	25°	5	0-6	N/A	5
Final approach	CAI A. n. 165 to 15 km/h (90 to 180 kt)	CAI A. n. 1500 m (5 000 ft)	ICAO standard wind ¹ DR leg: 56 km/h (30 kt)	26°	5	0-6	N/A	5

Part I - Section 2, Chapter 3



ALLEVA TO
5B

PARAMETRI
DI SALITA INIZIALE

Maintain positive rate of climb. Accelerate smoothly to en-route climb speed.
Retract flaps/slats on schedule.

900 m (3 000 ft)

240 m (800 ft)

Climb at $V_0 + 20$ to 40 km/h ($V_0 + 10$ to 20 kt)
Maintain reduced power
Maintain flaps/slats in the take-off configuration

Initiate power reduction at or above 240 m (800 ft)

Take-off thrust $V_0 + 20$ to 40 km/h ($V_0 + 10$ to 20 kt)

RIDUZIONE DEL RUMORE IN SALITA POST DECOLLO

TRA 240 ME
E 900 ME

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

Vertical Speed

PROCEDURA ANTIRUMORE (IN CONTRASTO CON LA PROCEDURA ANTIRUMORE DOC. OACI VASI ALLEGATO 5B)

c) 5 NM dal bordo del settore negli altri casi.

2.1 PROCEDURE ANTIRUMORE (Disposizione DGAC 42/674/A3/4.2 del 21 marzo 1996)

2.1 Procedure di salita iniziale

La procedura sotto descritta non si applica in presenza di avverse condizioni atmosferiche o per ragioni di sicurezza.

Durante la fase di salita iniziale i piloti dovranno mantenere i seguenti parametri:

- 1) fino a 1500 ft QFE:
 - a) potenza di decollo;
 - b) flap di decollo;
 - c) salita alla $V_2 + 10/20$ kt IAS nel rispetto dell'assetto massimo; *DI VISTA*
- 2) a 1500 ft QFE:
 - a) ridurre la spinta e salire alla $V_2 + 10/20$ kt IAS fino a 3000 ft QFE;
- 3) a 3000 ft QFE:
 - a) accelerare gradualmente fino alla velocità di salita in rotta retraendo i flap.

2.2 Procedure di avvicinamento e atterraggio

I piloti devono condurre il loro volo ad una velocità che permetta la manovra dell'aeromobile in configurazione pulita fino ad una distanza di circa 12 NM dal punto di contatto.

La velocità raccomandata è di $210 \text{ kt} \pm 10 \text{ kt}$ o minima di manovra se più alta.

La successiva parte dell'avvicinamento, sia strumentale che a vista, deve essere condotta con una pendenza opportunamente regolata per ottenere, se possibile una discesa continua, l'intercettazione del sentiero di avvicinamento non al di sotto di 3000 ft QFE e la stabilizzazione dell'aeromobile non oltre l'OM o posizione equivalente.

La tecnica di esecuzione deve prevedere un processo di decelerazione dell'aeromobile e di variazione della configurazione aerodinamica tale da ottenere velocità e configurazione finali all'OM, FAF o posizione equivalente.

L'applicazione di tale procedura è raccomandata purché essa sia compatibile con le istruzioni ATC e le condizioni meteorologiche siano favorevoli.

Sono consentite deroghe per avvicinamenti di precisione, CAT II e III.

L'avvicinamento, sia strumentale che a vista, dovrà essere effettuato con un angolo di discesa non inferiore all'angolo del sentiero di discesa ILS o non inferiore a 3° se non è previsto un ILS.

Comunque gli aeromobili che effettuano l'avvicinamento a vista dovranno intercettare il sentiero di discesa ad una quota non inferiore a 1000 ft QFE.

2.3 Disposizione DGAC n. 42/255/R2/1-9 datata 17 marzo 1997

Le procedure antirumore descritte nel para 2.1 si seguono nei seguenti aeroporti: Torino Caselle, Milano Linate, Milano Malpensa, Bergamo, Bologna, Ancona, Forlì (solo TKOF RWY 30), Napoli, Pescara, Reggio Calabria (solo TKOF RWY 15/33), Rimini, Roma Ciampino, Roma Fiumicino (TKOF RWY 25 escluso), Ronchi (solo TKOF RWY 09), Treviso S. Angelo (approvato a Treviso AD dalla DCA locale con provvedimento n° 404/2.32 del 2 febbraio 2001), Verona Villafranca (solo TKOF RWY 04/22); le procedure antirumore descritte nel precedente para 2.2 devono essere applicate a tutti gli aeroporti italiani aperti al traffico aereo civile.

L'uso del reverse ad una potenza superiore al minimo è permesso solo per comprovate ragioni di sicurezza o ragioni operative.

DOC 4444-PANS-ATM Paragrafo 6.5.7.1

3 ORARIO PREVISTO DI AVVICINAMENTO (EAT)

- 3.1 Ad un aeromobile in arrivo sarà comunicato un EAT quando il ritardo previsto è uguale o superiore a 15 minuti.

c) 5 NM of the sector boundary otherwise.

2.1 NOISE ABATEMENT PROCEDURES (Provision of Italian Civil Aviation Authority N 42/674/A3/4.2 dated March 21st 1996)

2.1 Initial climb procedures

Compliance with the procedures below shall not be required in adverse weather conditions or for safety reasons.

During the initial climb phase pilots shall maintain the following parameters:

- 1) up to 1500 ft QFE:
 - a) take-off power;
 - b) take-off flap;
 - c) climb at $V_2 + 10/20$ kt IAS or as limited by body angle;
- 2) at 1500 ft QFE:
 - a) reduce thrust and climb at $V_2 + 10/20$ kt IAS until reaching 3000 ft QFE;
- 3) at 3000 ft QFE:
 - a) accelerate smoothly to en-route climb speed with flap retraction.

2.2 Approach and landing procedures

Pilots shall conduct their flight at a speed which permits operation of the aircraft in clean configuration until reaching a distance of approximately 12 NM from touch down.

Recommended speed is $210 \text{ kt} \pm 10 \text{ kt}$ or the aircraft's minimum performance speed if higher than above.

Subsequent portion of the approach, either instrument or visual, shall be flown with a properly set slope to achieve, if possible, a continuous descent, the interception of approach path not below 3000 ft QFE and aircraft to be established not beyond the OM or equivalent position.

Execution technique must be performed with aircraft deceleration action and aerodynamic configuration change so as to achieve final speed and configuration at the OM, FAF or equivalent position.

Compliance with the above procedure is recommended provided that it is compatible with ATC instructions and weather conditions are favorable.

Non compliance is allowed in case of precision approach CAT II and III.

No instrument or visual approach shall be made at an angle less than the ILS glide path or less than 3° if no ILS is available.

Aircraft executing a visual approach shall intercept descent path at not lower than 1000 ft QFE.

2.3 Provision of Italian Civil Aviation Authority N 42/255/R2/1-9 dated March 17th 1997

Noise abatement procedures described in para 2.1 apply to the following aerodromes: Torino Caselle, Milano Linate, Milano Malpensa, Bergamo, Bologna, Ancona, Forlì (only TKOF RWY 30), Napoli, Pescara, Reggio Calabria (only TKOF RWY 15/33), Rimini, Roma Ciampino, Roma Fiumicino (TKOF RWY 25 excluded), Ronchi (only TKOF RWY 09), Treviso S. Angelo (approved in Treviso AD by local DCA with provision n° 404/2.32 dated 2nd February 2001), Verona Villafranca (only TKOF RWY 04/22); noise abatement procedures described in the above para 2.2 apply to all Italian aerodromes open to civil air traffic.

The use of the reverse thrust at power higher than idle is allowed only in the event of proven safety/operational reasons.

DOC 4444-PANS-ATM Paragraph 6.5.7.1

3 EXPECTED APPROACH TIME (EAT)

- 3.1 An EAT will be transmitted to an arriving aircraft subject to a delay of 15 minutes or more.

D.M. 3 dicembre 1999

ALLEGATO n. 7

Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti

(1) Pubblicato nella Gazz. Uff.

10 dicembre 1999, n. 289.

(2) Il presente provvedimento è anche citato

, per coordinamento, in nota all'art. 4, D.M. 31 ottobre 1997.

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

Articolo n. 3. - Procedure antirumore.

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.

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.

4. Confini delle aree di rispetto.



ALLEGATO 9

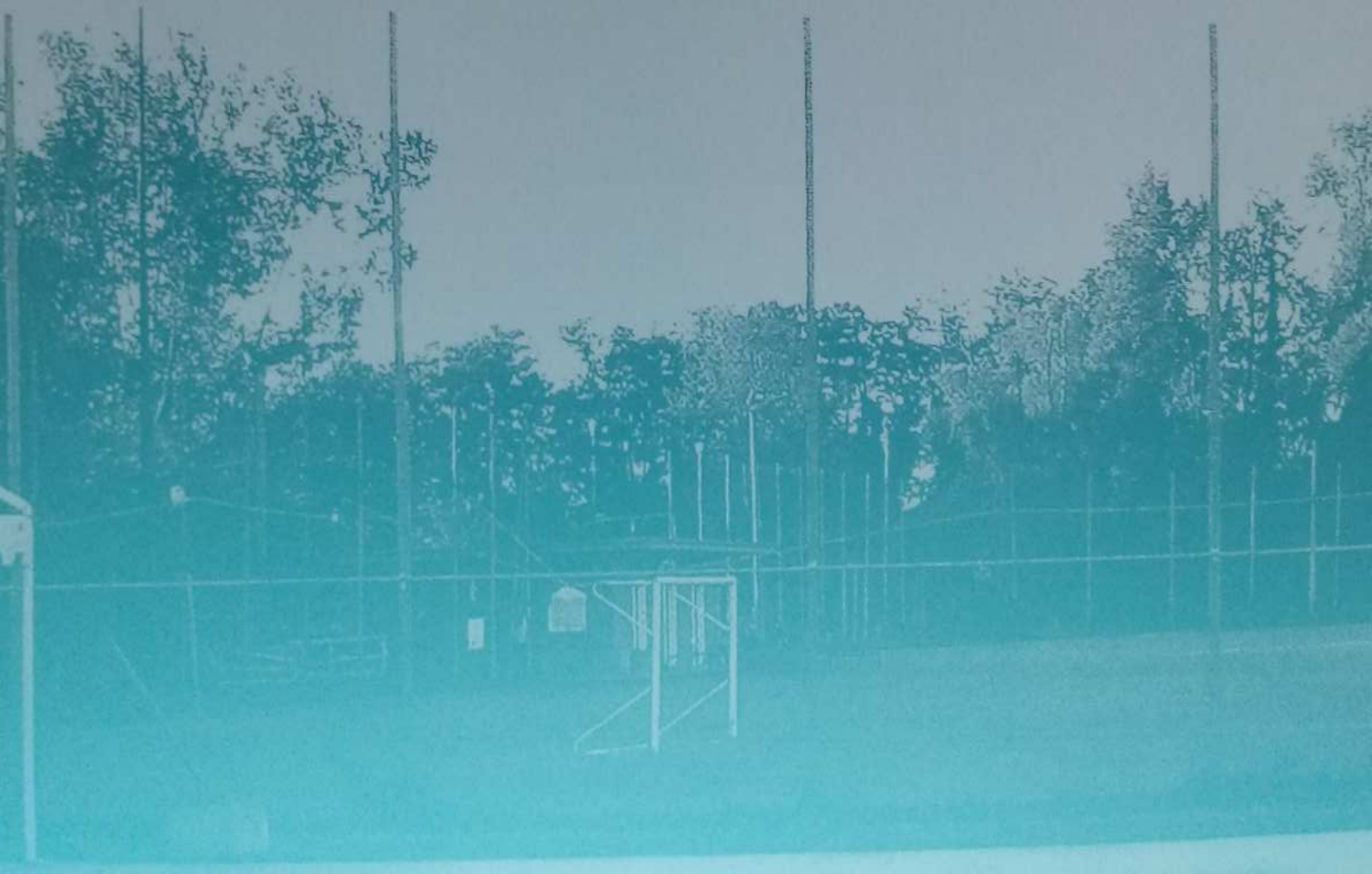
MICROFONO
NASCOSTO
DIETRO
LA CASA



ALLEGATO 10

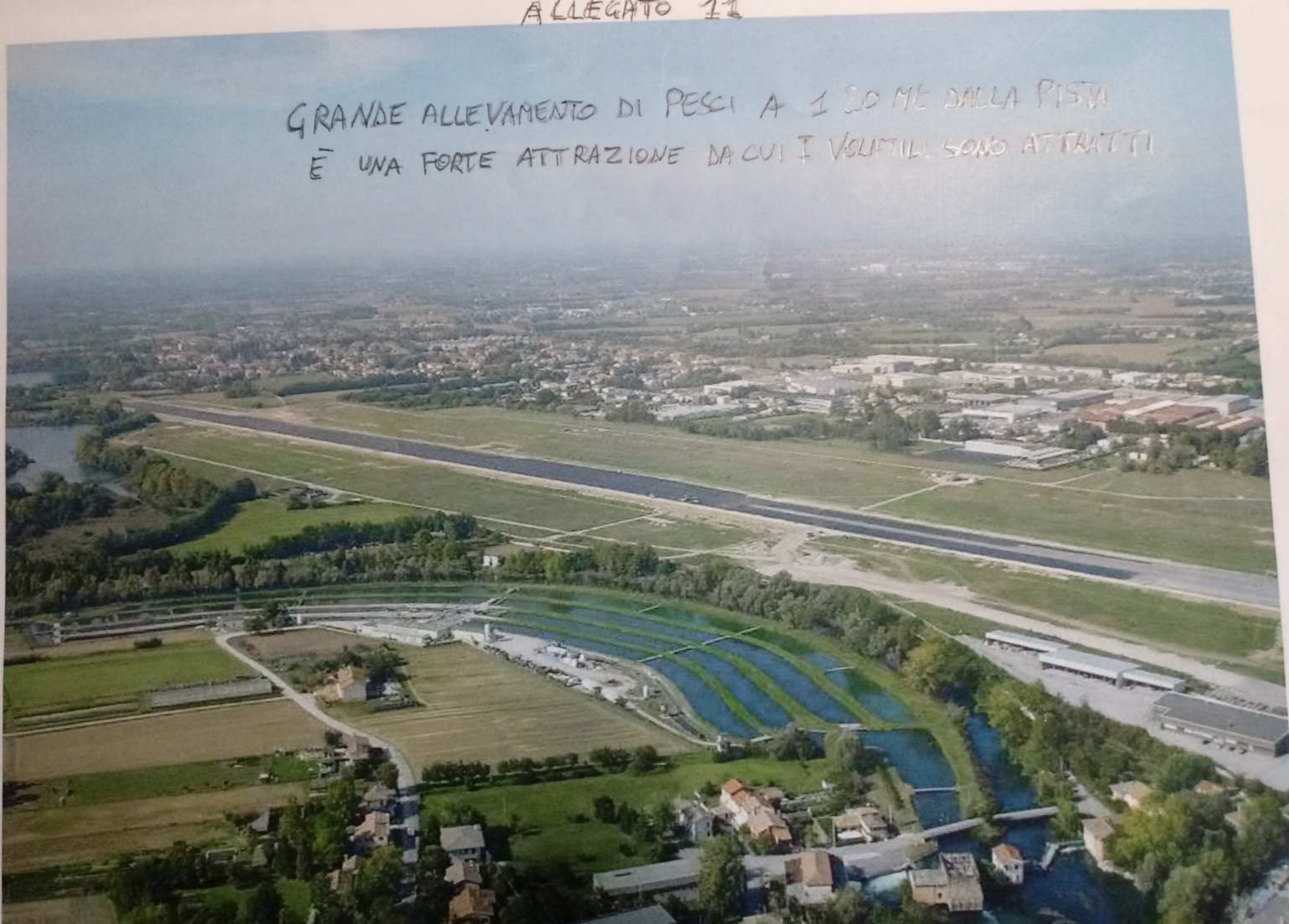
CAMPO SPORTIVO DI CANIZZANO

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



ALLEGATO 11

GRANDE ALLEVAMENTO DI PESCI A 120 ME DALLA PISTA
È UNA FORTE ATTRAZIONE DA CUI I VOLATILI SONO ATTRATTI



LA PISTA È AFFOGATA/ACERCHIATA DAI TANTI QUARTIERI
DI TREVISO, QUINTO DI TREVISO, CASIER E DI PREGANZIOL



ALLEGATO m. 13



L'AEROSTAZIONE SI TROVA QUI



PER CORSO RISPARMIATO DAI 30 AI 35 Km

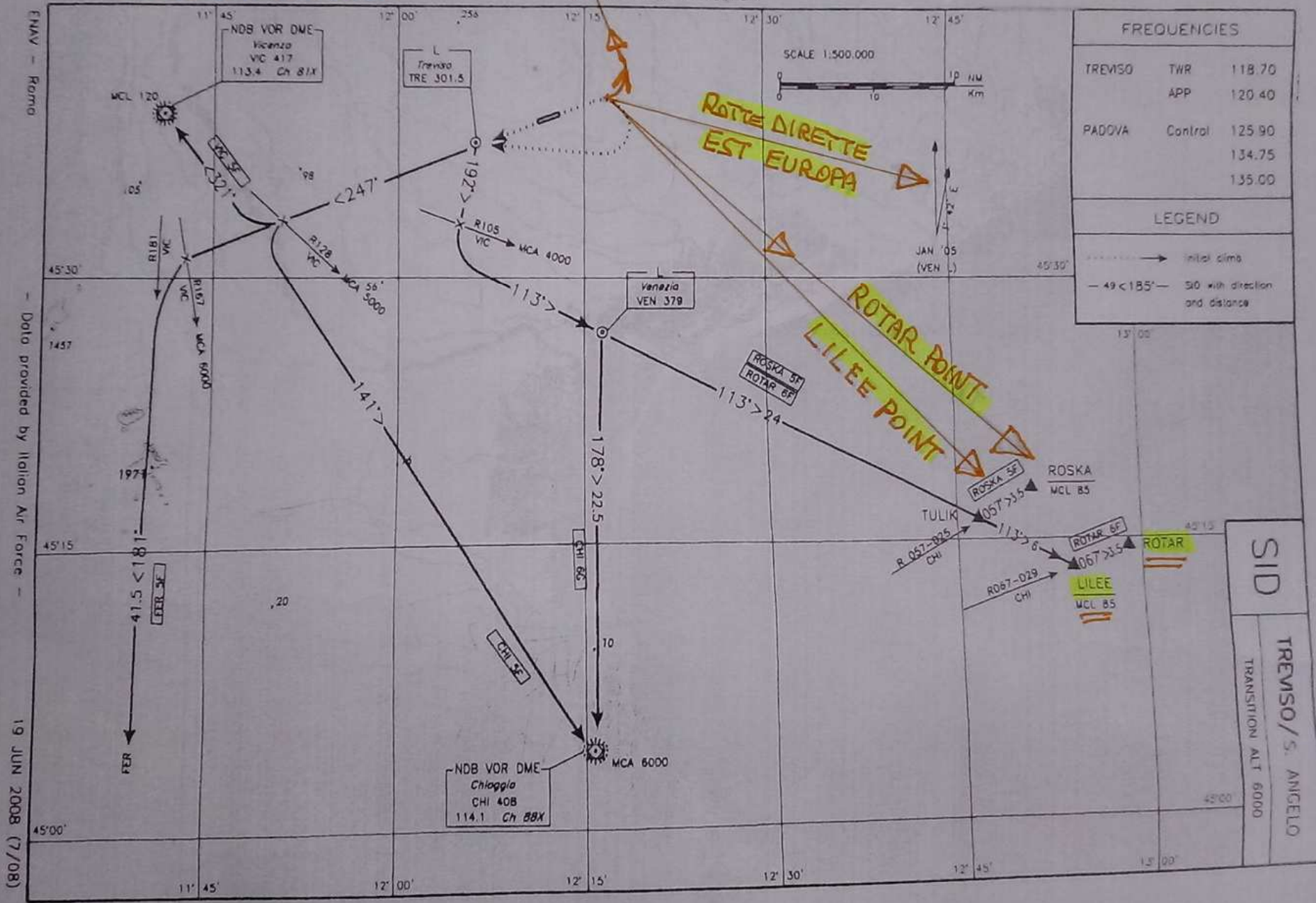
COLORE ARANCIO

ROTTE PROPOSTE A MINOR INQUINAMENTO ATMOSFERICO
 - A MINOR CONSUMO CARBURANTE
 - A MINOR TEMPO DI VOLO

ROTTE DIRETTE NORD EUROPA

ALLEGATO N° 14

CHANGE: NEW AD SECTION



FREQUENCIES		
TREVI SO	TWR	118.70
	APP	120.40
PADOVA	Control	125.90
		134.75
		135.00

LEGEND	
→	Initial climb
- 49 < 185' -	30 with direction and distance

SID
TREVI SO / S. ANGELO
TRANSITION ALT 6000

Data provided by Italian Air Force - 19 JUN 2008 (7/08)

