

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0000694.14-01-2019

Invio il materiale allegato, certo della vostra migliore attenzione.

Cordiali saluti

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

Giulio Corradetti



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

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

Quinto di Treviso 12 gennaio 2019

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

c. a. **Dr. Danilo Toninelli**

via Giuseppe Caraci, 36

00157 - ROMA

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

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

Dir. Gen. per le Valutazioni Ambientali

Divisione II

Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 Roma

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Ministero della Salute

Dir. Gen. degli organi collegiali per la tutela della salute

Viale Giorgio Ribotta, 5

00144 – Roma

dgocts@postacert.sanita.it

ENAC

Direzione Centrale Vigilanza Tecnica

Viale Castro Pretorio, 118

00185 - Roma

protocollo@pec.enac.gov.it

Regione Veneto

Unità Complessa V.I.A. – V.A.S.

Cannaregio, 99

30121 – VENEZIA

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it



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

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

Provincia di Treviso

Sett. Ecologia e Ambiente – VIA- VAS

Via Val di Breda, 116

31100 – TREVISO

protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

Prefettura di Treviso

Ufficio Territoriale del Governo

Piazza dei Signori, 22

31100 – Treviso

prefettura.treviso@interno.it

Direttore della Direzione aeroportuale Nord-Est ENAC

Aeroporto "Marco Polo"

30173 - 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.apt@enac.gov.it

Direttore Parco Naturale Regionale del Fiume Sile

Via Tandura, 40

31100 - TREVISO

segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune di Casier

Piazza Leonardo da Vinci, 16

31030 - CASIER

comunecasier@pec.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 Morgano

Piazza Indipendenza, 2

31050 - MORGANO

segreteria.comune.morgano.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune di Preganziol

Piazza G. Gabbin, 1

31022 – PREGANZIOL

protocollo.comune.preganziol.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune di 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

Sindaco Comune di Zero Branco

Piazza Umberto I, 1

31059 - ZERO BRANCO

legalmail@pec.comunezerobranco.it

p.c.

CODACONS VENETO

Presidente Avv. Franco Conte

Via Malvolti, 18

30174 - Mestre (VE)

codaconsveneto@gmail.com



POSSIBILI INADEMPIENZE E CONFLITTO DI RUOLO DEL PROPONENTE ENAC SULLA GESTIONE E CONTROLLO DELL'APPLICAZIONE DELLE NORME DI SICUREZZA DEI PIANI DI SVILUPPO AEROPORTUALE DEI MASTER PLAN DELL'AEROPORTO "A. CANOVA" DI TREVISO"

ENAC nelle *Politiche ambientali* riconosce che: *"... è indubbio che i velivoli ed i sistemi aeroportuali condizionano negativamente sia l'ambiente nel suo complesso, sia la qualità della vita delle popolazioni che vivono nelle loro vicinanze"*.

ENAC autorizza l'espletamento dell'attività aeroportuale senza Valutazione di Impatto Ambientale.

ENAC approva i Piani di Sviluppo Aeroportuali PSA, i Masterplan Aeroportuali e i progetti (nelle more delle procedure di VIA).

ENAC (come proponente) presenta le Istanze di VIA.

ENAC controlla che gli Aeroporti rispettino le Leggi.

ENAC ottiene pareri positivi alla richieste di VIA e pareri negativi alle istanze di VIA.

ENAC ritira le richieste di Istanza di VIA già presentate.

ENAC richiede la Conformità Urbanistica dei Masterplan.

ENAC partecipa alle Conferenze dei Servizi approvativi.

ENAC riscuote il parere di Conformità Urbanistica.

ENAC *«in qualità di unico soggetto competente a regolamentare e a vigilare sull'attività dello scalo aeroportuale ... non autorizza affatto un numero di voli annui, ma, avvalendosi delle Competenze del Comitato di sicurezza, si limita a determinare un numero massimo di movimenti orari in relazione alle caratteristiche di sicurezza dello scalo (numero che per quello trevigiano, è di 8 mov/ora di gran lunga superiore a quello attualmente effettuato e che consentirebbe di raggiungere un movimento annuo di oltre 70.000, cfr. verbali del Comitato di Sicurezza del 28/1/2011 e del 6/9/2011»* [ricorso al TAR di AerTre S.p.A. 29 giugno 2013] considerando l'ubicazione dell'infrastruttura posizionata in una landa desolata.