- INDICE LVA 62 dBA

È SUPERATO IL LIMITE DI EMISSIONE $Leq = 50$ dB

- DOCUMENTO - MONITORAGGIO ARPAN
IV COMMISSIONE CONSIGLIO PROVINCIALE
COMMISSIONE AMBIENTE DEL 23 MARZO 2015

DATI DEL

11 AGO 2012

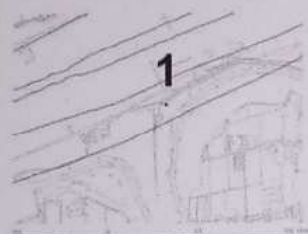


ALLE LATO N° 15

Esempio: via della Moncia, monitoraggio settimanale

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

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



	Leq(A) 2011	Leq(A) 2012	Limite di zona
Giorno	50	63	60 dB(A)
Notte	43	57,5	50 dB(A)

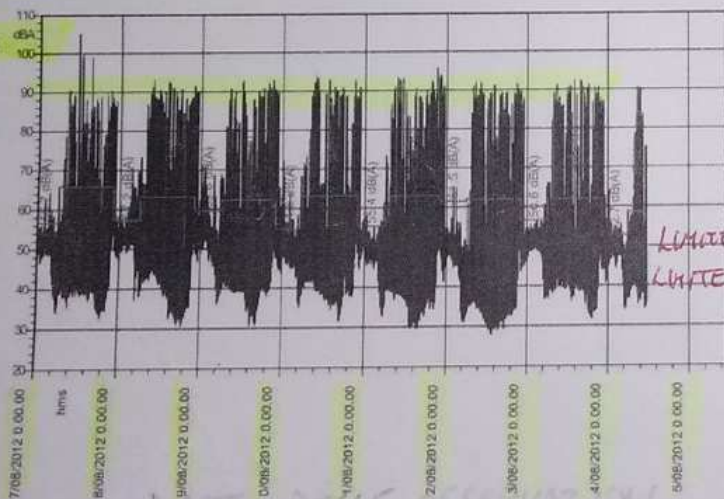
Indice L_{VA} del rumore aeroportuale	Limite L_{VA}
62 dB(A)	65 dB(A)

NON SI CAPISCE PERCHÉ VIENE RIPORTATO LIMITE LVA 65 dBA QUANDO L'INDICE LVA NON PUÒ SUPERARE 60 dBA COME DICE DT 31.19.97 ART. 6 comma 3

SUPERAMENTO

VEDI ALIQUOTI LIMITE VALORI

Andamento nel tempo del livello sonoro e livelli giorno-notte

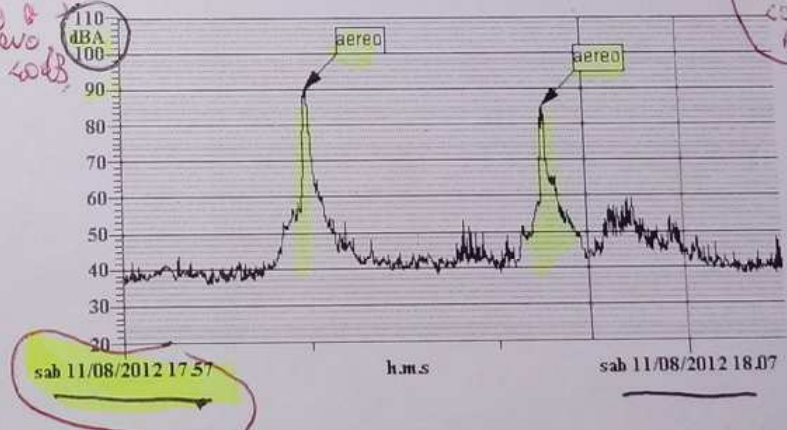


LIMITI SUPERATI DEL DOPIO DEL VALORE CONSENTITO

NB

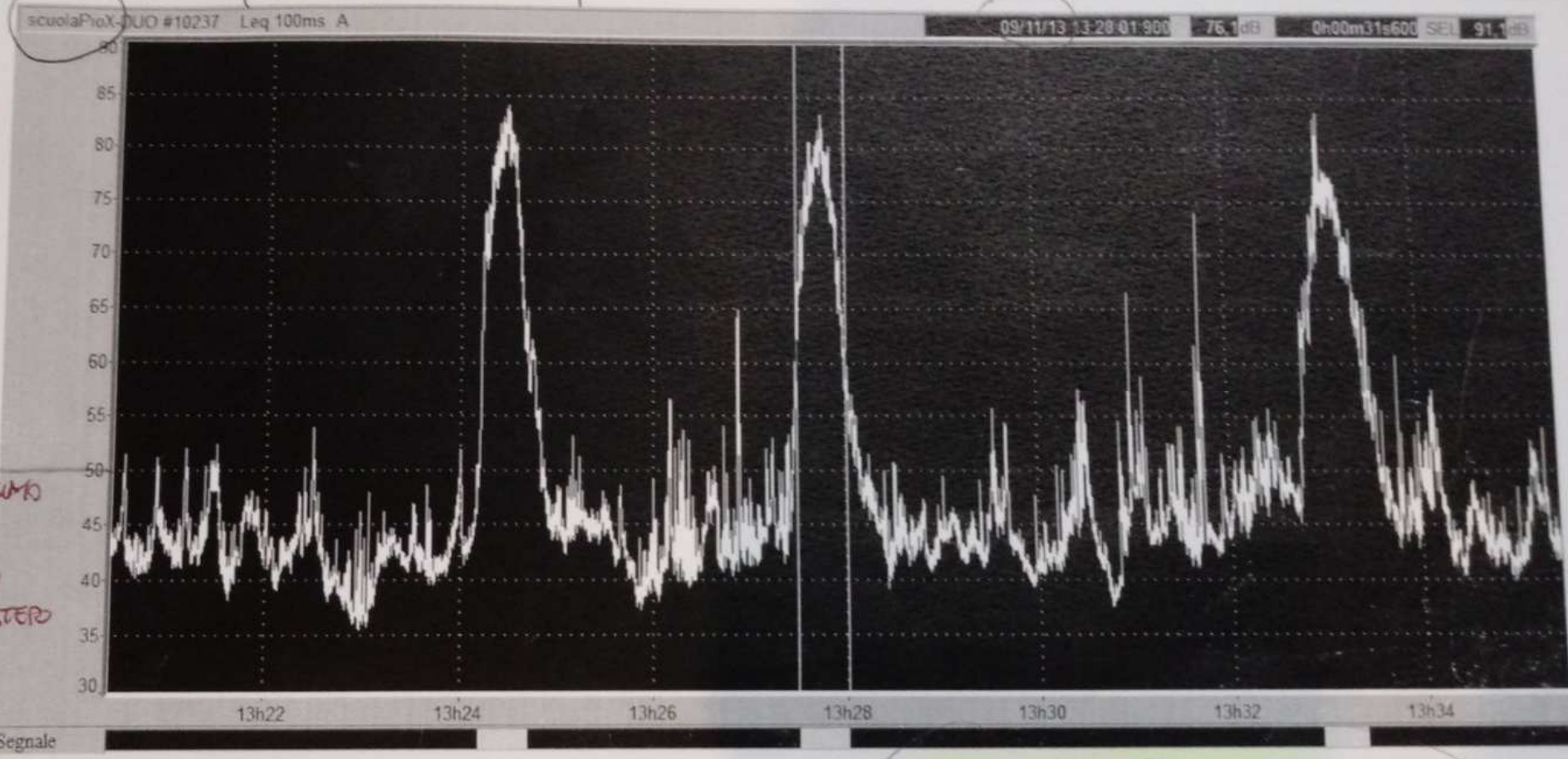
LIMITE GIORNO 50dB

LIMITE NOTTE 40dB



QUESTA È LA FIG. 47 DELLA RELAZIONE ARPAN-TREVIS -
PILORI DEL RUMORE NEL VICINARE DELL'AEROPORTO
IV COMMISSIONE CONSILIARE

ALLEGATO N° 16



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

NB: X AREE RESIDENZIALI
LIMITE NOTTE 40 e 50 GIORNO
VEDI PAG. 45 RELAZIONE

NB

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)

DA CONTESTARE IL VALORE LIMITE dB(A) RIPORTATO NELLA TERZA COLONNA, PERCHÉ I VALORI INI RIPORTATI NON CORRISPONDONO AI VALORI RIPORTATI IN TABELLA "B" (VALORI LIMITE DI EMISSIONE) DEL D.P.G.T. 14.11.97 CHE SUD:

RUMORE LIMITE MASSIMO

40 dB NOTTE
50 dB GIORNO

DECRETO LEGGE MINIST. AMBIENTE

14 NOV 1997



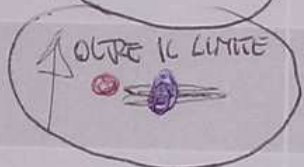
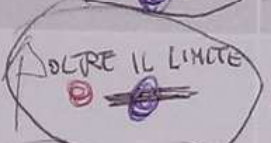
ALLEGATO 17

Confronto con i limiti di zona periodo diurno

- AREE PART. PROTETTE
- AREE PREV. RESIDENZIALI

DIURNO	NOTTURNO	VALORE LIMITE EMISSIONE Leg in dB(A) (ARTICOLO 2)
45	35	
50	40	

Punto di misura	Valore misurato dB(A)	Valore limite di emissione dB(A)	Classe acustica
VILLAGGIO RESIDENZIALE 150 M SU TESTATA 25 Chiesa di Sant'Angelo - TV	60,5	60 = OLTRE IL	III
200 M ALLA ROTONDA PICCOLA NOTTARESE VERSO ANZANO Via M. del Monaco - Q IN CENTRO	61,0	55	II
200 M WEST COMUNE OLIVE Vicolo Donatori di Sangue - Q	58	50	I
AREA RESIDENZIALE 400 M EST TESTATA 25 Via Sant'Angelo 180 - TV	57,0	60	III
RESIDENZIALE 100 M NORD AEROSTAZIONE Via Leoncavallo - TV	55,0	60	III
FINISCE 100 M DA TESTATA PISTA 25 Via Sant'Agnese - TV	57,0	60	III



AREA RESIDENZIALE
I LIMITI SONO
40 NOTTE
50 GIORNO

LIMITI
 50dB GIORNO
 40dB NOTTE



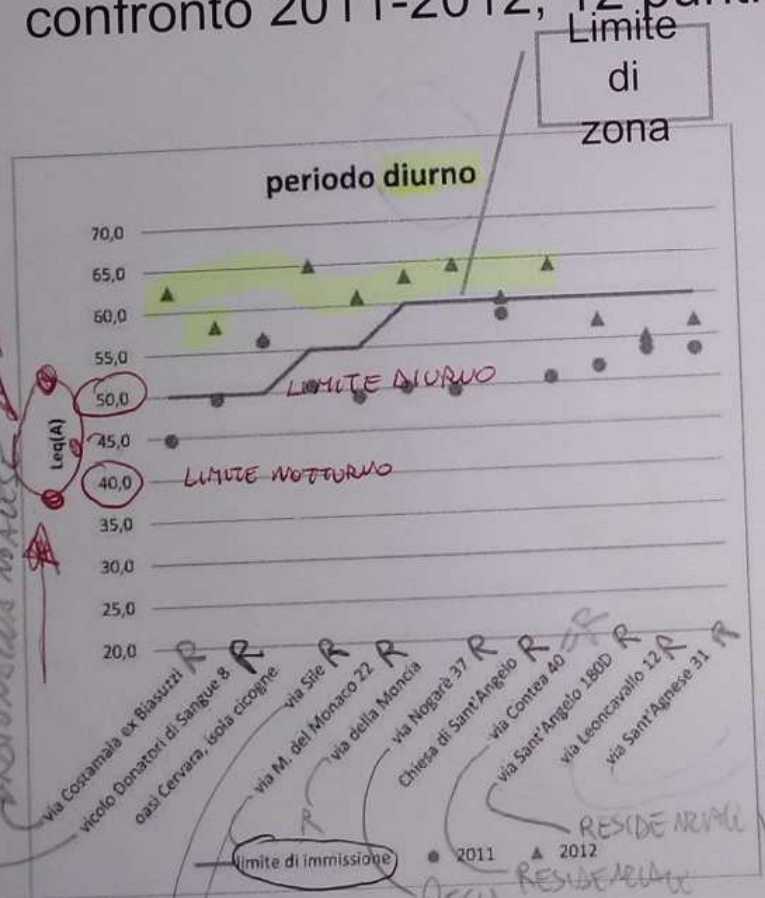
ALLEGATO 18

Rumore aeroporto "Canova":

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

LIMITE M-EMISSIONE L_{eq}(A)

INSELE ZONE RIFERITE SONO TUTTE ZONE URBANE, ECETTO PASTI CERAMICA



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

AMMISSIONE SUPERVIZIO ACUSTICO ACCERTATO

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

*R = RESIDENZIALE

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

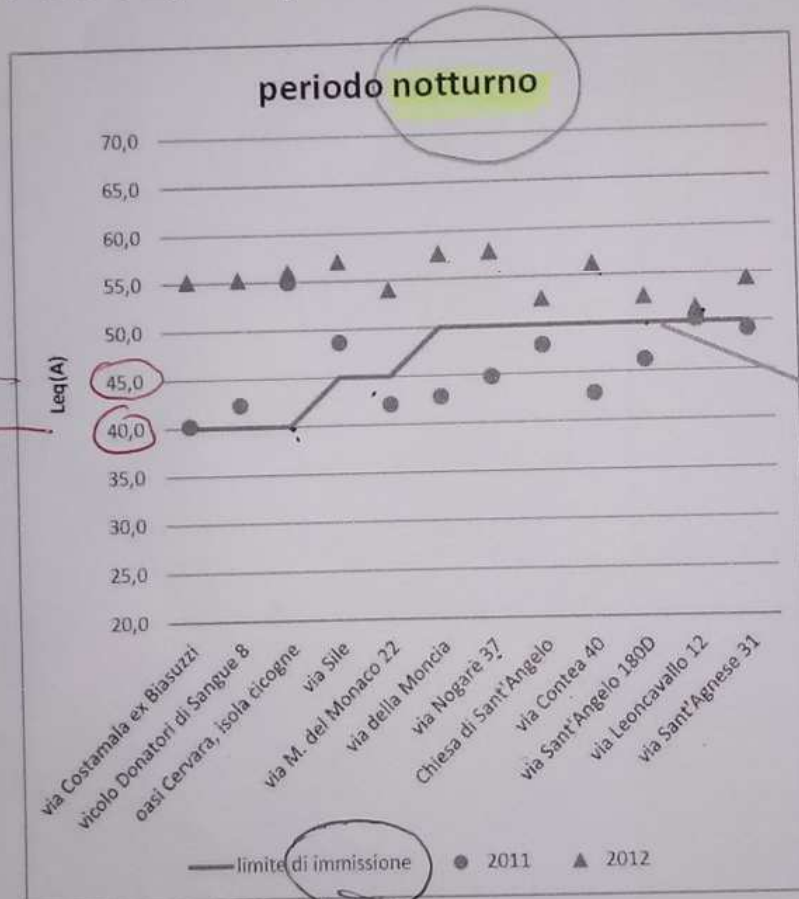
200 ME EST ROTONDA NOAVESE
 200 ME EST " " " "

D.L. MIN. AMBIENTE 155/2010 NOV-1997

ALLEGATO 19

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 emissione di zona

SUI LIMITI PAVI UDAI PAV 45

NB →
LE VIE SONO TUTTE URBANE
ECCETTO OASI CERVARA

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

DOCUMENTO ARPAV-TREVISO
PROT. 0067957 DEL 07.07.2015

ALLEGATO 20

PEC

a Aertre
Aeroporto di Treviso SpA
aertre@legalmail.it

Oggetto: monitoraggio dell'inquinamento acustico generato dall'aeroporto "Antonio Canova" di Treviso - periodo ottobre 2013-dicembre 2014

Si trasmette in allegato un rapporto di prova relativo alle verifiche fonometriche condotte nei pressi dell'aeroporto di Treviso, nei Comuni di Quinto di Treviso e di Zero Branco, nel periodo da ottobre 2013 a dicembre 2014.

Per quanto riguarda il livello di valutazione del rumore aeroportuale, L_{VA} , di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente 31/10/1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale", è stato riscontrato un superamento del limite di 60 dB(A) valido all'esterno dell'intorno aeroportuale in un punto posto nei pressi del confine della zona A dell'intorno stesso (via Fagare, Comune di Quinto di Treviso, punto n. 15). Si fa osservare a tal proposito che la determinazione dell'indice L_{VA} così come prevista dal punto 2 dell'all. A al sopracitato Decreto, relativamente cioè alle 3 settimane di maggior traffico, nell'arco di 3 distinti quadrimestri, avvenute nel corso di 1 anno, richiede di avvalersi di un sistema di monitoraggio fisso, in funzione 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno. Arpav invece svolge i propri rilevamenti tramite centraline mobili per durate dell'ordine di 1 settimana, ovviamente senza poter conoscere in anticipo quale sarà il numero di movimenti che avverranno nella settimana prescelta per il monitoraggio: pertanto l'indice L_{VA} così determinato è relativo al periodo di osservazione effettuato, e potrebbe non essere coincidente con il valore annuale dell'indice.

Nello stesso Comune di Quinto di Treviso, sono stati inoltre riscontrati alcuni superamenti dei limiti di zona stabiliti dalla classificazione acustica comunale, particolarmente in luoghi classificati in classe II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale (punti di misura 16, 17, 18 e 19), in quota parte attribuibili al contributo del rumore aeroportuale, come già dimostrato dalle misurazioni svolte nel 2011 durante il periodo di chiusura dell'aeroporto per il rifacimento della pista. Si veda a tal proposito anche l'allegata tabella riassuntiva che riassume, con riferimento alla mappa all. 1 del rapporto di prova, tutti i monitoraggi svolti nel quadriennio 2011-2014.

Distinti saluti,

Il Direttore del Dipartimento Arpav di Treviso

Ing. Loris Tomiati



Allegati:

- rapporto di prova n. 23/15 con n. 31 allegati
- tabella riassuntiva dei monitoraggi fonometrici svolti nel periodo 2011-2014

SUPERAMENTO DEI LIMITI

NON COINCIDENTE

SUPERAMENTO DEI LIMITI

Questa pagina 3 di 15 fa parte dell'allegato al documento Protocollo 67957
del 07.07.2015

ALLEGATO 21

ARPAV - Dipartimento provinciale di Treviso - Servizio Controllo Ambientale - Unità di Fisica Ambientale

n.	Punto di misura	Comune	Coordinate	Periodo del monitoraggio e tempi di osservazione	Altezza da terra del microfono
16	Scuola primaria San Pio X, via Marconi	Quinto	45° 38' 10.85 N 12° 09' 54.83 E	8/11/13-22/11/13 8/11/13: 9:30-10:20 15/11/13: 10:20-10:40 22/11/13: 11:15-11:50	4 m
17	Vicolo Raffaello Sanzio 17	Quinto	45°38'15.9" N 12°10'04.2" E	17/4/14-24/4/14 16/4/14: 11:00-12:00 28/4/14: 14:00-15:00	4 m
18	Via Donizetti 5/a	Quinto	45°38'14.3" N 12°09'40.8" E	13/5/14-20/5/14 12/5/14: 12:00-13:00 21/5/14: 12:00-12:30	4 m
19	Via Giorgione 81/a	Quinto	45°38'20.5" N 12°10'18.1" E	26/3/14-31/3/14 25/3/14: 15:00-16:30 1/4/14: 15:45-16:15	4 m
20	Via Treviso 88/2	Zero Branco	45° 37' 18.14 N 12° 09' 52.58 E	11/4/14-24/4/14 11/4/14: 10:00-11:30 24/4/14: 15:00-16:30	4 m
21	Via San Vitale 3/2	Zero Branco	45° 36' 39.95 N 12° 10' 14.16 E	3/6/14-17/6/14 3/6/14: 14:15-15:00 17/6/14: 15:15-15:45	4m
22	Via Michieletto 25	Zero Branco	45° 37' 01.49 N 12° 10' 09.96 E	1/8/14-10/8/14 1/8/14: 12:00-13:30 14/8/14: 15:00-15:35	4 m
23	Via I Maggio 23	Zero Branco	45° 36' 05.52 N 12° 10' 29.27 E	20/6/14-7/7/14 20/6/14: 14:30-15:30 7/7/14: 14:00-15:00	4 m
24	Via Bertoneria 41	Zero Branco	45° 37' 20.89 N 12° 08' 04.76 E	10/7/14-24/7/14 10/7/14: 16:00-17:00 24/7/14: 14:30-15:45	4 m
25	Via Brigata Alpina Cadore 8	Zero Branco	45° 36' 14.28 N 12° 10' 18.58 E	30/11/14-4/12/14 26/11/14: 15:00-16:00 5/12/14: 11:30-12:00	4 m

CLASSE DI DESTINAZIONE D'USO CUI APPARTENGONO I LUOGHI DI MISURA

Sia il Comune di Quinto di Treviso che il Comune di Zero Branco sono dotati di classificazione acustica del territorio comunale ai sensi del DPCM 14/11/97. Inoltre nel 2003 è stata attuata la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale prevista dall'art. 6 del DM 31/10/1997, con la definizione delle aree di rispetto (zona A, zona B e zona C); la mappa all. 1 riporta i confini delle aree di rispetto.

La tabella 2 indica le aree acustiche nelle quali si trovano i punti di misura; la tabella riporta inoltre l'indicazione dell'eventuale appartenenza a una fascia di pertinenza di un'infrastruttura stradale ai sensi del DPR 142/2004. Tutti i luoghi la cui verifica fonometrica è oggetto del presente rapporto di prova sono situati all'esterno dei confini dell'attuale intorno aeroportuale.

ALLEGATO 22

ARPAV – Dipartimento provinciale di Treviso – Servizio Controllo Ambientale – Unità di Fisica Ambientale

Tabella 6 - livelli sonori equivalenti diurni e notturni – sono contrassegnati con * i giorni nei quali si sono verificate precipitazioni piovose in quantità > 1 mm

Data e punto di misura (v. pianta allegato 1)	Livello di immissione diurno $L_{Aeq,Td}$ dB(A)	Livello di immissione notturno $L_{Aeq,Tn}$ dB(A)	Indice di valutazione L_{VA} dB(A)
15 - Via Fagarè 1, Quinto di Treviso	<i>LIMITE 60dB</i>		
venerdì 18 ottobre 2013	68,1 ± 1,3*	62,2 ± 1,3*	
sabato 19 ottobre 2013	68,0	61,4	62,2
domenica 20 ottobre 2013*	67,7	63,8	64,1
lunedì 21 ottobre 2013	68,5	59,8	61,7
martedì 22 ottobre 2013	68,2	60,7	62,7
mercoledì 23 ottobre 2013*	68,5	60,3	62,1
giovedì 24 ottobre 2013*	68,4	61,1	63,1
venerdì 25 ottobre 2013	67,5		
15 - Via Fagarè 1, Quinto di Treviso			
martedì 26 agosto 2014*	66,4	56,6	
mercoledì 27 agosto 2014	67,0	54,1	62,2
giovedì 28 agosto 2014	65,7	58,1	64,1
venerdì 29 agosto 2014	65,4	56,9	61,7
sabato 30 agosto 2014	65,8	62,8	62,7
domenica 31 agosto 2014*	64,6	56,8	62,1
lunedì 01 settembre 2014*	66,6	58,6	63,1
martedì 02 settembre 2014	66,1	56,4	62,2
mercoledì 03 settembre 2014*	66,6	54,8	64,1
giovedì 04 settembre 2014	66,3		61,7
venerdì 05 settembre 2014	66,1		
16 - Scuola primaria Pio X, Quinto di Treviso			
venerdì 08 novembre 2013*	60,8	52,2	
sabato 09 novembre 2013*	57,2	48,2	54,7
domenica 10 novembre 2013	57,6	52,6	56,1
lunedì 11 novembre 2013	59,8	47,2	57,4
martedì 12 novembre 2013	65,2	50,2	54,4
mercoledì 13 novembre 2013	60,8	47,7	55,6
giovedì 14 novembre 2013*	61,4	54,2	57,0
venerdì 15 novembre 2013*	61,6	52	59,5
sabato 16 novembre 2013	57,8	48,9	54,9
domenica 17 novembre 2013	56,2	53,3	57,8
lunedì 18 novembre 2013	60,6	51,3	54,4
martedì 19 novembre 2013*	58,4	53,1	57,8
mercoledì 20 novembre 2013	61,4	48,9	56,6
giovedì 21 novembre 2013*	62,2	49,6	52,5
venerdì 22 novembre 2013	62,5		
17 - vicolo Raffaello Sanzio 17, Quinto di Treviso			
mercoledì 16 aprile 2014		51,3	
giovedì 17 aprile 2014	57,1	48,5	52,4
venerdì 18 aprile 2014	59,7	51,6	54,2
sabato 19 aprile 2014	58,3	53,1	53,7
domenica 20 aprile 2014*	58,0	51,4	55,5

Incertezza espressa come incertezza estesa con fattore di copertura k=2 (al livello di fiducia di circa il 95%)

ALLEGATO 23

ARPAV – Dipartimento provinciale di Treviso – Servizio Controllo Ambientale – Unità di Fisica Ambientale

Data e punto di misura (v. pianta allegato 1)	Livello di immissione diurno $L_{Aeq,Td}$ dB(A)	Livello di immissione notturno $L_{Aeq,Tn}$ dB(A)	Indice di valutazione L_{VA} dB(A)
lunedì 21 aprile 2014*	57,9	55,1	53,5
martedì 22 aprile 2014	57,6	53,9	56,8
mercoledì 23 aprile 2014	58,2	51,7	54,5
giovedì 24 aprile 2014	57,6	45,1	50,8
venerdì 25 aprile 2014	57,7	53,3	52,1
sabato 26 aprile 2014	59,3	53,2	53,7
domenica 27 aprile 2014	63,5	55,0	50,8
18 – via Donizetti 5/A – Quinto di Treviso			
lunedì 12 maggio 2014*		55,5	
martedì 13 maggio 2014*	59,1	54,2	57,4
mercoledì 14 maggio 2014	59,3	52,6	57,3
giovedì 15 maggio 2014	59,8	51,7	55,1
venerdì 16 maggio 2014	59,2	51,7	56,3
sabato 17 maggio 2014	60,0	51,9	56,4
domenica 18 maggio 2014*	59,6	54,7	59,4
lunedì 19 maggio 2014	60,4	53,4	57,8
martedì 20 maggio 2014	59,1	48,0	56,6
19 – via Giorgione 81/A – Quinto di Treviso			
martedì 25 marzo 2014*		50,8	
mercoledì 26 marzo 2014	58,2	50,4	54,9
giovedì 27 marzo 2014	54,9	51,0	54,2
venerdì 28 marzo 2014	58,3	54,0	56,0
sabato 29 marzo 2014	58,6	51,3	55,7
domenica 30 marzo 2014	57,8	47,8	55,0
lunedì 31 marzo 2014	59,0	47,6	56,1
20 – via Treviso 88/2 – Zero Branco			
venerdì 11 aprile 2014		63,7	n.r.
sabato 12 aprile 2014	67,7	63,8	n.r.
domenica 13 aprile 2014	66,9	62,9	n.r.
lunedì 14 aprile 2014*	68,2	61,8	n.r.
martedì 15 aprile 2014	68,1	61,9	n.r.
mercoledì 16 aprile 2014	68,4	62,8	n.r.
giovedì 17 aprile 2014	68,8	62,3	n.r.
venerdì 18 aprile 2014	68,4	63,4	n.r.
sabato 19 aprile 2014	67,3	62,4	n.r.
domenica 20 aprile 2014*	66,1	62,1	n.r.
lunedì 21 aprile 2014*	67,0	62,3	n.r.
martedì 22 aprile 2014	68,3	61,9	n.r.
mercoledì 23 aprile 2014	68,2	61,9	n.r.
21 – via San Vitale 3/2 – Zero Branco			
martedì 03 giugno 2014		47,5	n.r.
mercoledì 04 giugno 2014	49,3	45,4	n.r.
giovedì 05 giugno 2014	50,6	44,6	n.r.
venerdì 06 giugno 2014	49,1	45,3	n.r.
sabato 07 giugno 2014	47,6	44,1	n.r.
domenica 08 giugno 2014	45,2	44,6	n.r.
lunedì 09 giugno 2014	53,8	44,3	n.r.
martedì 10 giugno 2014	47,2	43,8	n.r.

ALLEGATO 24

ARPAV – Dipartimento provinciale di Treviso – Servizio Controllo Ambientale – Unità di Fisica Ambientale

o F). In particolare, nel punto di misura 20, posto a lato della Strada regionale 515, il rumore stradale è assolutamente preponderante rispetto a rumori di altra origine. Si osserva infine che nel punto 22, eccezionalmente, il livello di rumore notturno è maggiore di quello diurno: si presume che tale fatto sia dovuto al canto di insetti notturni, essendo il punto di misura posto in zona di campagna, nei pressi di un frutteto.

Tabella 7 – livelli di immissione medi nei tempi di riferimento diurno e notturno e livello di valutazione del rumore aeroportuale

n.	Punto di misura	Periodo di osservazione	Livello di immissione nel periodo diurno $L_{Aeq,Td}$ dB(A)	Livello di immissione nel periodo notturno $L_{Aeq,Tn}$ dB(A)	Livello di valutazione del rumore aeroportuale L_{VA} dB(A)
15	Via Fagarè 1, Quinto	18-25/10/2013	68,0	61,5	62,7
		27/8-4/9/2014	66,0	58,0	62,3
16	Scuola primaria Pio X, Quinto	8-22/11/2014	61,0	51,0	56,4
17	Vicolo R. Sanzio 17, Quinto	16-27/4/2014	59,0	52,5	53,8
18	Via Donizetti 5/A, Quinto	12-20/5/2014	59,5	53,0	57,2
19	Via Giorgione 81/A, Quinto	25-31/3/2014	58,0	51,0	55,5
20	Via Treviso 88/2, Zero Branco	11-23/4/2014	68,0	62,5	n.r.
21	Via S. Vitale 3/2, Zero Branco	3-16/6/2014	50,0	45,0	n.r.
22	Via Michieletto 25, Zero Branco	1-10/8/2014	49,0	53,0	n.r.
23	Via I Maggio 23, Zero Branco	20/6-6/7/2014	48,5	45,5	n.r.
24	Via Bertoneria 41, Zero Branco	10-23/7/14	52,0	45,5	47,3
25	Via Brig. Alpina Cadore 8, Zero B.	30/11-4/12/14	52,5	43,0	n.r.

CONCLUSIONI

Nelle tabelle 8 e 9 i livelli di immissione medi rilevati rispettivamente nel tempo di riferimento diurno e notturno sono confrontati con i valori limite di immissione stabiliti dalle classificazioni acustiche comunali e, laddove il punto di misura si trova in fascia di pertinenza acustica stradale, con i valori limite per il rumore stradale fissati dal DPR 142/2004.

Infine nella tabella 10 i livelli rilevati di rumore aeroportuale sono confrontati con il valore limite di 60 dB(A) valido all'esterno dell'intorno aeroportuale (v. art. 6, comma 3, DM 31/10/1997).

SUPERAMENTI
LIMITE RESIDENZIALE ← DIURNO
NOTTURNO

MONITORAGGI
ARPA 2013 e 2014

ARPAV - Dipartimento provinciale di Treviso - Servizio Controllo Ambientale - Unità di Fisica Ambientale

n.	Punto di misura	Periodo di osservazione	Classe acustica - eventuale fascia di pertinenza stradale	Livello di immissione misurato dB(A)	Valore limite dB(A) (tra parentesi l'eventuale valore limite per il rumore stradale)
ALLEGATO 25					
			III	43,0	50

Tabella 10 - risultati dei rilevamenti del livello di rumore aeroportuale L_{VA}

n.	Punto di misura	Periodo di osservazione	Livello di valutazione del rumore aeroportuale dB(A)	Limite per la rumorosità dB(A) (al di fuori dell'intorno aeroportuale)
15	Via Fagarè 1, Quinto	18-25/10/2013	62,7	60
		27/8-4/9/2014	62,3	
16	Scuola primaria Pio X, Quinto	8-22/11/2014	56,4	
17	Vicolo R. Sanzio 17, Quinto	16-27/4/2014	53,8	
18	Via Donizetti 5/A, Quinto	12-20/5/2014	57,2	
19	Via Giorgione 81/A, Quinto	25-31/3/2014	55,5	
24	Via Bertoneria 41, Zero Branco	10-23/7/14	47,3	

LIMITI
X RES
55 d
45 d
NB

In Comune di Quinto di Treviso, dove le zone residenziali generalmente sono classificate in classe II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale (limiti di zona 55 dB(A) diurno e 45 dB(A) notturno), i valori limite assoluti di immissione vengono superati sia di giorno che di notte.

In Comune di Zero Branco i punti esaminati sono tutti classificati in classe acustica III - aree di tipo misto (in tre casi i punti di misura sono all'interno di fasce di pertinenza acustica stradale). I limiti di zona sono risultati sempre rispettati nel periodo diurno, mentre nel periodo notturno sono stati riscontrati due superamenti, nel punto di misura 20 a causa del rumore stradale della S.R. 515, nel punto di misura 22 presumibilmente a causa di rumori naturali (insetti notturni).

OPERAMENTO
VALORI dB(A)

NB VALORI SUPERATI
DI GIORNO E
DI NOTTE

QUESTA PAGINA È LA N°16 DEL DOCUMENTO ARPAV
DATATO 07.07.2013 NUMERO PROTOCOLLO 0067957

ALLEGATO
26

? PERCHÉ?

ISPRA

VERIFICA RISPONDEZZA LINEE GUIDA
DOC. ISPRA - ARPAV
AEROTRAFFICO
2013 - VENETO

In allegato alla presente (Allegato A) si riporta la tavola "Elementi utili alla determinazione del numero di centraline".

In merito a quanto necessario per la definizione del numero di centraline per l'Aeroporto Antonio Canova di Treviso, rispondente ai requisiti di progettazione della rete di monitoraggio indicati dalle LG ISPRA, si riporta quanto segue:

- 1) Non sono attualmente definite specifiche procedure antirumore, oltre a quelle pubblicate in AIP ITALIA (Allegato B) e regolarmente attuate, di conseguenza non sono previste stazioni di misura per la verifica delle violazioni delle procedure antirumore.
- 2) Sono determinate tre rotte acusticamente distinte (SID Chioggia - SID Vicenza - STAR).
- 3) L'unica area edificata avente caratteristiche di insediamento urbanizzato composto da almeno 25 unità abitative distinte è localizzata all'interno dell'area compresa tra le curve a 60 e 65 dB(A) del descrittore acustico L_{VA}.

quanto sopra indicato risulta:

- ✓ N_T : il numero delle traiettorie di decollo e atterraggio acusticamente distinte è pari a 3, (ovvero le due SID sono la VIC 5F e la CHI 6G, mentre l'unica STAR è la VIC 1C);
- ✓ N_{TV} : il numero delle traiettorie per le quali sono state definite specifiche procedure antirumore è pari a 0;
- ✓ N_V : il numero di stazioni di misura per la verifica della rumorosità della specifica procedura antirumore è pari a 0;
- ✓ N_A : il numero di aree edificate, che abbiano caratteristiche di insediamento urbanizzato composto da almeno 25 unità abitative distinte, presenti all'interno dell'area compresa tra le curve a 60 e 65 dB(A) dell'indice L_{VA} , è pari a 1
- ✓ N_B : il numero di aree edificate, che abbiano caratteristiche di insediamento urbanizzato composto da almeno 25 unità abitative distinte presenti all'interno dell'area compresa tra le curve a 65 e 75 dB(A) dell'indice L_{VA} , è pari a 0
- ✓ N_C : il numero di aree edificate, che abbiano caratteristiche di insediamento urbanizzato composto da almeno 25 unità abitative distinte, presenti all'interno dell'area delimitata inferiormente dal valore di 75 dB(A) dell'indice L_{VA} , è pari a 0

Per il calcolo del numero N (numero totale centraline) si ha che:

- ✓ All'interno della zona A: $\geq \text{Max}(N_A, N_T) + N_{VA} \Rightarrow 3$;
- ✓ All'interno della zona B: $\geq \text{Max}(N_B, N_T) + N_{VB} \Rightarrow 3$;
- ✓ All'interno della zona C: $N_C \Rightarrow 0$.

NOTA 1 - È GRAVE OMISSIONE DELLA COMMISSIONE AEROPORTUALE

4.2 Individuazione dei siti idonei alle misure fonometriche

Le caratteristiche del sito in cui ubicare le centraline di rilevazione fonometrica sono fornite dal DM 20/05/1999, che indica quanto segue:

- ✓ Le stazioni di monitoraggio devono essere ubicate all'interno delle aree da controllare, situate nell'intorno aeroportuale nella posizione più vicina alle proiezioni al suolo delle rotte di avvicinamento e di allontanamento dei velivoli⁵ (art. 5, comma 1, DM 20/05/1999). VIA GUNTEA
- ✓ La scelta del luogo deve essere preceduta da un'analisi del livello di rumore di origine aeronautica e del livello residuo per la corretta individuazione del singolo evento. La stazione di monitoraggio è correttamente ubicata se la differenza tra il valore $L_{A1' max}$ dell'evento ed il livello sonoro equivalente del rumore residuo, calcolato nei 10 minuti di massimo rumore, è superiore a 20 dB (art. 5 comma 3, DM 20/05/1999).

Dato che la discriminazione puntuale del contributo acustico dovuto ai sorvoli⁶ da quello dovuto ad altre sorgenti è una condizione fondamentale per l'esecuzione della misura, è opportuno scegliere dei siti di misura in cui il livello di rumore residuo⁷ sia tale da non rendere la misura eseguita inutilizzabile.

Allo scopo di monitorare l'estensione dell'intorno aeroportuale, alcune centraline di misura possono essere posizionate anche all'esterno di esso. Nel caso in cui queste postazioni riescano a discriminare correttamente il rumore di origine aeroportuale da quello imputabile ad altre sorgenti, tali postazioni possono essere utilizzate per la verifica del rispetto dei valori limite previsti dalla normativa vigente al di fuori delle fasce di pertinenza.

A TREVISO NON SONO INSTALLATE STAZIONI "V"
X VIOLAZIONI

Ai fini del monitoraggio acustico si possono individuare tre tipologie di stazioni di misura:

- a) Stazione di tipo A – La stazione è utilizzata per il monitoraggio del rumore ambientale
- b) Stazione di tipo M – La stazione è utilizzata per il monitoraggio del rumore aeroportuale
- c) Stazione di tipo V – La stazione è utilizzata per la determinazione delle violazioni delle procedure antirumore

Per l'aeroporto Antonio Canova di Treviso sono individuate stazioni di monitoraggio di tipo M, che le LG ISPRA definiscono come "stazioni di monitoraggio del rumore aeroportuale, dove è necessario misurare e distinguere gli eventi di origine aeronautica da quelli dovuti ad altre sorgenti. Per queste stazioni deve essere determinato in modo preciso ed accurato il contributo del rumore di origine aeronautica ai fini della valutazione dell'indica L_{VA} e/o dell'estensione delle zone A, B, C."

FINCHÉ
STAZIONI
"V"
X VIOLAZIONI

⁵ Vedi Allegato D

⁶ Si ricordi che per quanto riguarda la normativa nazionale, gli elementi che caratterizzano acusticamente il sorvolo di un aeromobile, sono costituiti dai parametri SEL e $L_{A1' max}$.

⁷ Rumore non originato dal sorvolo di aerei. E' bene specificare che l'origine aeronautica del rumore misurato è confermata dalla correlazione tra l'evento sonoro e l'effettivo sorvolo aereo.

DOC. ARPAV-TREVISO VERIFICA DI CONFORMITÀ DEI SISTEMI DI MONITORAGGIO ANNO 2015
ALLEGATO n. 28

Verifica di conformità delle caratteristiche dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale degli aeroporti della Regione Veneto
Verifica del sistema dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso - Anno 2015

Introduzione

Il presente rapporto riguarda la verifica di conformità del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale dell'aeroporto di Treviso nell'anno 2015.
Le verifiche sono state effettuate seguendo le indicazioni contenute nella normativa vigente in materia e nel documento "Linee guida per la progettazione e la gestione delle reti di monitoraggio acustico aeroportuale" (Ispra - Manuali e linee guida 102/2013)

1. IL MONITORAGGIO DEL RUMORE

1.1. Componenti del sistema di monitoraggio

Nel 2015 il sistema di monitoraggio del rumore dell'aeroporto di Treviso è costituito complessivamente da 4 stazioni di misura, di cui 3 posizionate in corrispondenza delle traiettorie di decollo e di atterraggio e 1 posizionata a lato della pista (v. fig. 1).

LOCALIZZAZIONE È FALSA

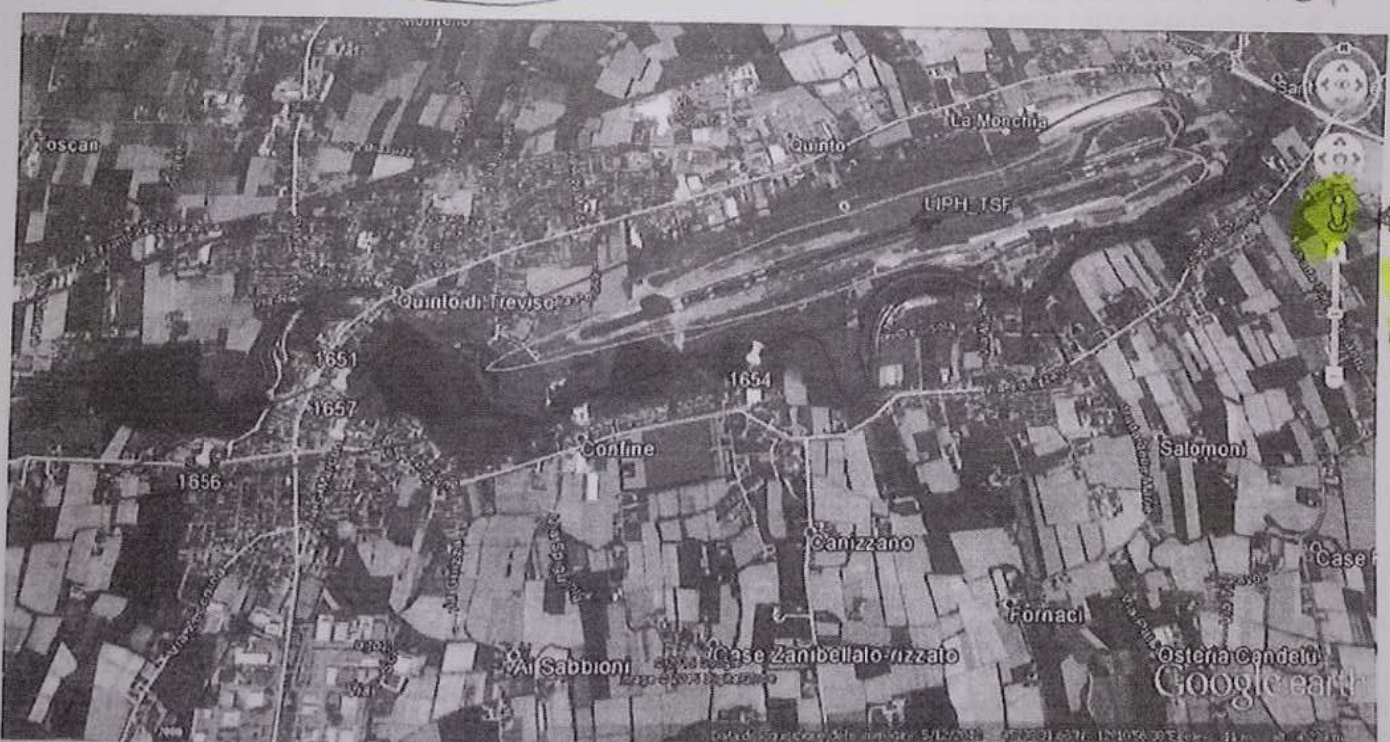


Figura 1: Panoramica delle centraline di monitoraggio - anno 2015

Prima di gennaio 2014 la posizione delle stazioni era la stessa per due di esse (1651 e 1654), mentre erano in funzione altre due stazioni, codice 1653 e 1655, nelle posizioni visibili in figura 2 (la rilocalizzazione è stata completata in data 15/1/2014).