ENAC non fa rispettare la sua *Informativa Tecnica* su presenza produzioni acquicoltura adiacenti la pista, con conseguente rischio di impatto volatili; il piano antivolatili risulta non approvato da *"Bird Strike Commettee Italy"*.

ENAC è cosciente della indisponibilità di adeguata piazzola raccolta fluidi da sghiacciamento, con sistema di recupero e smaltimento.

ENAC consente il mancato rispetto del Parco del Sile come *«area particolarmente protetta»*, con superamento limiti rumorosità consentiti e dei vincoli relativi agli aspetti edilizi del *Piano Ambientale del Parco del Sile* che vietano interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo all'interno o in prossimità di siti Natura 2000 (*realizzazione RESA*).



ENAC non tiene conto di quanto previsto dalle informazioni aeronautiche a carattere duraturo, necessarie per la navigazione aerea (AIP), Sez. 2-ENR (ENROUTE PROCEDURES), punto 5: "**Pericoli alla navigazione**", sottopunto 5.6.1: **Parchi naturali e zone soggette a protezione faunistica** che vietano il decollo, l'atterraggio ed il sorvolo a bassa quota a tutti gli aeromobili ed ai voli a diporto sportivo entro le Riserve Naturali.

ENAC non sollecita il gestore ad una corretta definizione del "*clima acustico nell'intorno aeroportuale mediante criteri oggettivi e misurabili ed inoltre stabilire le condizioni per contenere l'inquinamento acustico entro limiti accettabili per la tutela dell'ambiente*".

"Le stazioni periferiche di rilevamento devono essere ubicate nell'intorno aeroportuale, nelle posizioni più vicine alle proiezioni al suolo delle rotte di avvicinamento ed allontanamento dei velivoli" [Circolare ENAC APT-26], con un numero adeguato di rilevatori ubicati nei punti più critici, anche per il rilevamento del rumore a terra.

ENAC non accerta l'inadempienza alle procedure antirumore (Decreto Ministero Ambiente 3 dicembre 1999 – art. 3), causa mancanza adeguati rilevatori acustici con eventuali conseguenti sanzioni:

"Il sistema di rilevamento acustico deve garantire il monitoraggio delle singole operazioni di decollo e atterraggio di ogni singolo aeromobile per verificare il rispetto delle procedure antirumore da parte del pilota, la registrazione con continuità dei dati di rumore generato da ogni volo, permettere la correlazione tra il rumore prodotto e la traiettoria dell'aereo ricavabile dai tracciati radar e evidenziare qualsiasi deviazione della traiettoria stessa dai corridoi assegnati" (ENAC – controlli).

ENAC sostiene l'attività aeroportuale in mancanza di rilevamenti ambientali i cui effetti, come riconosciuto nel suo capitolo "*Fonti di inquinamento*", ricadono sui cambiamenti climatici – sulla qualità dell'aria locale e sulle aree circostanti l'aeroporto:

"L'attenzione delle Autorità dell'aviazione civile e delle organizzazioni internazionali è concentrata a ridurre le conseguenze relative al rumore ed alle emissioni gassose che determinano impatti ambientali, sia a livello locale (rumore ed emissioni) che a livello globale (emissioni)" con nessuna verifica dell'inquinamento atmosferico influenzato dalla tipica specificità aeronautica: «*nanopolveri / sostanze chimiche adsorbite ed in fase gassosa / metalli pesanti*» e nessun controllo sulla ricaduta di inquinanti al suolo.

ENAC è silente in merito all'estrema criticità della viabilità nell'unica strada di accesso alle strutture aeroportuali.

ENAC convalida nuove rotte di decollo in un contesto territoriale assolutamente incompatibile e acconsente l'attuazione di movimentazioni in orario notturno.

ENAC non interviene in merito al non rispetto della biennale verifica della zonizzazione acustica aeroportuale (D.M. 31 ottobre 1997 – All. B – comma 9) e giustifica l'ampliamento della sua influenza in aree coinvolte dalle nuove rotte di decollo, senza prevedere l'attuazione della VAS (comunicato stampa ENAC n. 91/2016).