ALLEGATO n. 29

Verifica di conformità delle caratteristiche dei sistemi di monitoraggio del rumore aeroportuale degli aeroporti della Regione Veneto
Verifica del sistema dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso - Anno 2015

Settimana	Movimenti (ARPA)	Movimenti (Soc. Gestione)
26/7/2014-1/8/2014	n.d.	378

Tabella 5: elenco delle tre settimane di maggior traffico.

2. VERIFICA DELLE STAZIONI DI MISURA

Nel presente paragrafo viene esaminata, per ciascuna posizione di misura di tipo M, la rispondenza ad alcune delle caratteristiche indicate nella Tabella 2 delle Linee guida citate nell'introduzione.

2.1. Compatibilità delle caratteristiche

NOME STAZIONE: 1651 - via Contea, Scuola San Giorgio		
Tematica	Sottotematica	Tipologia di stazione
UBICAZIONE	Tra il microfono e la traiettoria nominale percorsa dagli aerei ci sono ostacoli	No
	Tra il microfono e tutte le traiettorie effettive percorse dagli aerei ci sono ostacoli	No
	Indicare la distanza e l'altezza dell'edificio più alto	Circa 12 m da edificio scolastico con 3 piani fuori terra
	La superficie su cui è posizionato il microfono è acusticamente riflettente	Prevalentemente no
NOME STAZIONE: 1654 - campo sportivo Canizzano		
Tematica	Sottotematica	Tipologia di stazione
UBICAZIONE	Tra il microfono e la traiettoria nominale percorsa dagli aerei ci sono ostacoli	No
	Tra il microfono e tutte le traiettorie effettive percorse dagli aerei ci sono ostacoli	No
	Indicare la distanza e l'altezza dell'edificio più alto	Circa 60 m da abitazione con 2 piani fuori terra, circa 100 m da chiesa e campanile di Canizzano
	La superficie su cui è posizionato il microfono è acusticamente riflettente	Si il tetto dell'edificio su cui si trova il treppiede, no l'intorno (erba)
NOME STAZIONE: 1651 - casa degli Alpini, via Costamala		
Tematica	Sottotematica	Tipologia di stazione
UBICAZIONE	Tra il microfono e la traiettoria nominale percorsa dagli aerei ci sono ostacoli	No
	Tra il microfono e tutte le traiettorie	No

ALLEGATO 30

ARPAV – Dipartimento provinciale di Treviso – Servizio Controllo Ambientale – Unità di Fisica Ambientale

DOC. RAPPORTO DI PROVA 34/16 DEL 16 AGO 2016

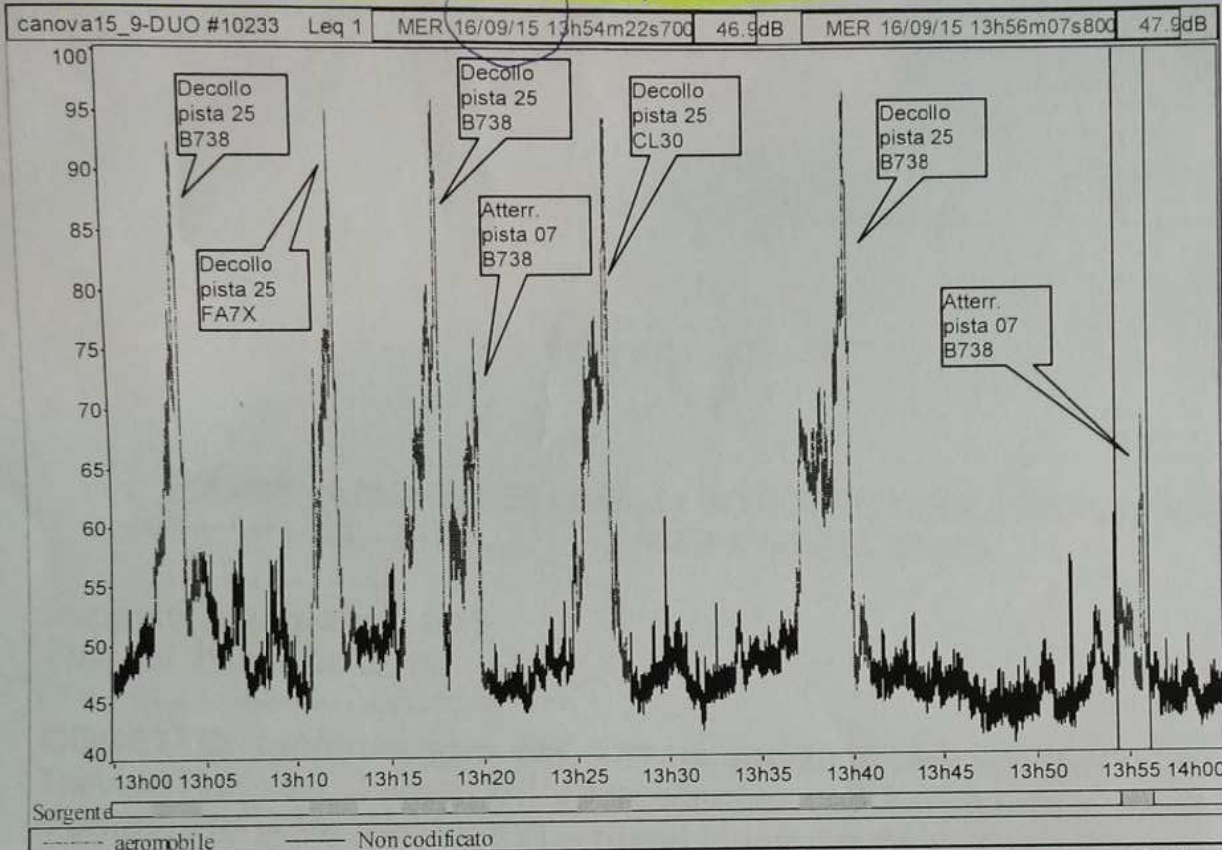


Figura 3 – esempi di eventi sonori causati da decolli e atterraggi di aeromobili

CONCLUSIONI

Il livello del rumore aeroportuale presso l'area di competenza dell'Aeronautica Militare (3° Reparto RMV) all'interno dell'aeroporto di Treviso è risultato pari a 69,2 dB(A), inferiore al limite di 75 dB(A) per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali fissato dall'art. 6 del DM 31/10/1997 per la zona B dell'intorno aeroportuale.

Il fisico dirigente
Dott. Franco Andolfato

Il presente rapporto riguarda solo
i campioni sottoposti a prova

ALLEGATO 30

ARPAV – Dipartimento provinciale di Treviso – Servizio Controllo Ambientale – Unità di Fisica Ambientale

DOC. RAPPORTO DI PROVA 34/16 DEL 16 AGO 2016

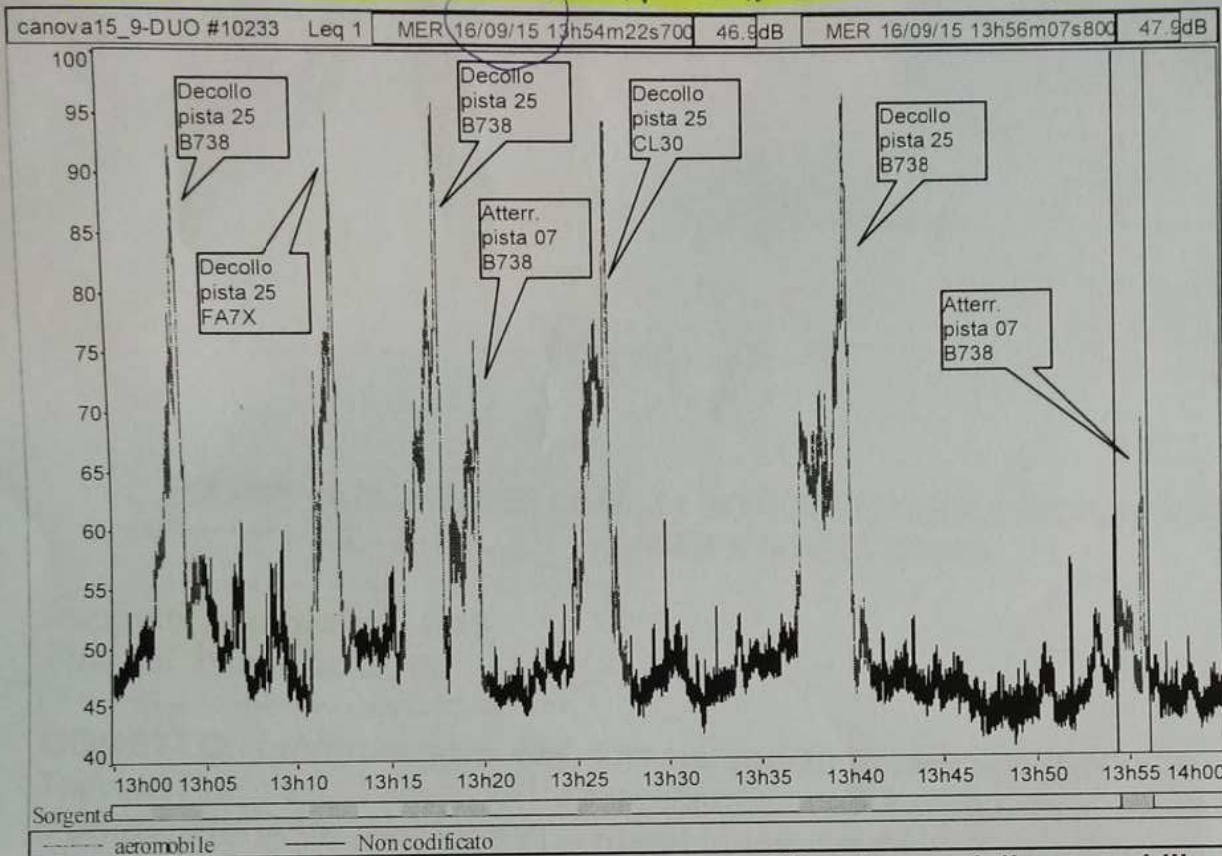


Figura 3 – esempi di eventi sonori causati da decolli e atterraggi di aeromobili

CONCLUSIONI

Il livello del rumore aeroportuale presso l'area di competenza dell'Aeronautica Militare (3° Reparto RMV) all'interno dell'aeroporto di Treviso è risultato pari a 69,2 dB(A), inferiore al limite di 75 dB(A) per la rumorosità prodotta dalle attività aeroportuali fissato dall'art. 6 del DM 31/10/1997 per la zona B dell'intorno aeroportuale.

Il fisico dirigente
Dott. Franco Andolfato

Il presente rapporto riguarda solo
i campioni sottoposti a prova

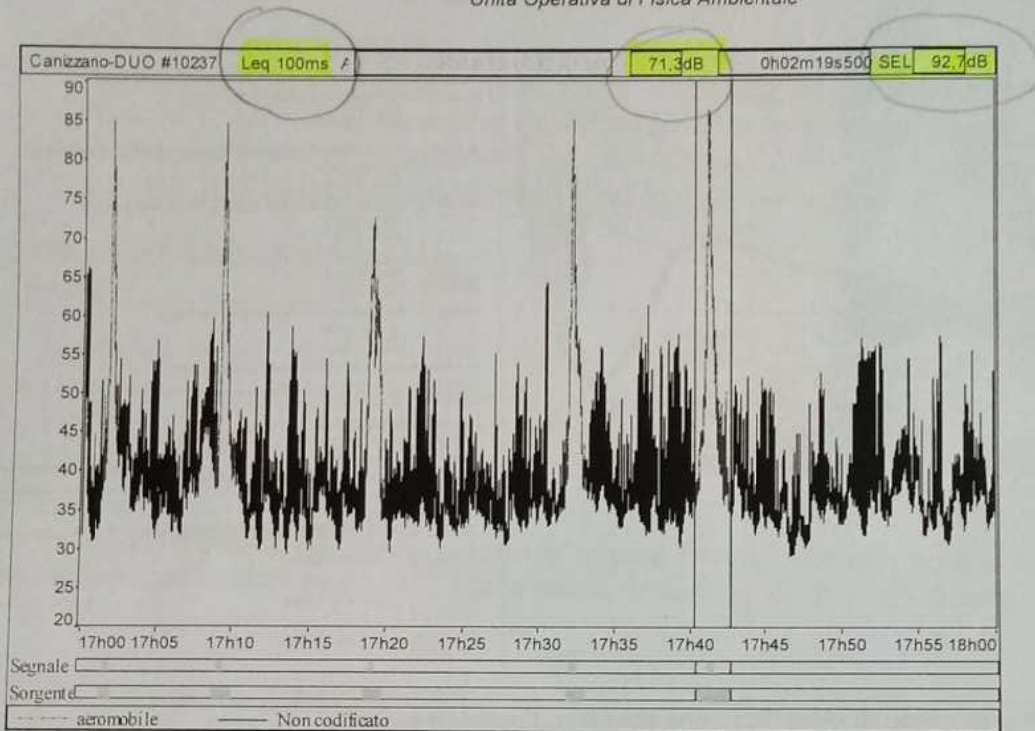


Figura 7 - esempio di alcuni sorvoli aeronautici riconosciuti

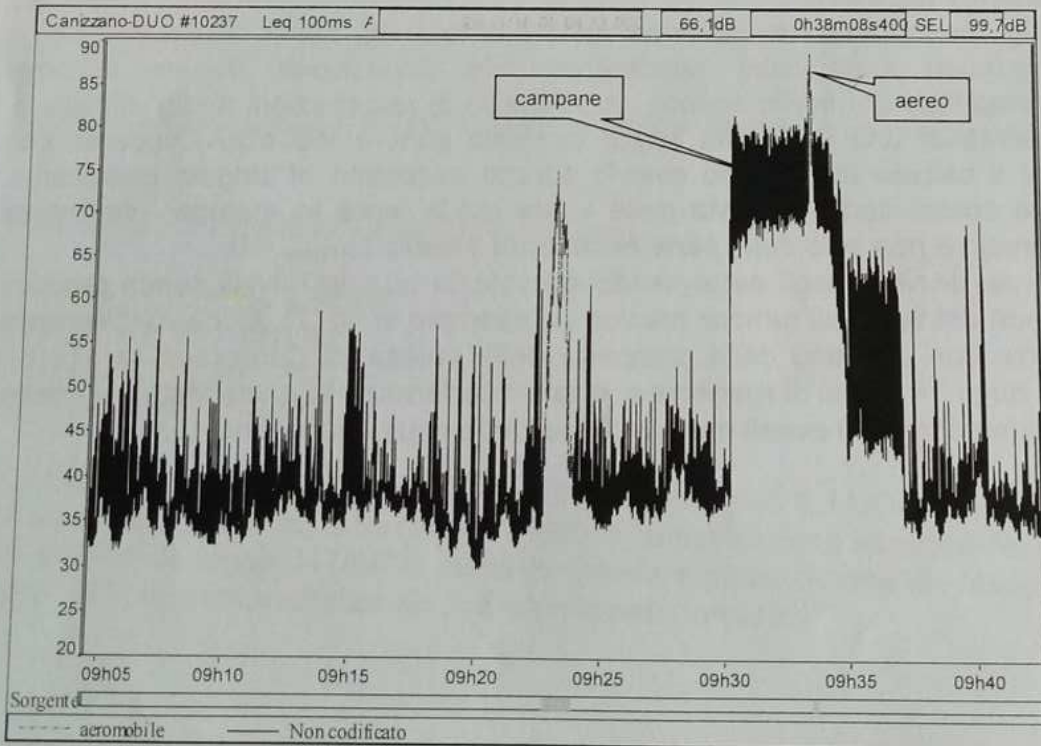


Figura 8 - esempio di interferenza del suono delle campane della chiesa di Canizzano con un sorvolo

La tabella 2 confronta i risultati della valutazione del rumore aeroportuale nei giorni dall'11 al 21 novembre 2011 ottenuti da Arpav, con i dati della stazione codice 1654 del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale, così come ottenuti consultando il software di gestione SARA (Sistema di Acquisizione del Rumore Aeroportuale) vers. 5 di cui SAVE ha fornito ad Arpav le credenziali di accesso.

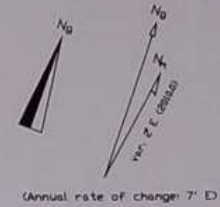
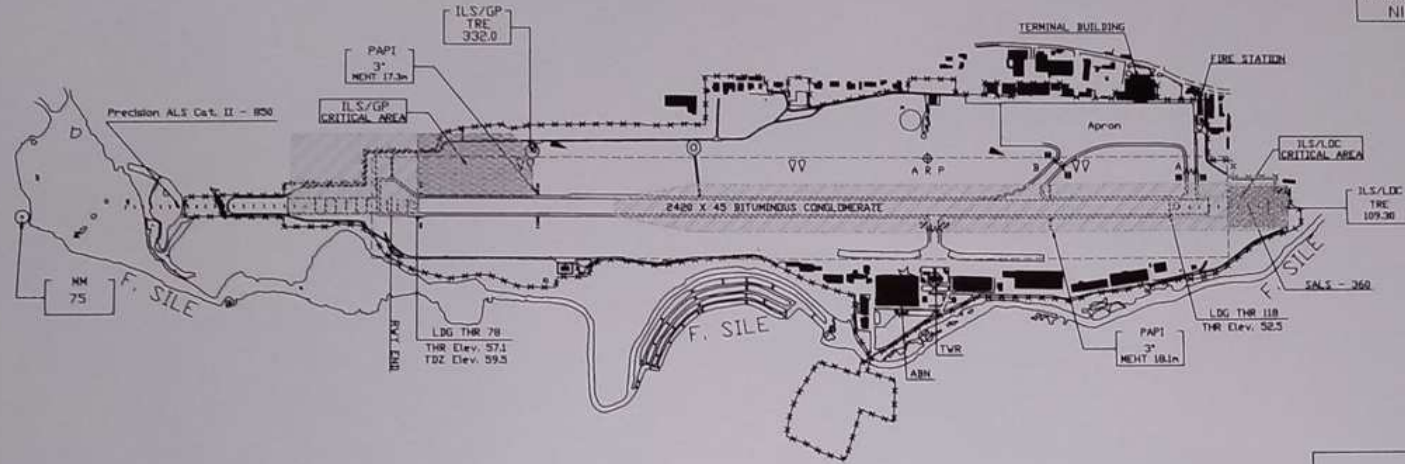
ALLEGATO N. 32

LOW VISIBILITY PROCEDURES CHART

AIP - Italia

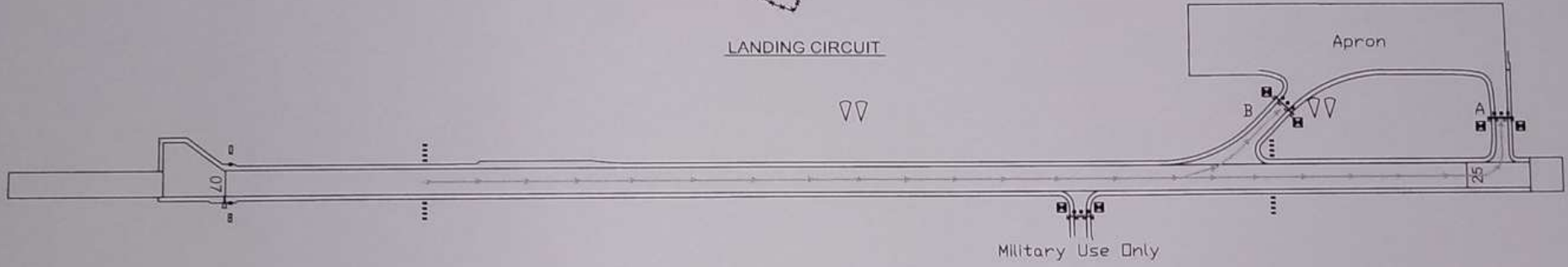
AD 2 LIPH 2-3

AD ELEV.	59	TREVISO / S. ANGELO	
APRON ELEV.	NIL	LIPH	45°39'03"N 012°11'52"E

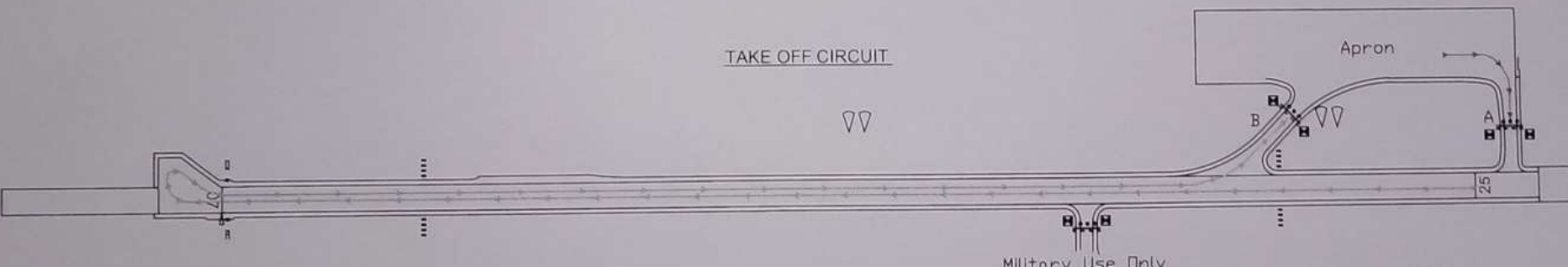


CHANGE: Updated chart

LANDING CIRCUIT



TAKE OFF CIRCUIT



NON RISULTA L'ESISTENZA DI UNA PIAZZOLA "DEICING" PER TRATTAMENTO ANTIGHIACCIO SPRAY



- LEGEND**
- Landing ACFT path
 - Take-off ACFT path
 - Abort Take-off ACFT path
 - CAT II Critical Area
 - CAT II Sensitive Area
 - Runway Strip Boundary
 - Holding point and annexed stopbar CAT I-II

Data provided by AERTRE S.p.A.

AIRAC effective date 28 MAY 2015 (A4/15)

A LLEGATO N. 33

AIRCRAFT PARKING DOCKING CHART - ICAO

AD 2 LIPH 2-5
TREVISO / S. ANGELO
LIPH 45°39'03" N 012°11'52" E

AIP Italia
Bearings are magnetic
Distances in metres
Elevation in ft AMSL 118,700
Coordinates WGS84 122,100

AD ELEV 59
APRON ELEV NIL

metres
feet

APRON

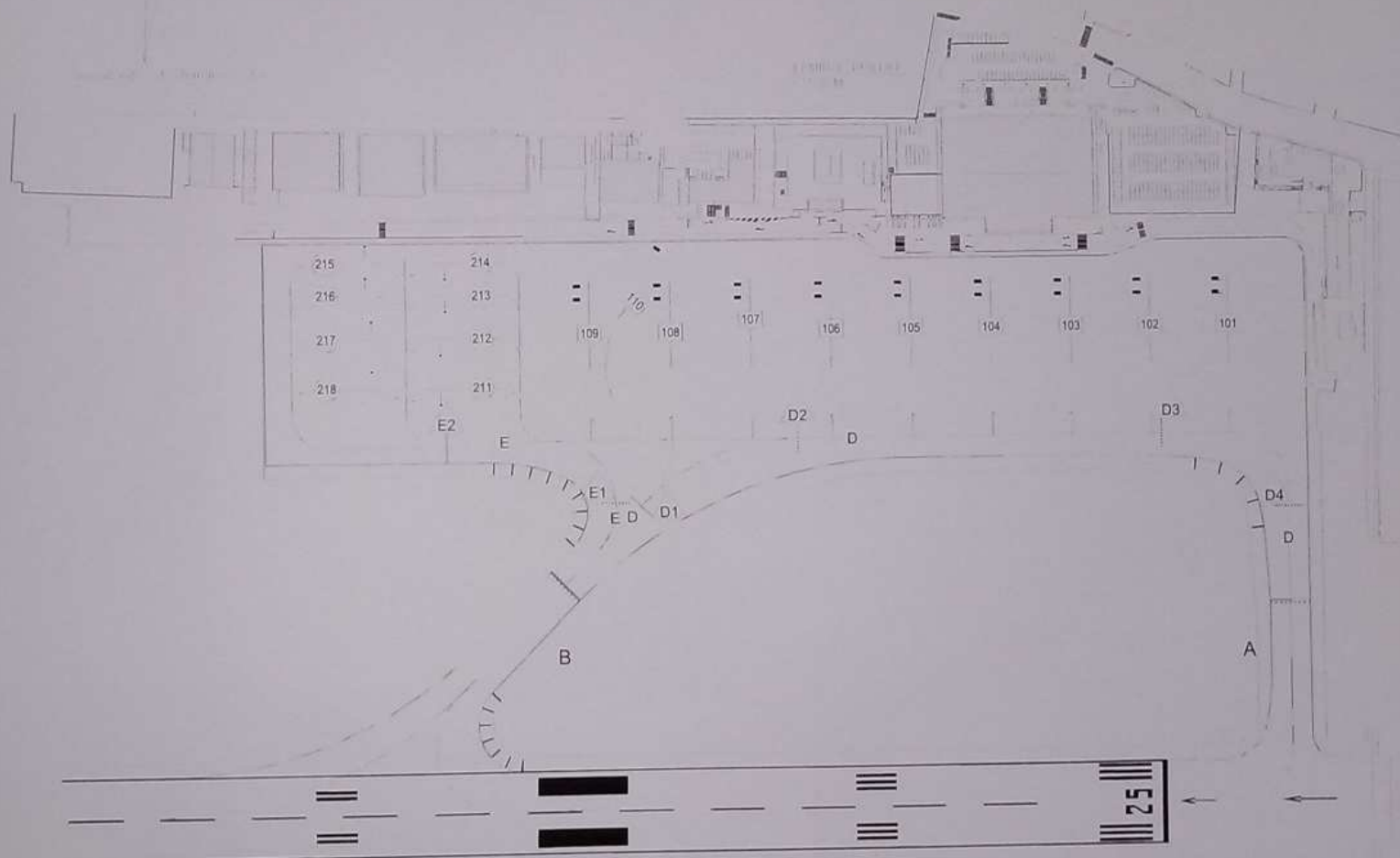
Lighting Bearing Strength
Surface: 75000 m²
-Stands 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, Concrete - 75 R/B/W/T
Edge: Blue -Stands 212, 213, 214, 215, 216, 217, Concrete - 75 R/B/W/T
-Stands 211, 218, Asphalt - 75 R/B/W/T

REMARKS

- Stand 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, available for ACFT with ICAO code "C". ACFT MD80, A321, B737-800, E190 must stop on marking "STOP 2". All other ACFT must stop on marking "STOP 1".
- Stand 110 available using push-back for ACFT B767-300, A300-200.
- Stand 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218 for General Aviation flight.

CHANGE: Updated chart

STANDS	POINTS ON PARKING AREA	
	E	N
101		
102		
103		
104		
105		
106		
107		
108		
109		
110		
211		
212		
213		
214		
215		
216		
217		
218		



NON RISULTA L'ESISTENZA DI UNA PIAZZOLA "DEICING" PER IL TRATTAMENTO ANTIGHIACCIO SPRAY

- PUSH-BACK EXIT
- - - SELF-MANOEUVRING EXIT
- INTERMEDIATE HOLDING POSITION
- APRON AREA

B3.4.5.2 Nuove rotte

Il gestore aeroportuale ha avviato già dal 2011 una serie di studi per la verifica di nuove rotte di decollo che minimizzassero gli impatti del rumore sul territorio dei comuni di Quinto di Treviso (per decolli da testata 25) e di Treviso (per decolli da testata 07).

Al fine di verificare la volabilità di nuove rotte, di competenza di ENAV, è stato effettuato uno studio specifico e sono state effettuate delle prove di decollo.

Le nuove procedure ipotizzate sono basate su navigazione PBN e specifica di navigazione RNAV1, in quanto l'unica potenzialmente in grado di generare traiettorie customizzate, quali spesso devono risultare quelle di salita iniziale, e volabili con un elevato grado di affidabilità.

Lo studio ha verificato solo le procedure di salita iniziale evidenziando le criticità eventualmente presenti ai fini del raccordo con i punti di uscita.

Le traiettorie simulate di uscita da testata 07 e 25 sono rappresentate nelle figure successive.



Figura B3-33 Traiettorie analizzate da ENAV nello "Studio progettuale relativo a procedure di salita iniziale per le piste 07 e 25 dell'Aeroporto di Treviso" per decolli da testata 07.

ALLEGATO
35

NUOVE ROTTE A.M. 2018

DOCUMENTO ELABORATO DA C.I.G.A - A.M. - AEROPORTO PRATICA DI MARE
ROJA

CONFRONTO TRA LA VECCHIA ROTTA E LA NUOVA DIREZIONE TREVISO



Qui sopra le due rotte a confronto per la pista 07 direzione Treviso. La vecchia rotta è quella che va a insistere maggiormente sul centro città.

Sotto invece si riporta il progetto sviluppato con software apposito.

VALORI DI
IMMISSIONE

5.2.3 Valori limite differenziali di immissione - Leq in dB(A)

Per quanto concerne gli ambienti abitativi che si trovano nelle zone di classe I, II, III, IV e V, oltre ai limiti assoluti indicati in tabella C, sono stabilite anche dei valori limite differenziali tra il livello equivalente del rumore ambientale e quello del rumore residuo (criterio di valutazione differenziale).

Il livello di rumore residuo (cfr. D.M. 16/3/1998, Allegato A) è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato "A" che si rileva quando si escludono le specifiche sorgenti disturbanti (rumore di fondo).

Il livello di rumore ambientale (cfr. D.M. 16/3/1998, Allegato A) è il livello continuo equivalente di pressione sonora ponderato "A" determinato da tutte le sorgenti di rumore presenti in un certo luogo e in un determinato tempo.

Il rumore ambientale è costituito dall'insieme del rumore residuo e da quello prodotto dalle specifiche sorgenti disturbanti.

Le misure fonometriche per la valutazione del rumore con criterio differenziale devono essere effettuate all'interno dell'ambiente più disturbato.

NOTA
LE MISURE FONOMETRICHE DI IMMISSIONE DEVONO ESSERE EFFETTUATE ALL'INTERNO DELL'AMBIENTE PIU' DISTURBATO.

ALL'INTERNO

Specificatamente i limiti differenziali di immissione acustica da rispettare sono:

- 5 dB(A) durante il periodo diurno;
- 3 dB(A) durante il periodo notturno.

Tali valori non si applica nelle aree classificate di classe VI (aree esclusivamente industriali).

Inoltre, le disposizioni di cui sopra non si applicano nei seguenti casi, in quanto ogni effetto del rumore è da ritenersi trascurabile:

- a) se il rumore misurato a finestre aperte sia inferiore a 50 dB(A) durante il periodo diurno e 40 dB(A) durante il periodo notturno;
- b) se il livello del rumore ambientale misurato a finestre chiuse sia inferiore a 35 dB(A) durante il periodo diurno e 25 dB(A) durante il periodo notturno.

NOTA:
NON SI APPLICANO - * RUMOROSITA' AEROPORTUALI MA CIÒ NON SIGNIFICA CHE NON SI APPLICANO PER AEREI IN DECOLLO O ATTERRAGGIO

Infine, le disposizioni di cui al presente articolo non si applicano alla rumorosità prodotta da:

- infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime;
- attività e comportamenti non connessi con esigenze produttive, commerciali e professionali;
- servizi e impianti fissi dell'edificio adibiti ad uso comune, limitatamente al disturbo

TREVISO

DPCM 14.11.97

VALORI
LIMITE
EMISSIONE

Legge 447/95 - CLASSIFICAZIONE ACUSTICA

ALLEGATO
36B

La Pubblica Amministrazione, nell'individuare e permettere le aree di destinazione d'uso del territorio, dovrà tenere conto della situazione di fatto esistente.

Quindi non sempre la classificazione acustica potrà coincidere con quanto stabilito dal Piano Regolatore Generale del comune che rimane comunque il principale strumento di risanamento acustico del territorio in sede di autotutela.

L'obiettivo della classificazione acustica del territorio è quello di prevenire il deterioramento acustico delle zone e di pianificare l'eventuale risanamento acustico del territorio.

L'attribuzione delle sei classi acustiche alle zone del territorio comporta l'automatica applicazione nelle stesse dei limiti sotto riportati.

5.2.1 Valori limite di EMISSIONE - Leq in dB(A) (art. 2)

TABELLA "B" DPCM 14.11.97

TAB. B - Allegato del D.P.C.M. 14 novembre 1997

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO TERRITORIO	TEMPI DI RIFERIMENTO	
	GIURNO (06.00-22.00)	NOTTURNO (22.00-06.00)
I Aree particolarmente protette <i>SOBBA PANTICIANA</i>	45	35
II Aree prevalentemente residenziali <i>VIA BERGAMINI ROSSA INDIVIDUALI CONTINUE EST TANGENZIALE</i>	50	40
III Aree di tipo misto <i>QUINTALDO E S. ANGELO FINO ALLA TANGENZIALE</i>	55	45
IV Aree di intensa attività umana	60	50
V Aree prevalentemente industriali	65	55
VI Aree esclusivamente industriali	65	65

5.2.2 Valori limite assoluti di IMMISSIONE - Leq in dB(A) (art. 3)

X RUMORE INNESSO NELL'AMBIENTE ESTERNO

TABELLA "C" VEDI PAGINA 22

TAB. C - Allegato del D.P.C.M. 14 novembre 1997

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO TERRITORIO	TEMPI DI RIFERIMENTO	
	GIURNO (06.00-22.00)	NOTTURNO (22.00-06.00)
I Aree particolarmente protette	50	40
II Aree prevalentemente residenziali	55	45
III Aree di tipo misto	60	50
IV Aree di intensa attività umana	65	55
V Aree prevalentemente industriali	70	60
VI Aree esclusivamente industriali	70	70

NB

IL VALORE LIMITE NON è LVA ma è Leq in dB(A)

PISTA 07 direzione Treviso:

26-APR-2018 - AIP ADZ LIPH 6-1

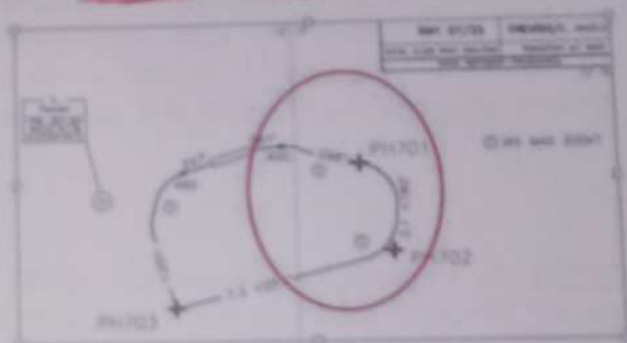


fuori le mura

Con la nuova procedura (riportata nello schema a destra), si impone all'aeromobile di seguire un tracciato al suolo ben definito e soprattutto si impone all'aeromobile di virare ad una quota fissa, con bank di 25° e velocità costante di 200 kts per tutta la fase di salita.



La procedura utilizzata oggi per la pista 07 (direzione Treviso) prevede che l'aeromobile, dopo il decollo, viri a destra effettuando una "goccia", tornando quindi sulla radioassistenza "Locator" di Treviso (linea rossa). La virata non viene effettuata ad una quota fissa ma ad una quota assegnata dal controllore di volo oppure a discrezione del pilota. La rotta dell'aeromobile quindi può anche insistere sul conglomerato urbano della città di Treviso dentro e



A fianco, in rosso, si vede la traccia della nuova rotta (decollo pista 07, direzione Treviso). Per evitare il centro città si è deciso di disallineare il decollo di 11° e mantenere quanto più possibile i vettori aerei, parallelamente alla tangenziale. La prima virata sul Waypoint 450, riportato sullo schema sopra col numero 450, è stata progettata a QUOTA. Ciò significa che sulla base del DOC ICAO 8168, su tale punto l'aeromobile virerà a destra quando a 450 ft (137 mt) mantenendo un bank costante di 25°. La nuova rotta eviterà completamente il centro storico di Treviso. Per ridurre maggiormente l'impatto acustico il decollo sarà effettuato in accordo alla procedura anti-rumore che imporrà agli aeromobili il mantenimento di una velocità non superiore a 200 Kts per tutta la durata del decollo. Una volta raggiunti i 450 ft il velivolo accosterà a destra per seguire track 098° dirigendosi verso il Waypoint PH701. (CASIER BUGGI)

NOTA 1: LA TRAIETTORIA A FORMA DI GOCCIA NON VIENE RISPETTATA

1 LIPH	TREVISO/S.Angelo	
Indicatore di località Location indicator	Nome dell' Aeroporto Aerodrome name	

2 DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI DELL'AEROPORTO	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
--	---

1 Coordinate ARP 45°39'03"N 012°11'52"E	ARP coordinates 45°39'03"N 012°11'52"E
2 Direzione e distanza dalla città 1.62 NM WSW	Direction and distance from city 1.62 NM WSW
3 Elevazione/Temperatura di riferimento 59 FT / 28.2 °C	Elevation/Reference temperature 59 FT / 28.2 °C
4 Variazione magnetica/Variazione annuale 2° E (2005.0) / 5'E	Magnetic variation/Annual change 2° E (2005.0) / 5'E
5 Autorità amministrativa aeroportuale Aeronautica Militare Italiana 31100 - Aeroporto Treviso/S.Angelo AFTN: LIPSZPZX ENAC - DA Venezia - Ronchi dei Legionari Aeroporto "Marco Polo" Viale Galileo Galilei 16/1 30173 Tessera Venezia Tel +39 041 2605701/5713 Fax +39 041 2605711 e-mail: aero.venezia@enac.gov.it UOP - ENAC - sede di Treviso Tel/fax: +39 0422 315399 Esercente NIL AD handling: +39 0422 315122 Autorità ATS Aeronautica Militare Italiana ARO LIPS: tel +39 0422 833224; fax: +39 0422 833360	Aerodrome administration authority Italian Air Force 31100 - Aeroporto Treviso/S.Angelo AFTN: LIPSZPZX ENAC - DA Venezia - Ronchi dei Legionari "Marco Polo" Airport Viale Galileo Galilei 16/1 30173 Tessera Venezia Tel +39 041 2605701/5713 Fax +39 041 2605711 e-mail: aero.venezia@enac.gov.it UOP - ENAC - Treviso office Tel/fax: +39 0422 315399 Aerodrome operator NIL AD handling: +39 0422 315122 ATS authority Italian Air Force ARO LIPS: tel +39 0422 833224; fax: +39 0422 833360
6 Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) IFR/VFR	Type of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
7 Note 1) Tutti i messaggi AFTN devono essere indirizzati a LIPSZPZX.	Remarks 1) All AFTN messages shall be addressed to LIPSZPZX.