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

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

ENAC permette il mancato rispetto dei vincoli imposti dal **Piano di Rischio** che in nessun modo ricade all'interno dell'area pertinente al sedime aeroportuale, ma grava interamente su centri urbani ad elevato carico antropico, con i vincoli degli art. 707 - 715 del *Codice della Navigazione*, ritenendo: *"ubicazione in tessuto urbano sensibile e fortemente urbanizzato nella vicinanza aeroportuale"*.

ENAC non riconosce il ripetuto fenomeno di rilevantissima criticità: *"vortex strike"*, imputabile alle ravvicinate movimentazioni aeroportuali in fase di atterraggio sopra un centro abitato.

ENAC non fa rendere operative le *Linee Guida ISPRA* che prevedono: *"emissione rapporti tecnici periodici sul grado di inquinamento acustico / informazione al Pubblico / recepimento e risposta alle lamentele"*.

ENAC non tiene in considerazione l'assurda perenne situazione di pericolo in cui i Residenti sotto la proiezione delle ravvicinate rotte di atterraggio e decollo devono convivere, caratterizzata da problemi di: *Sicurezza – Inquinamento acustico – Inquinamento atmosferico*, aggravata ulteriormente dall'incidenza del traffico veicolare indotto, con conseguente mancato rispetto della **SALUTE PUBBLICA**, in totale assenza di indagini osservative su popolazione iperesposta.

ENAC non valuta l'assurda concentrazione di aeroporti in area: n° 3 in ≈ 30 Km lineari: VENEZIA – TREVISO – ISTRANA.

ENAC ha sbrigativamente liquidato come *"insussistenti"* le criticità segnalate dall'Associazione Comitato aeroporto TV (ENAC-PROT-26/05/2016.0055532-P), anche in antitesi a quanto previsto dalle sue *"Politiche ambientali"*:

"Informare la collettività delle azioni e dell'impegno volto a tutela del territorio e alla salute dei cittadini".

"Uno degli strumenti essenziali per ottenere risultati è il continuo dialogo con l'utenza, con le realtà territoriali e con i soggetti interessati, al fine di procedere alle scelte in un'ottica di condivisione, valutazione e maturazione delle decisioni. Per gestire, con un processo trasparente, le problematiche dell'ambiente, tenendo conto delle esigenze economico-sociali locali, è stato istituito presso Enac un Comitato Ambiente rappresentativo delle varie istanze centrali e territoriali e di posizioni contrapposte in tema di protezione ambientale, che svolge una funzione di coordinamento per raccordare i diversi interessi".

Ad ulteriore integrazione, il Comitato inoltra una richiesta ad **ENAC**, supportata da documentazione tecnica che ipotizza l'emissione di un provvedimento in merito alla **Validità del Certificato di Aeroporto**, in relazione a:

- ◆ Riferimento al documento n.1 - **ENAC Regolamento per l'Esercizio degli Aeroporti ediz. 2, del 21 ott. 2003** e in riferimento ai documenti in Allegato;
- ◆ Riferimento al documento n. 2- **ENAC Art.707 Codice della Navigazione - Determinazione delle zone soggette a Limitazioni** (in attuazione dell'Annesso 14 OACI - Organizzazione Aviazione Civile Internazionale).



Oggetto: Richiesta provvedimento di limitazione o sospensione del **Certificato di Aeroporto** (Allegati **A21A** e **A21B**).

Premesso che il Certificato di Aeroporto ha validità 3 anni e che al “**Comitato per la riduzione dell’impatto ambientale dell’aeroporto di Treviso**” non è noto se e quando sia stato rinnovato l’ultimo “**Certificato di Aeroporto**”, si fa presente alle SS. LL., ciascuno per la parte di propria competenza, che da uno studio relativo alla conformità dei requisiti di sicurezza previsti dalla normativa e concernenti i numerosi ed alti ostacoli presenti, anche nelle immediate vicinanze del sedime aeroportuale, è stata rilevata la non conformità dei requisiti di sicurezza dagli Ostacoli (vedere Allegati **A14, A15, A1A, A1B, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A22** e **A21A, A21B**, con le loro note esplicative), con riferimento relativo alle specifiche limitazioni di operatività riportate:

- 1- Per le **Superfici di Avvicinamento** per pista 07 e pista 25- Annesso 14 OACI capitolo 4.9 Figura 4.4 (Allegati **A14, A15, A1A, A1B, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A22**);
- 2- Per le **Superfici di Salita al Decollo** per pista 07 e pista 25- Annesso 14 OACI capitolo 4.9 Figura 4.4 (Allegati **A14, A15, A1A, A1B, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A22**);
- 3- Per le **Superfici di Transizione** che si sviluppano dal bordo laterale della Pista e della Strip con pendenza verso l’alto e verso l’esterno fino alla Superficie Orizzontale Interna (Allegati **A1A, A2, A3A, A4, A5** (filo spinato nelle vicinanze del prolungamento iniziale del bordo pista 07), **A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A14** e **A15**).

NOTA sugli Ostacoli:

1. nell’Allegato **A3**, (lato Treviso), è tracciata (a penna) la linea che congiunge la sommità del campanile della Chiesa di San Nicolò con il punto dell’inizio pista 25. Ebbene, il Piano di **Pendenza della Salita al Decollo per pista 07** (lato Treviso), che ha un **valore del 2%** e il **Piano di Pendenza della Superficie di Avvicinamento per pista 25** (lato Treviso), che ha un **valore del 2,5%**, sono incredibilmente **forati in modo inconfutabile da tanti ostacoli**. Ciò è in stridente contrasto con la normativa a riferimento.

Detti Piani di Pendenza del 2% e del 2,5% che, purtroppo, coincidono con la tratta di sorvolo della città di Treviso a bassissima quota, sono anche tagliati dai seguenti e numerosi Ostacoli:

- n. 2 Antenne da telefonia (quella installata sul Campo Sportivo di Sant’Angelo e quella sul quartiere di Santa Maria del Sile),
- n. 1 campanile (quello della Chiesa di Sant’Angelo);
- tutti i manufatti (abitazioni e altro genere di manufatti);
- molta parte delle alberature del Parco Regionale del Sile (sito S.I.C.).

Sui rispettivi Piani di Pendenza del 2% e del 2,5%, come sopra detto e secondo la normativa a riferimento, dovrebbero volare gli aeromobili sia nella fase di decollo per pista 07 che nella fase di atterraggio per pista 25, che prevede il sorvolo di Treviso a bassissima quota e ridotta velocità di sostentamento per l’atterraggio.



2. Anche sul lato di Quinto di Treviso si pone lo stesso problema della **NON Conformità dei Requisiti di Sicurezza dagli Ostacoli**; infatti, nell'Allegato **A22** è ben visibile che il Piano della **pendenza del 2%** viene forato massicciamente da alte alberature del Parco Regionale e in particolare dal campanile della chiesa di Quinto, a lato del quale gli aerei passano ad una distanza di circa 80/100mt.

Quanto qui riportato dimostra che sull'aeroporto di Treviso - Canova **le operazioni di volo vengono effettuate in violazione dei Requisiti di Sicurezza del Piano degli Ostacoli, tali da mettere seriamente a rischio l'incolumità dei passeggeri e della popolazione civile e militare residente e/o transitante in tale zona** (Allegati **A21A** e **A21B**).

NOTA sulle proiezioni dei Piani inclinati parzialmente non attendibili riportati nell'Allegato A1A.

Sugli angoli dei vettori delle proiezioni delle altezze degli ostacoli, che sono state fatte a penna nel grafico dell'Allegato **A1A**, si riscontra che la scala di misura usata nell'esprimere in metri le altezze degli ostacoli è differente dalla scala usata per esprimere in metri la lunghezza orizzontale al suolo. Da detta differenza delle scale usate emerge:

- 1- che l'altezza degli ostacoli nel grafico A1A è inattendibile;
- 2- che l'angolo delle proiezioni delle pendenze delle varie altezze degli ostacoli, fatte manualmente a penna, mostrano valori non veri e molto superiori al **valore reale che, di converso, viene espresso negli Allegati A1B, A3, A13, A22 e A2.**