3 ORARIO DI SERVIZIO	OPERATIONAL HOURS
-----------------------------	--------------------------

1 Amministrazione aeroportuale H24	Aerodrome Administration H24
2 Dogana e immigrazione H24	Customs and immigration H24
3 Servizio sanitario NIL	Health and sanitation NIL
4 AIS H24	AIS H24
5 ARO H24 LIPS	ARO H24 LIPS
6 METEO MON-FRI 0530-1930 (0430-1830) il servizio è assicurato dall'ufficio meteorologico di Istrana ad eccezione dei giorni festivi. In altri orari il servizio è assicurato dal centro meteorologico di Milano Linate.	METEO MON-FRI 0530-1930 (0430-1830) service assured by Istrana MET office except HOL. Other HR service assured by Milano Linate MET office.
7 ATS H24	ATS H24
8 Rifornamento 0800-1700 (0700-1600)	Fuelling 0800-1700 (0700-1600)
9 Handling H24	Handling H24
10 Servizi di sicurezza H24	Security H24
11 De-icing OCT-MAY H24; JUN-SEP con un preavviso richiesto di 2HR	De-icing OCT-MAY H24; JUN-SEP PN 2 hours
12 Note 1) Rifornamento: altri orari su richiesta. In caso di eccedenza e solo in caso di necessità, disponibilità per i voli Charter programmati	Remarks 1) Fuelling: other hours O/R. Availability for scheduled Charter flights in case of necessity

4 SERVIZI DI SUPPORTO ED ATTREZZATURE	HANDLING SERVICES AND FACILITIES
--	---

1 Attrezzatura di carico e scarico merci Gru - trattori - elevatori - carrelli	Cargo-handling facilities Crane - tractors - elevators - trolleys
2 Tipi di carburante/Olio JP1 / NIL	Fuel/Oil types JP1 / NIL
3 Capacità di rifornimento Serbatoi per JP1 - capacità 24000 litri	Fuelling capacity Tanks for JP1 static system - capacity 24000 litres

4 Sistema de-icing Vestergaard elephant	De-icing facilities Vestergaard elephant
5 Hangar per aeromobili in transito NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL
6 Servizio riparazioni per aeromobili in transito NIL	Repair facilities for visiting aircraft NIL
7 Note NIL	Remarks NIL

5 SERVIZI PER I PASSEGGERI	PASSENGER FACILITIES
-----------------------------------	-----------------------------

1 Alberghi In città	Hotels In town
2 Ristoranti Disponibile, su tempestiva richiesta, solo per passeggeri ed equipaggi	Restaurants Available, on timely request, for passenger and crew only
3 Trasporti Servizio pubblico - auto pubbliche - auto e autobus delle Compagnie N.A.	Transportation Public service - public cars - cars and buses of the ACFT Operating Agencies
4 Servizio medico Pronto soccorso - ospedale Treviso città (3 km)	Medical facilities First aid treatment - hospital Treviso town (3 km)
5 Banca e ufficio postale Banca: disponibile - Ufficio Postale: NIL	Bank and Post office Bank: available - Post Office: NIL
6 Ufficio turistico Consorzio Promozione Provincia	Touristic office Consorzio Promozione Provincia
7 Note NIL	Remarks NIL

6 SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO	RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES
--	--

1 Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 7 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO
2 Equipaggiamento per il soccorso NIL	Rescue equipment NIL
3 Rimozione aeromobili in difficoltà NIL	Capability for removal of disabled aircraft NIL
4 Note NIL	Remarks NIL

7 DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE	SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING
--	---

1 Equipaggiamenti di pulitura 1 spazzatrice	Types of clearing equipment 1 sweeper
2 Priorità NIL	Clearance priorities NIL
3 Note NIL	Remarks NIL

8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE PIAZZOLE PROVA	APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA
--	--

1 Superficie e resistenza dell'area di stazionamento Apron Dimensioni: 582 x 121 m Superficie: CONC Resistenza: ACN 58 - PCN 75	Apron surface and strength Apron Dimension: 582 x 121 m Surface: CONC Strength: ACN 58 - PCN 75
2 Larghezza, superficie e resistenza delle TWY R1 Larghezza: 20 M Superficie: CONC Resistenza: PCN 58 - ACN 56 R2 Larghezza: 20 M Superficie: CONC Resistenza: PCN 58 - ACN 56	TWY width, surface and strength R1 Width: 20 M Surface: CONC Strength: PCN 58 - ACN 56 R2 Width: 20 M Surface: CONC Strength: PCN 58 - ACN 56
3 Localizzazione/Elevazione ACL Testata RWY 25 - 51 FT (15.78 M)	ACL location/Elevation RWY head 25 - 51 FT (15.78 M)
4 Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL	VOR/INS checkpoints NIL / NIL
5 Note 1) Stand A1 non disponibile per motivi di servizio antincendio. 2) 1ª e 3ª TWY lato destro RWY 07 chiuse.	Remarks 1) Stand A1 not available due to firefighting service reasons. 2) 1st and 3rd TWY right side RWY 07 closed.

9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE		SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS	
1	Segnale di identificazione stand aeromobili, linee guida per TWY e sistemi di guida per parcheggio a vista negli stand degli aeromobili Linee guida al rullaggio per stand civili Follow-me	Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands Yellow taxi line for civil stands Follow-me	
2	Illuminazione e segnaletica per RWY e TWY RWY: bordi - identificazione - strisce laterali - TDZ - asse - soglie TWY: segnale longitudinale - posizione attesa	RWY and TWY markings and lights RWY: edges - identification - side strips - TDZ - centre line - thresholds TWY: longitudinal signal - holding position	
3	Barre d'arresto Non disponibili	Stop bars Not available	
4	Note NIL	Remarks NIL	

10 OSTACOLI AEROPORTUALI	AERODROME OBSTACLES
--------------------------	---------------------

Nelle aree di avvicinamento e decollo In approach and take off areas			Nell'area di circuitazione e all'interno dell'aerodromo In circling area and at aerodrome		Note Remarks
1			2		3
RWY e Area interessata RWY and Area affected	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Markings and Lights	Coordinate Coordinates	Tipo di ostacolo Elevazione Segnaletica e Luci Obstacle type Elevation Marking and Lights	Coordinate Coordinates	
a	b	c	a	b	
Vedi AOC in vigore - See AOC in force					1) Gli ostacoli dell'aeroporto sono provvisti di segnalazione diurna e notturna/ Aerodrome obstacles provided of day marking and lighting

11 INFORMAZIONI METEOROLOGICHE	METEOROLOGICAL INFORMATION
--------------------------------	----------------------------

1	Ufficio METEO di riferimento TREVISO ISTRANA	Associated MET office TREVISO ISTRANA
2	Orario di servizio MON-FRI 0530-1930 (0430-1830) il servizio è assicurato dall'ufficio meteorologico di Istrana ad eccezione dei giorni festivi. In altri orari il servizio è assicurato dal centro meteorologico di Milano Linate.	Hours of service MON-FRI 0530-1930 (0430-1830) service assured by Istrana MET office except HOL. Other HR service assured by Milano Linate MET office.
3	Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità TREVISO ISTRANA / 9H	Office responsible for TAF preparation/Period of validity TREVISO ISTRANA / 9H
4	Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione NIL / NIL	Type of landing forecast/Interval of issuance NIL / NIL
5	Briefing e consultazione fornita Telefono	Briefing and consultation provided Telephone
6	Documentazione di volo/Lingua usata Testi in linguaggio chiaro abbreviato, Tabular Forms IT, EN	Flight documentation/Language used Abridged plain language texts, Tabular Forms IT, EN
7	Carte e documentazione disponibili per consultazione Disponibile O/R presso l'handling dell'aeroporto a pagamento	Charts and other information available for briefing or consultation Available O/R to AD handling on payment
8	Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione NIL	Supplementary equipment available for providing information NIL
9	Enti ATS destinatari delle informazioni TREVISO TWR	ATS units provided with information TREVISO TWR
10	Informazioni climatologiche e informazioni supplementari 1) WDI: PSN 740 M dopo THR 25, 225 M a destra della RCL, provvista di segnalazione ICAO notturna e diurna. 2) ISTRANA tel +39 0422 833242 fax +39 0422 833525 3) TAF 9 HR emessi: 0918, 1221, 1524, 1803, 2106, 0009, 0312, 0615	Climatological information and additional information 1) WDI: PSN 740 M after THR 25, 224 M right RCL, provided ICAO night and day signal 2) ISTRANA tel +39 0422 833242 fax +39 0422 833525 3) TAF 9 HR issued: 0918, 1221, 1524, 1803, 2106, 0009, 0312, 0615

12 CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
--	---------------------------------

Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
07	067°	2420 x 45	PCN 65 - ACN 58 ASPH	45°38'41.61"N 012°10'50.00"E	56 FT / NIL

Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
25	247°	2420 x 45	PCN 65 - ACN 58 ASPH	45°39'07.11"N 012°12'26.00"E	51 FT / NIL

Designazione NR RWY Designation	Pendenza di RWY-SWY Slope	Dimensioni SWY SWY dimension (M)	Dimensioni CWY CWY dimension (M)	Dimensioni strip strip dimension (M)	Dimensioni RESA RESA dimension (M)
1	7	8	9	10	11
07	Vedi AOC in vigore/see AOC in force	NIL	NIL	2540 x 300	NIL
25	Vedi AOC in vigore/see AOC in force	NIL	76 x 150	2540 x 300	NIL

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
07	Non applicabile Not applicable	1) DTHR 77.5 M 2) Testate in calcestruzzo/heads in concrete
25	NIL	1) DTHR 118 M 2) Testate in calcestruzzo/heads in concrete

13	DISTANZE DICHIARATE	DECLARED DISTANCES
-----------	----------------------------	---------------------------

Designazione RWY RWY designator	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)
1	2	3	4	5
07	2420	2420	2420	2342.5
25	2420	2496	2420	2302

14	LUCI DI AVVICINAMENTO E LUCI PISTA	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
-----------	---	-------------------------------------

RWY ID	AVVICINAMENTO APPROACH			THR	VASIS	PAPI	MEHT (M)	TDZ
	Tipo Type	Lunghezza Length (M)	Intensità Intensity	Colore Colour				Lunghezza Length (M)
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5
07	CAT II	670	6.6	THR G	NIL	3° wing bar lato sx/left side	19.0	210
25	NIL	NIL	NIL	THR G	NIL	3° wing bar lato sx/left side	16.0	NIL

RWY ID	ASSE CENTRALE PISTA RCL				BORDO PISTA RWY EDGE			
	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity	Lunghezza Length (M)	Spaziatura Spacing (M)	Colore Colour	Intensità Intensity
1	6.1	6.2	6.3	6.4	7.1	7.2	7.3	7.4
07	2150	30	W/R	VRB	2500	60	W/Y	VRB
25	2150	30	W/R	VRB	2500	60	W/Y	VRB

RWY ID	FINE PISTA RWY END	SWY		RTIL	CGL	Note Remarks
	Colore Colour	Lunghezza Length (M)	Colore Colour			
1	8	9.1	9.2	10	11	12
07	R	350	R	NIL	NIL	1) APP. TYPE: ALS 2) Intensità/ Intensity: 200 W
25	R	NIL	NIL	NIL	NIL	NIL

15	ILLUMINAZIONE AGGIUNTIVA, ALIMENTAZIONE SECONDARIA	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
-----------	---	---

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation
	Coordinate ABN: 45°38'52"N 012°11'55"E Caratteristiche: rotante luce bianco-verde alternata Orario: O/R	ABN Coordinates: 45°38'52"N 012°11'55"E Characteristics: revolving white-green alternating lights Hours: O/R

2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: 740 m dopo THR 25, 225 m a destra RCL provvisto di segnalazione ICAO diurna e notturna Anemometri ad elica: -1 a 920 m dopo THR RWY 07, 250 m a sinistra RCL	LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: 740 m after RWY 25, 225 m right RCL provided ICAO night and day signal Propeller anemometers: -1 at 920 m after THR RWY 07, 250 m left side RCL
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY Bordo spaziato ogni 30 m, blu	TWY edge and centre line lighting Edge spaced every 30 m, blue
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Disponibile	Secondary power supply/Switch over time Available
5	Note NIL	Remarks NIL

16	AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI	HELICOPTERS LANDING AREA
-----------	---------------------------------------	---------------------------------

1	Posizione Vedi carta AD in vigore	Position See AD chart in force
2	Elevazione NIL	Elevation NIL
3	Dimensioni, superficie, resistenza, segnaletica NIL	Dimensions, surface, strength, marking NIL
4	Orientamento NIL	Bearing NIL
5	Distanze dichiarate NIL	Declared distances NIL
6	Luci NIL	Lighting NIL
7	Note NIL	Remarks NIL

17	SPAZIO AEREO ATS	ATS AIRSPACE
-----------	-------------------------	---------------------

Designatore e limiti laterali Designation and lateral limits	Limiti verticali Vertical limits	Classificazione dello spazio aereo Airspace classification	Nominativo dell'unità ATS Lingua ATS unit call sign Language	Altitudine di transizione Transition altitude	Note Remarks
1	2	3	4	5	6
Treviso S Angelo ATZ Linea congiungente i punti/line joining following points: 45°41'02"N 012°18'16"E 45°39'02"N 012°04'37"E quindi arco di cerchio in senso antiorario raggio/then arc of circle in anti-clockwise direction radius 5.0 NM con centro su/centred on: 45°39'00"N 012°11'45"E fino a/till point 45°41'02"N 012°18'16"E	2500 FT AMSL	D	Treviso TWR IT / EN	6000 FT	1) WI Treviso CTR

18	SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS	ATS COMMUNICATION FACILITIES
-----------	-------------------------------------	-------------------------------------

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza MHZ Frequency MHZ	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
Emergenza Emergency	NIL	121.500 MHZ	HJ-/ +30	1) HN +/- 30 limitato a Linee Aeree regolari, Voli Charter, Servizi Aerei Postali e aeromobili autorizzati. I PLN prepianificati dovranno pervenire entro orario HJ o, comunque, con almeno due ore di anticipo su ETD o ETA/HN +/- 30 for Scheduled Airlines, Charter Flights, Air postal services and authorized aircraft only. PLN shall arrive during HJ or at least 2 hours in advance ETD or ETA
APP	Treviso APP	120.400 MHZ	H24	1) Frequenza/frequency: O/R
		121.150 MHZ	H24	NIL
		122.100 MHZ	H24	1) Frequenza/frequency: O/R
	Treviso Radar	121.150 MHZ	H24	NIL
		122.100 MHZ	H24	NIL
TWR	Treviso TWR	118.700 MHZ	HJ-/ +30	1) HN +/- 30 limitato a Linee Aeree regolari, Voli Charter, Servizi Aerei Postali e aeromobili autorizzati. I PLN prepianificati dovranno pervenire entro orario HJ o, comunque, con almeno due ore di anticipo su ETD o ETA/HN +/- 30 for Scheduled Airlines, Charter Flights, Air postal services and authorized aircraft only. PLN shall arrive during HJ or at least 2 hours in advance ETD or ETA

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza MHZ Frequency MHZ	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
		122.100 MHZ	HJ-/+30	1) HN +/- 30 limitato a Linee Aeree regolari, Voli Charter, Servizi Aerei Postali e aeromobili autorizzati. I PLN preplanificati dovranno pervenire entro orario HJ o, comunque, con almeno due ore di anticipo su ETD o ETA/HN +/- 30 for Scheduled Airlines, Charter Flights, Air postal services and authorized aircraft only. PLN shall arrive during HJ or at least 2 hours in advance ETD or ETA

19 RADIOASSISTENZE ALLA NAVIGAZIONE E ALL'ATTERRAGGIO	RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS
--	--

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (2° E-2005.0)	CHI	114.10 MHZ CH 88X	VOR H24 DME H24	VOR 45°04'16.4"N 012°16'53.2"E DME 45°04'16.4"N 012°16'53.2"E	10 M AMSL	80 NM/50000 FT limitazioni entro/limitations within 20 NM MRA 4000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 20 NM MRA 6000 FT	1) MAINT: Primo TUE di ogni mese/first TUE every month 1000- 1100 (0900-1000)
NDB	CHI	408.00 KHZ	H24	45°04'18.5"N 012°16'53.0"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 50 NM 020°/290° MRA 4000 FT 290°/320° MRA 10000 FT 320°/020° MRA 5000 FT	1) MAINT: Primo FRI di ogni mese/first FRI each month 0800-1100 (0700-1000)
NDB	FER	427.00 KHZ	H24	44°48'52.2"N 011°36'58.8"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 40 NM 250°/325° MRA 5000 FT 325°/360° MRA 3000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 40 NM 325°/360° NU limitazioni a/limitations at 50 NM 000°/150° MRA 5000 FT 150°/250° MRA 8000 FT	1) MAINT: Primo WED di ogni mese/First WED each month 1000-1100 (0900- 1000)
ILS RWY 07 LOC CAT I (2° E-2005.0)	TRE	109.30 MHZ	H24	45°39'11.1"N 012°12'41.0"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/ back beam not usable
GP	-	332.00 MHZ	H24	45°38'50.2"N 012°11'01.6"E	NIL	NIL	1) COV ridotta a/ reduced to 9 NM Slope 3° RDH:17.49 M
OM	-	75.00 MHZ	H24	45°37'22.2"N 012°05'44.2"E	NIL	NIL	NIL
MM	-	75.00 MHZ	H24	45°38'27.6"N 012°10'00.7"E	NIL	NIL	NIL
L	TRE	301.50 KHZ	H24	45°37'20.9"N 012°05'44.3"E	NIL	25 NM limitazioni oltre/limitations beyond 10 NM 300°/040° MRA 7000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 15 NM 270°/300° MRA 6000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 20 NM 210°/270° MRA 3500 FT	1) 1° mercoledì di ogni mese/1st Wednesday each month: 1000-1300 (0900- 1200)
L	VEN	379.00 KHZ	H24	45°26'56.8"N 012°16'36.9"E	NIL	25 NM	NIL
VOR/DME (2° E-2005.0)	VIC	113.40 MHZ CH 81X	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'14.3"N 011°40'34.9"E DME 45°38'14.3"N 011°40'34.3"E	65 M AMSL	80 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 030°/060° MRA 10000 FT 060°/230° MRA 5000 FT 230°/270° MRA 7000 FT 270°/300° MRA 10000 FT 300°/030° MRA 16000 FT	1) MAINT: Primo MON di ogni mese / first MON each month: 1000- 1100 (0900-1000)
NDB	VIC	417.00 KHZ	H24	45°38'12.7"N 011°40'28.8"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 50 NM 060°/250° MRA 2500 FT 250°/320° MRA 12000 FT 320°/060° MRA 17000 FT	1) MAINT: Primo TUE di ogni mese/first TUE each month 1000-1100 (0900-1000)

20 REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE		LOCAL TRAFFIC REGULATIONS
1	Usò preferenziale delle piste NIL	Runway preferential use NIL
2	Apron NIL	Apron NIL
3	Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio 1ª e 3ª TWY lato destro RWY 07 chiuse.	Special rules for taxiway use 1st and 3rd TWY right side RWY 07 closed.
4	Procedure speciali applicabili agli aeromobili in condizioni di bassa visibilità I decolli in bassa visibilità (LVTO) sono sospesi quando l' RVR è inferiore a 400 m	Aircraft special procedures in low visibility conditions Low visibility take off (LVTO) suspended when RVR is less than 400 m
5	Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario NIL	Special operational practice for minimum RWY occupancy NIL
6	Restrizioni locali ai voli 1) Aerodromo utilizzabile con precauzione a causa della concentrazione di gabbiani. Per verificare l'efficacia delle onde elettromagnetiche per l'allontanamento dei volatili dall'area di manovra, i piloti devono accendere il radar meteo prima del decollo e dell'atterraggio 2) Per la protezione dell'ambiente, i voli di addestramento delle compagnie commerciali devono essere autorizzati preventivamente dalla Autorità dell'Aviazione Civile 3) Durante le operazioni militari di armamento e disarmo del cavo di frenata delle barriere, i decolli e gli atterraggi degli aeromobili civili possono essere soggetti a ritardi 4) Per disposizione dell'Autorità dell'Aviazione Civile Italiana (ENAC), sono in vigore le seguenti restrizioni: a) A causa della presenza di un ostacolo che penetra la superficie di transizione a sud della RWY 07, le minime per i decolli devono essere: visibilità 2000 m e ceiling 500 ft; b) Le procedure di avvicinamento notturne per aeromobili di CAT B o superiori sono consentite solo con ILS operativo	Local flight restrictions 1) Aerodrome available with caution due to sea gulls concentration. To verify the effectiveness of electromagnetic waves regarding birds evacuation from the manoeuvring area, pilots must activate meteo radar equipment before take-off and landing 2) Due to environment protections commercial company training flights must be previously authorized by local Civil Aviation Authority 3) During rigging and derigging of arresting gear for military operations, take off and landing for civil aircraft may be subject to delay 4) Under provision of Italian Civil Aviation Authority (ENAC), the following restrictions are in force: a) Due to the presence of obstacle penetrating transitional surface south of RWY 07, take off minima shall be: visibility 2000 m and ceiling 500 ft; b) Night approach procedures for CAT B aircraft or above allowed only with ILS efficient
7	Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale Gli aeromobili dell'Aviazione Generale necessitano di un'autorizzazione preventiva da richiedere al gestore aeroportuale con 24 ore di anticipo, fax +39 0422 315129; la disponibilità è subordinata alla capacità del parcheggio.	Provisions for general aviation aircraft General Aviation flights accepted only PPR by AD handling, 24 HR in advance: fax +39 0422 315129; subject to stands availability.

21 PROCEDURE ANTRUMORE		NOISE ABATEMENT PROCEDURES
1	Generalità Oltre a quanto riportato nella presente tabella si rimanda alla descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR e alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale. Tutti gli aerei civili che operano sull'aeroporto di Treviso devono essere classificati come 3ª categoria (certificato acustico) Annesso 16 ICAO cap. 3	General In addition to what hereafter is stated see also the description of INITIAL CLIMB, SID and STAR procedures and ENR 1.5 for general provisions. All civil aircraft operating on Treviso aerodrome must be classified as 3rd category (acoustic certification) ICAO Annex 16 chapter 3
2	Usò delle piste 1) Partenze NIL 2) Arrivi NIL 3) Restrizioni notturne Dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) gli aerei in atterraggio devono usare tutta la lunghezza di pista per raggiungere l'area di parcheggio	Use of RWY 1) Departures NIL 2) Arrivals NIL 3) Night restrictions From 2200 to 0500 (2100-0400) it is compulsory for landing aircraft to use the entire length of runway to reach parking area
3	Restrizioni al suolo 1) Spinta inversa Agli aeromobili in atterraggio è fatto divieto di far uso dei reverse nei limiti superiori a quelli minimi previsti dal manuale di volo, eccetto che per motivi di sicurezza 2) APU L'APU (Auxiliary Power Unit) potrà essere accesa non prima di 60 minuti dall'EOBT e dovrà essere spento non oltre 20 minuti dopo l'ATA. L'estensione dell'APU oltre i termini sopra indicati dovrà essere autorizzata dall'Ufficio Controllo Traffico della Direzione Aeroportuale in relazione ai verificarsi di casi eccezionali 3) Prove Motori Sono vietate le prove motori dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) e dalle 1300 alle 1500 (1200-1400)	Ground restrictions 1) Reverse It is forbidden to landing aircraft the use of reverse exceeding minimum limits indicated in the aircraft manual, except for safety reasons 2) APU APU (Auxiliary Power Unit) must be switched on not earlier than 60 minutes before EOBT and must be cut-off no later than 20 minutes after ATA. Longer use of APU will be allowed by Civil Aviation Authority in exceptional circumstances 3) Engine run ups Engine test is forbidden from 2200 to 0500 (2100-0400) and from 1300 to 1500 (1200-1400)
4	Attività addestrativa NIL	Training activity NIL

22 PROCEDURE DI VOLO		FLIGHT PROCEDURES
1	GENERALITA' 1) Circuito di traffico: a) RWY 07 a sinistra b) RWY 25 a destra	GENERAL 1) Traffic circuit: a) RWY 07 left b) RWY 25 right
2	PROCEDURE PER I VOLI IFR 2.1 Informazioni generali NIL	PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS General information NIL

<p>2.2 Arrivi</p> <p>1) Procedure di entrata Descrizione delle STAR: Vedere Tabella 24</p> <p>2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento Vedere tabella 24</p> <p>3) Controllo delle velocità NIL</p> <p>4) Procedure di radio-avaria In caso di radio avaria, la radioassistenza designata su cui iniziare la discesa per l'atterraggio per l'aeroporto di Treviso/S. Angelo é "TRE" LO</p> <p>2.3 Partenze</p> <p>1) Informazioni generali NIL</p> <p>2) Procedure per la messa in moto NIL</p> <p>3) Procedure di uscita Procedure di salita iniziale e SID: Vedere Tabella 24</p> <p>4) Controllo delle velocità NIL</p>	<p>Arrivals</p> <p>1) Entry procedures STAR description: See Table 24</p> <p>2) Holding/approach/missed approach procedures See table 24</p> <p>3) Speed control NIL</p> <p>4) Radio-failure In the event of radio failure, the radio aid designed to descend for landing in Treviso/S. Angelo airport is "TRE" LO</p> <p>Departures</p> <p>1) General information NIL</p> <p>2) Start-up procedures NIL</p> <p>3) Exit procedures Initial Climb procedures and SID: See Table 24</p> <p>4) Speed control NIL</p>
<p>3 PROCEDURE RADAR</p> <p>3.1 Informazioni generali NIL</p> <p>3.2 Caratteristiche operative</p> <p>1) Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo NIL</p> <p>2) Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR) NIL</p> <p>3.3 Caratteristiche tecniche NIL</p> <p>3.4 Radar avaria NIL</p>	<p>RADAR PROCEDURES</p> <p>General information NIL</p> <p>Operational characteristics</p> <p>1) Use of radar in Aerodrome Control Service NIL</p> <p>2) Use of radar for surface movements (SMR) NIL</p> <p>Technical characteristics NIL</p> <p>Radar failure NIL</p>
<p>4 PROCEDURE PER I VOLI VFR</p> <p>4.1 Informazioni generali Vedere ENR 6.3-5</p> <p>4.2 Attività di circuito NIL</p> <p>4.3 Arrivi NIL</p> <p>4.4 Partenze NIL</p> <p>4.5 Sorvoli NIL</p> <p>4.6 VFR Speciale NIL</p> <p>4.7 VFR notturno</p> <p>1) VFR/N è consentito ai soli elicotteri 2) Punto di ingresso: SPINEA 3) Circuito di traffico: RWY 07 a destra</p> <p>4.8 Attività addestrativa NIL</p>	<p>PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS</p> <p>General information Vedere ENR 6.3-5</p> <p>Circuit activity NIL</p> <p>Arrivals NIL</p> <p>Departures NIL</p> <p>Overflying NIL</p> <p>Special VFR NIL</p> <p>VFR/N</p> <p>1) VFR/N allowed for helicopters only 2) Entry point: SPINEA 3) Traffic circuit: RWY 07 right</p> <p>Training activity NIL</p>

23 INFORMAZIONI AGGIUNTIVE	ADDITIONAL INFORMATION
----------------------------	------------------------

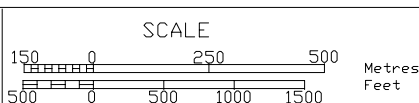
NIL	NIL
-----	-----

24 CARTE RELATIVE ALL'AEROPORTO DI TREVISO/S.Angelo	CHARTS RELATED TO TREVISO/S.Angelo AERODROME
---	--

Carte - Charts	Pagine - Pages
Aerodrome Chart	AD 2 LIPH 2-1
Aerodrome Obstacle Chart - Type A RWY 07/25	AD 2 LIPH 3-1
Standard Instrument Arrival Chart (STAR)	AD 2 LIPH 4-1
Visual Approach Chart (VAC)	AD 2 LIPH 5-1
Instrument Approach Chart (IAC) ILS or L RWY 07	AD 2 LIPH 5-3
Standard Instrument Departure Chart (SID)	AD 2 LIPH 6-1
Aerodrome Obstacle Chart - Type B	Vedi/see GEN 3.2

Bearings are magnetic
Distances in metres
Elevations in feet AMSL
Coordinates WGS84

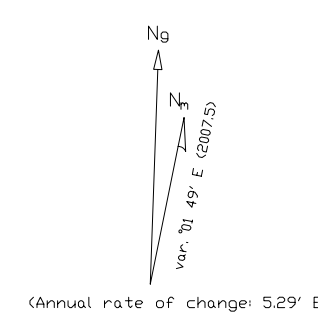
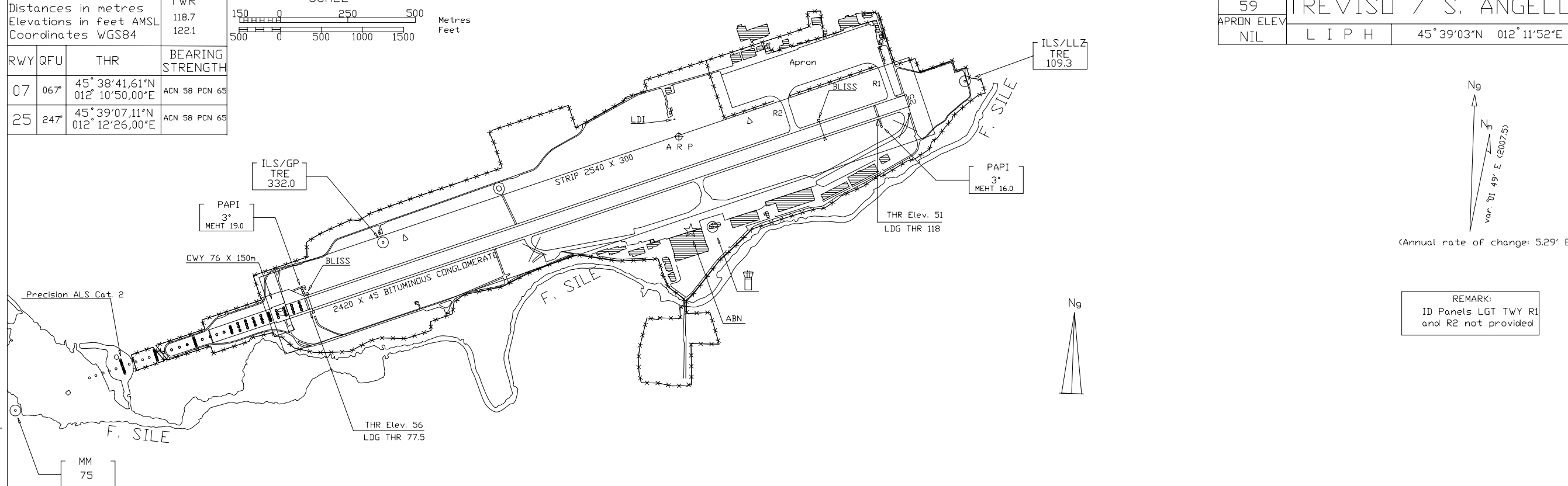
TWR
118.7
122.1



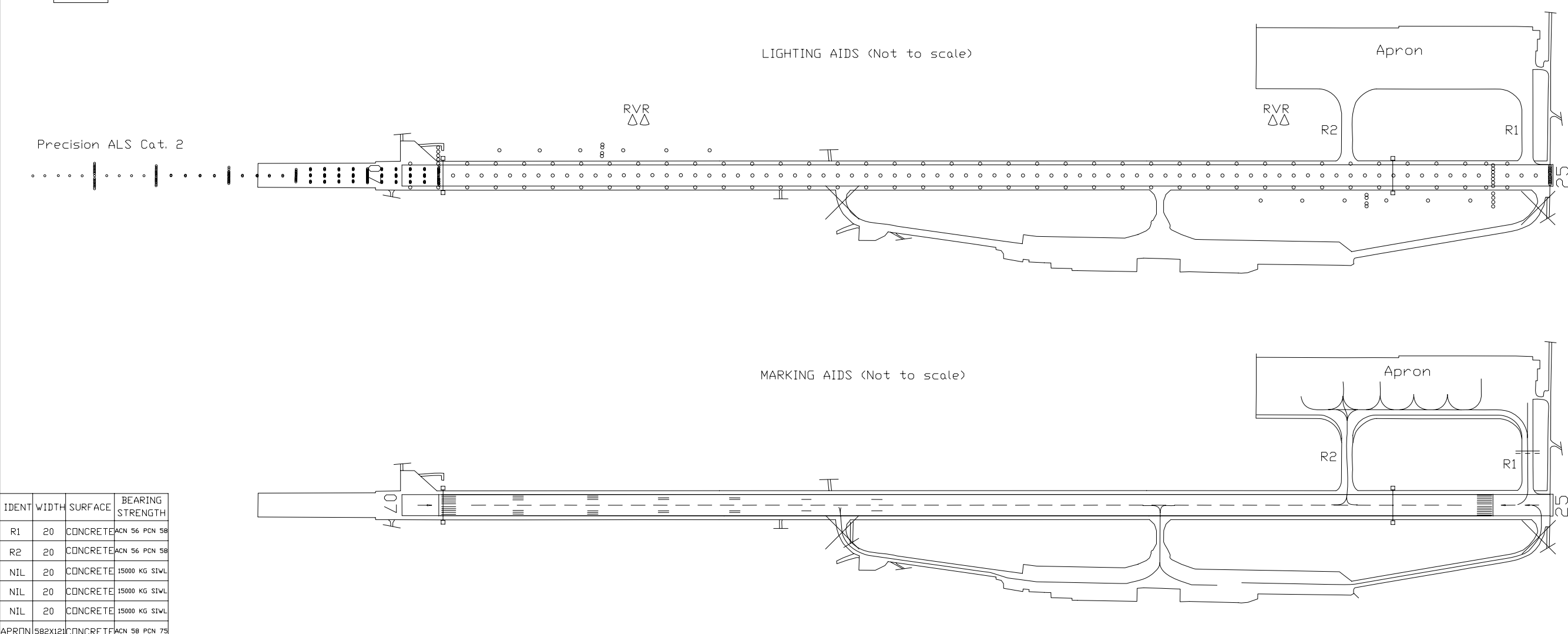
AD ELEV	59	TREVISO / S. ANGELO	
APRON ELEV	NIL	LIPH	45°39'03"N 012°11'52"E

RWY	QFU	THR	BEARING	STRENGTH
07	067	45°38'41,61"N 012°10'50,00"E	ACN 58 PCN 65	
25	247	45°39'07,11"N 012°12'26,00"E	ACN 58 PCN 65	

CHANGE: New AD Section - Updated Chart



REMARK:
ID Panels LGT TWY R1
and R2 not provided



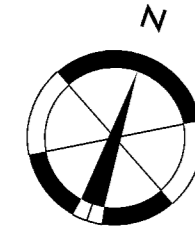
IDENT	WIDTH	SURFACE	BEARING	STRENGTH
R1	20	CONCRETE	ACN 56 PCN 58	
R2	20	CONCRETE	ACN 56 PCN 58	
NIL	20	CONCRETE	15000 KG SIWL	
NIL	20	CONCRETE	15000 KG SIWL	
NIL	20	CONCRETE	15000 KG SIWL	
APRON	582X121	CONCRETE	ACN 58 PCN 75	

DIMENSIONI E ALTITUDINI IN METRI
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

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

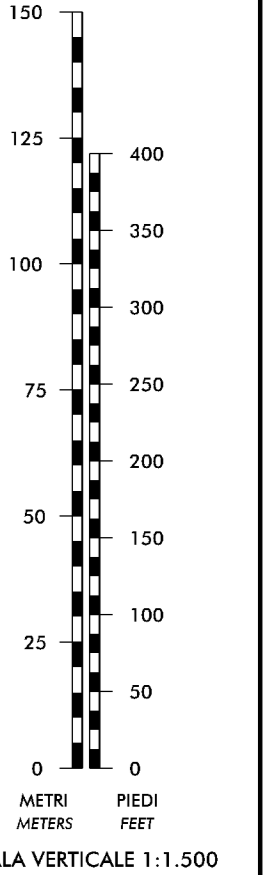
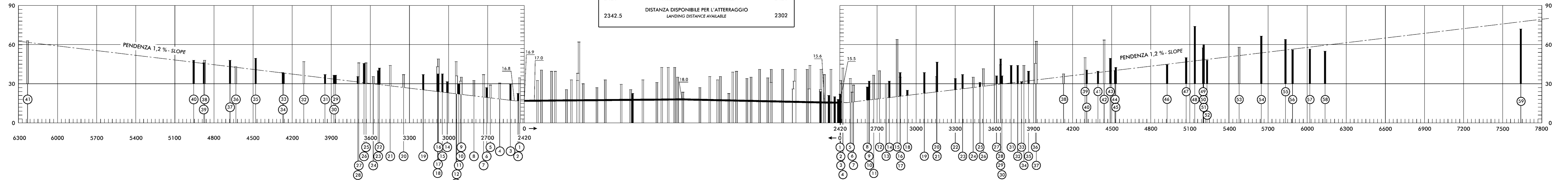
LIMITAZIONI OPERATIVE
OPERATING LIMITATIONS

TREVISO ITALIA - ITALY - RWY 07/25



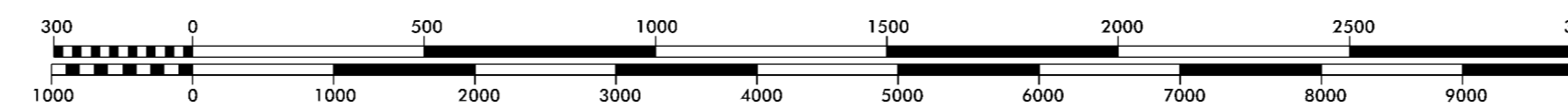
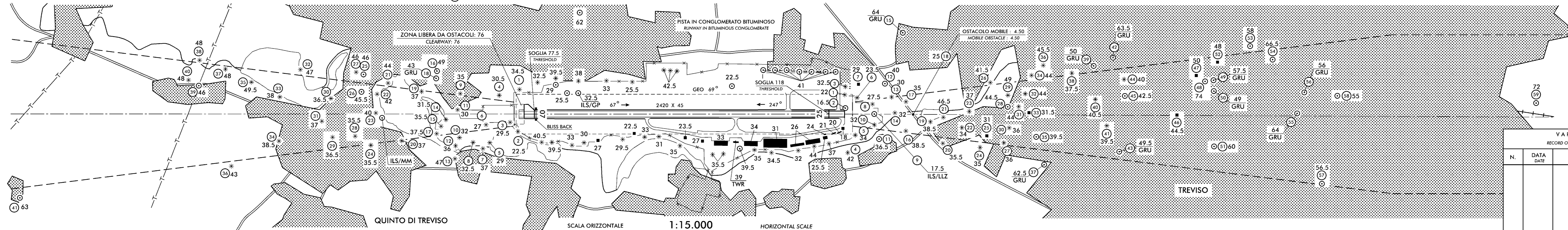
DECLINAZIONE MAGNETICA:
MAGNETIC VARIATION:
01° 49' E (Maggio - May 2007)
MODELLO MAGNETICO ITALIANO 2000
ITALIAN MAGNETIC MODEL 2000

PISTA RWY	DISTANZE DICHIARATE DECLARED DISTANCES	PISTA RWY
07		25
2420	CORSA DISPONIBILE PER IL DECOLLO TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2420
2420	DISTANZA DISPONIBILE PER IL DECOLLO TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2496
2420	DISTANZA DISPONIBILE PER L'ACCELERAZIONE - ARRESTO ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2420
2342.5	DISTANZA DISPONIBILE PER L'ATTERRAGGIO LANDING DISTANCE AVAILABLE	2302



SCALA VERTICALE 1:1.500
VERTICAL SCALE

LEGENDA	LEGEND	PIANTA PLAN	PROFILO PROFILE
NUMERO DI IDENTIFICAZIONE OSTACOLO OBSTRUCTION IDENTIFICATION NUMBER		③	
EDIFICIO O COSTRUZIONE IMPORTANTE BUILDING OR LARGE STRUCTURE		■	In area di decollo into the take-off area
ALBERO, ARBUSTO TREE, SHRUB		*	
PALO, TORRE, CAMPANILE, TRALICCIO, ANTENNA, CIMINIERA POLE, TOWER, SPIRE, LATTICE, ANTENNA, CHIMNEY		○	Fuori area di decollo Out of the take-off area
GRUPPO DI ALBERI SPORGENTI DAL PIANO OSTACOLI CLUMP OF TREES PENETRATING OBSTRUCTIONS PLANE		* * *	
TERRENO SPORGENTE DAL PIANO OSTACOLI TERRAIN PENETRATING OBSTRUCTIONS PLANE		~	
AUTOSTRADA, STRADA PRINCIPALE DUAL HIGHWAY, PRINCIPAL ROAD		==	
FERROVIE, 1 o 2 BINARI RAILROADS, 1 or 2 TRACKS		—+—+—	
LINEA TRASPORTO ENERGIA ELETTRICA O CAVO SOSPESO TRANSMISSION LINE OR OVERHEAD CABLE		—T—T—T—	
RECINZIONE FENCE		—x—x—x—	
AREA EDIFICATA BUILT-UP AREA		■	



SCALA ORIZZONTALE 1:15.000
HORIZONTAL SCALE

VARIANTI RECORD OF AMENDMENTS		
N.	DATA DATE	REGISTRATO DA: ENTERED BY:

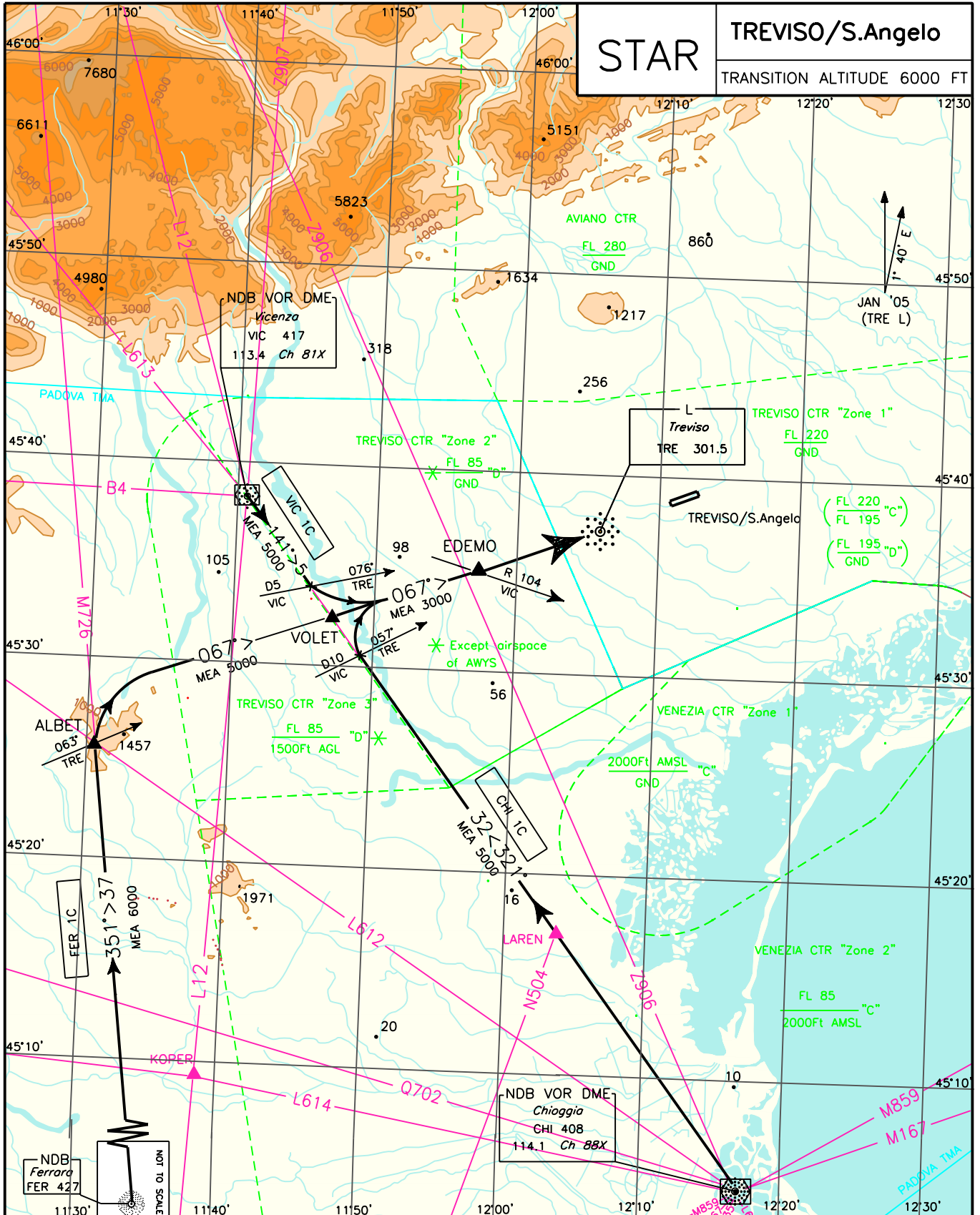


STAR

TREVISO/S. Angelo

TRANSITION ALTITUDE 6000 FT

CHANGE: NEW AD SECTION



FREQUENCIES	TRE L HOLDING PROCEDURE	CHI VOR/NDB HOLDING PROCEDURE	VIC VOR/NDB HOLDING PROCEDURE
PADOVA CONTROL 125.90 TREVISO APP 120.40 TWR 118.70			
AIR SPACE CLASSIFICATION SEE AIP ENR 1-4			(*) MHA 4500 Ft IAS MAX 230 Kt MHA 5500 Ft IAS MAX 280 Kt
SCALE 1:500.000 			

CHI 1C

CHI VOR/NDB – TR 321° (RDL/QDR 141 VIC VOR/NDB o RDL/QDR 321 CHI VOR/NDB) fino ad intercettare QDM 057° TRE L, quindi virare a destra su TR 067° (QDR 247° TRE L) – EDEMO – TRE L.

MEA: CHI VOR/NDB – INT RDL/QDR 321 CHI VOR/NDB / QDM 057° TRE L: 5000 FT, INT RDL/QDR 321 CHI VOR/NDB / QDM 057° TRE L – EDEMO – TRE L: 3000 FT

VIC 1C

VIC VOR/NDB – TR 141° (RDL/QDR 321 CHI VOR/NDB o RDL/QDR 141 VIC VOR/NDB) fino ad intercettare QDM 076° TRE L, quindi virare a sinistra su TR 067° (QDR 247° TRE L) – EDEMO – TRE L.

MEA: VIC VOR/NDB – INT RDL/QDR 141 VIC VOR/NDB / QDM 076° TRE L: 5000 FT, INT RDL/QDR 141 VIC VOR/NDB / QDM 076° TRE L – EDEMO – TRE L: 3000 FT

FER 1C

FER NDB – TR 351° (QDR 351° FER NDB) – ALBET (INT QDR 351° FER NDB/QDM 063° TRE L), quindi virare a destra su TR 067° (QDR 247° TRE L) – VOLET – EDEMO – TRE L.

MEA: FER NDB – ALBET: 6000 FT, ALBET – VOLET: 5000 FT, VOLET – EDEMO – TRE L: 3000 FT

CHI 1C

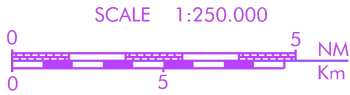
CHI VOR/NDB – TR 321° (RDL/QDR 141 VIC VOR/NDB or RDL/QDR 321 CHI VOR/NDB) until intercepting QDM 057° TRE L, then turn right on TR 067° (QDR 247° TRE L) – EDEMO – TRE L.

VIC 1C

VIC VOR/NDB – TR 141° (RDL/QDR 321 CHI VOR/NDB or RDL/QDR 141 VIC VOR/NDB) until intercepting QDM 076° TRE L, then turn left on TR 067° (QDR 247° TRE L) – EDEMO – TRE L.

FER 1C

FER NDB – TR 351° (QDR 351° FER NDB) – ALBET (INT QDR 351° FER NDB/QDM 063° TRE L), then turn right on TR 067° (QDR 247° TRE L) – VOLET – EDEMO – TRE L.



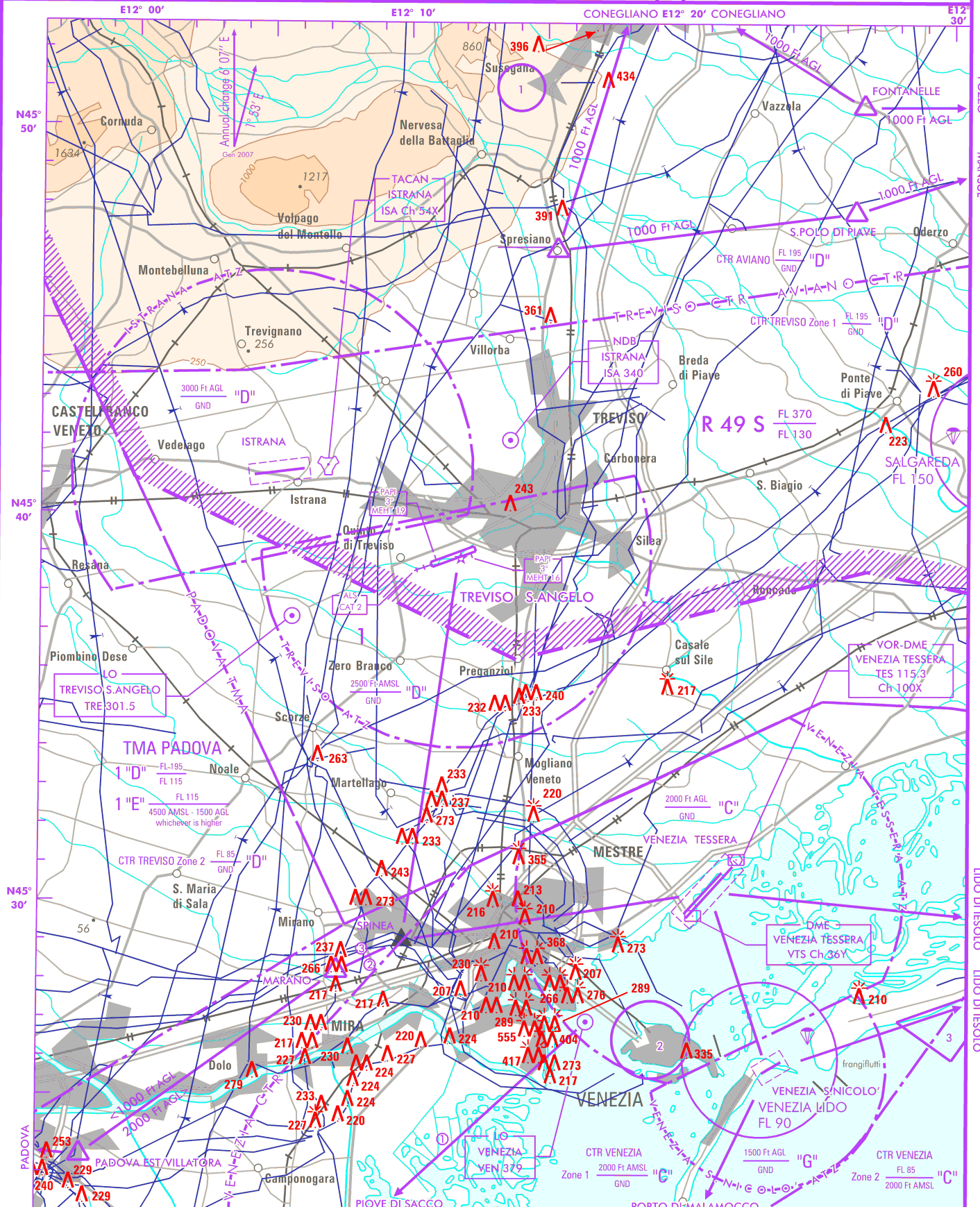
F I S	Padova Info	124.150
APP	Treviso Approach	{ 120.400 121.150
TWR	Treviso Tower	118.700

AD ELEV
59

LIPH

TREVISO / S.ANGELO

CHANGE: NEW AD SECTION



AIRSPACE CLASSIFICATION (See AIP-Italia ENR 1)	
◆ Parachuting Activity (See AIP-Italia ENR 5.5)	
①	ATC Discretion
②	MARANO-SPINEA 2000 Ft AGL
③	SPINEA-MARANO 1000 Ft AGL

(1-2) Overflying interdicted at or below 1500 Ft AGL
See AIP-Italia ENR 5.6 for notes
(3) Military Firing Area up to 1700 Ft AMSL
See AIP-Italia ENR 5.2.1 for notes
▲ Visual holding gates: an entry clearance shall be requested before proceeding.

TRANSITION ALT 6000 Ft
Bearings are magnetic. Elev and Alt in Ft AMSL.

ICAO - INSTRUMENT APPROACH CHART

AD 2 LIPH 5-3

DOC.8168-ED.2-1982-AMDT.3

CHANGE: ILS RWY 07 CAT II PRESSURE ALTIMETER - LANDING and CIRCLING MINIMA REVISED - NEW WARNING

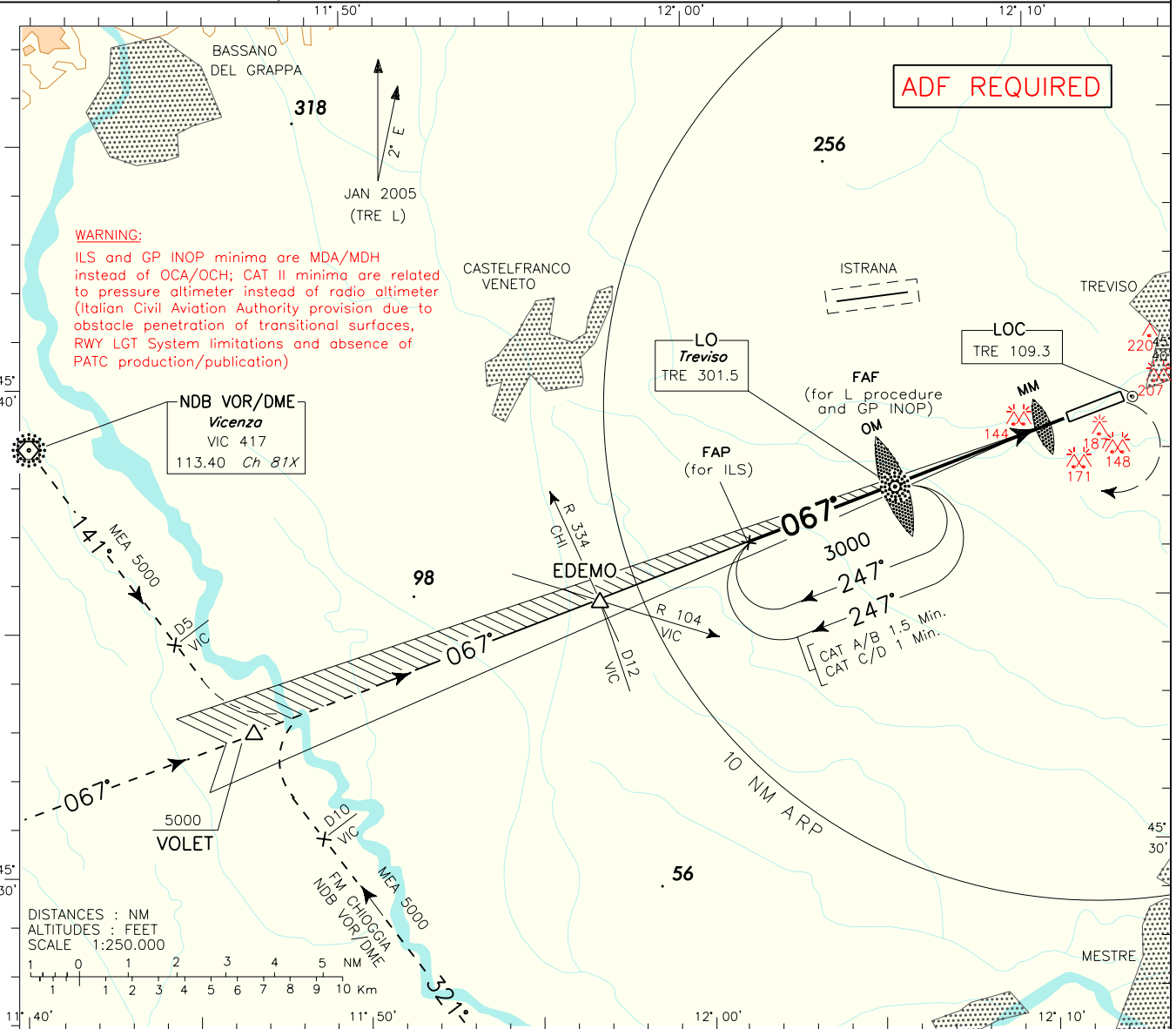
REMARK: Direct ILS approach procedure from EDEMO point is available on ATC discretion only.

APP Treviso Approach
Treviso Radar
120.400
(121.150)

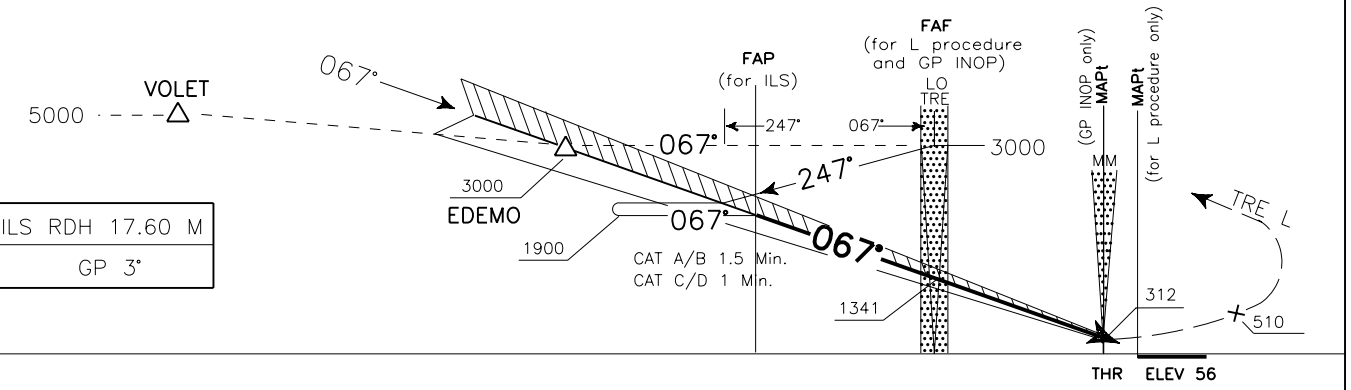
TWR Treviso Tower
118.700
(122.100)

AD ELEV
59

LIPH TREVISO/SANT'ANGELO
ILS or L RWY 07



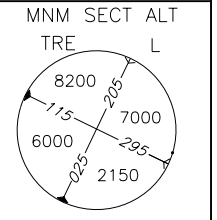
TRANSITION ALT 6000 MISSED APPROACH: Climb to 3000 ft and, as soon as practicable (or passing 510 ft if performing ILS APCH), turn right to TRE L (IAS MAX during right turn 185 ft).

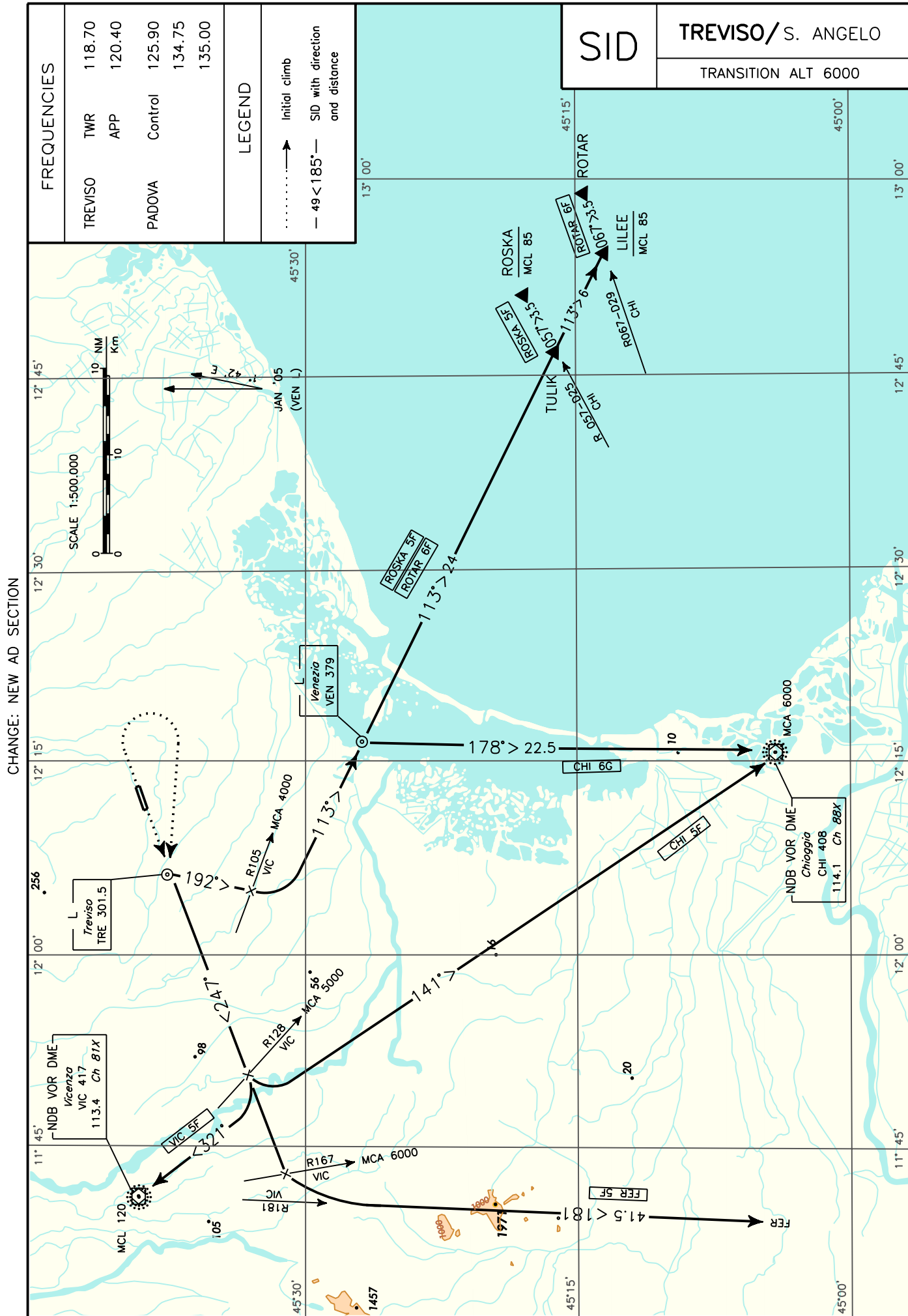


NM 19 18 17 16 15 14 13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1 0 1 2 3 NM

STRAIGHT IN APPROACH	OCA (OCH)			
	L	A	B	C
ILS CAT I		410 (354)	278 (222)	286 (230)
ILS CAT II		266 (210)	278 (222)	286 (230)
GP INOP		470 (420)		510 (460)
CIRCLING	South of RWY only	560 (510)	580 (530)	650 (600)

FT PER MIN	GS	TRE L - THRO7	
		TRE L	THRO7
531	100	2	18
637	120	1	55
744	140	1	38
850	160	1	26
956	180	1	16





PROCEDURA DI SALITA INIZIALE

RWY 25: Dopo il decollo procedere su TR 247° 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 (5,75%).

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

NOTA: Gradiente minimo di salita: 407 FT/NM (6,71%).

DESCRIZIONE SID

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

VIC 5F

Continuare su QDR 247° TRE L 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 QDR 247° TRE L/RDL 128 VIC VOR 5000 FT; VIC VOR/NDB FL 120

FER 5F

Continuare su QDR 247° TRE L fino ad intercettare RDL 167 VIC VOR, quindi virare a sinistra fino ad intercettare e seguire RDL 181 VIC VOR (QDR 001° FER NDB) per FER NDB.

MCL: INT QDR 247° TRE L/RDL 128 VIC VOR 5000 FT; INT QDR 247° TRE L/RDL 167 VIC VOR 6000 FT

CHI 5F

Continuare su QDR 247° TRE L fino ad intercettare RDL 128 VIC VOR, quindi virare a sinistra fino ad intercettare e seguire RDL 321 CHI VOR (TR 141°) per CHI VOR/NDB.

MCA: INT QDR 247° TRE L/RDL 128 VIC VOR 5000 FT; CHI VOR/NDB 6000 FT

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) 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 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 per il punto ROSKA.

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

INIZIAL CLIMB PROCEDURE

RWY 25: After take-off proceed on TR 247° 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 (5.75%).

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

REMARK: MNM climb gradient: 407 FT/NM (6.71%).

SID DESCRIPTION

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

VIC 5F

Continue on QDR 247° TRE L until crossing RDL 128 VIC VOR, then turn right until joining RDL 141 VIC VOR (TR 321°) bound to VIC VOR/NDB.

FER 5F

Continue on QDR 247° TRE L until crossing RDL 167 VIC VOR, then turn left until joining RDL 181 VIC VOR (QDR 001° FER NDB) bound to FER NDB.

CHI 5F

Continue on QDR 247° TRE L until crossing RDL 128 VIC VOR, then turn left until joining RDL 321 CHI VOR (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) 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 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 bound to ROSKA.