A causa delle inconfutabili **Rilevanze di non conformità dei requisiti di sicurezza**, (Allegati **A21A** e **A21B**) definiti dalla normativa vigente, che potrebbero pregiudicare la sicurezza dei voli, si invitano le SS. LL., ciascuno per quanto di propria competenza, a voler richiedere all'ENAC di prevedere l'adozione del relativo **Provvedimento di Limitazione e Sospensione della validità del Certificato di Aeroporto**, ovvero la **sospensione dell'attività di volo** fino al permanere dell'attuale situazione di rischio aereo causato dalla presenza degli ostacoli, come così mostrano gli Allegati alla presente richiesta di sospensiva e così come previsto dal Regolamento ENAC per l'Esercizio degli Aeroporti, (Allegato **A17**), Capitolo 1, commi 7.1, 7.2, 7.3, 7.4 e 7.5.

Per una migliore comprensione di codesto documento, si elencano le traiettorie di volo estratte dall'Annesso 14 - I.C.A.O, che è stato recepito nell'Ordinamento italiano in forza del D.M. Ambiente 3 dicembre 1999

La **Superficie di salita al decollo (T.O.C.S.)** ha un'inclinazione del 2%,-Capitolo 4.9 e Figura 4.1 (Allegato **A14**) e capitolo 4.8, Figura 4.2 (Allegato **A 15**).



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

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

-In caso di traiettoria di decollo rettilinea (questo è il caso di decolli da sempre ed ancora in atto per pista 07, con sorvolo di Treviso a bassissima quota) la pendenza della T.O.C.S. non deve eccedere il valore di 2% - (Capitolo 4.2.6);

Nel caso di traiettoria di decollo con virata, le superfici curvilinee o disassate sono oggetto di determinazione ENAC - Capitolo 4.2.8.

Anche nel Capitolo 4.2.4 (Superficie di salita al Decollo), la Figura 4.1. **prevede una pendenza della superficie di decollo del valore del 2%, che è superiore alla pendenza di 1,20% del limite massimo degli ostacoli rappresentata nel grafico nell'Allegato A1A (documento A.I.P. Italia AD LIPH 3-1).**

Nella **Superficie di Avvicinamento** -Capitolo 4-3 i relativi valori presenti nella Tabella 4.2, riportano che per la pista non strumentale (per Treviso abbiamo il caso della pista 25, dove si effettua il sorvolo a bassissima quota sul centro città) la superficie di discesa è fissata al valore del 2% (Allegati A14 e A15).

Sull'aeroporto di Treviso Canova (come rappresentato dal grafico nel documento A.I.P. Italia, AD 2 LIPH 3-1, Allegato A1A), la superficie limite dagli ostacoli, espressa da una linea discontinua che ha un valore di pendenza dell'1,20% ,taglia quasi a metà altezza la Chiesa di San Nicolò. Sia il valore di pendenza dell'1,20%, che tocca il tetto della chiesa citata, sia il valore del 2%, che tocca la sommità del campanile, mostrano la violazione della normativa a causa della presenza di tutti gli alti ostacoli.

Il rischio si evidenzia, come detto, nei decolli per pista 07 e per pista 25 (Allegati A1A, A1B, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A14, A15).

Osservazione n. 1

Gli Ostacoli, sopra riportati, dimostrano la NON conformità di rispondenza ai requisiti del Regolamento ENAC.

Osservazione n. 2

A Treviso la determinazione delle superfici rettilinee o disassate sopra richiamate si renderebbe davvero necessaria, in particolare perché nei decolli per pista 07, dove le strette virate non conformi al tracciato aereo previsto in AIP-Italia AD2 LIPH 6-1 vengono eseguite a bassissima quota sopra i vari e popolosi quartieri di Treviso e del suo interland, con la possibilità di mettere a rischio la popolazione ed i passeggeri a bordo in caso di emergenza.

Ebbene, va detto che dette Superfici curvilinee non sono riportate nell'A.I.P. - Italia per informarne i Piloti. Perché?

Osservazione n. 3

Perché E.N.A.C. non ha ancora provveduto a produrre le determinazioni di dette Superfici curvilinee (T.O.C.S.) per poi farle pubblicare in A.I.P. Italia?

Si chiede alle SS. LL. se detto comportamento di ENAC possa costituire una **omissione di atti d'ufficio** in violazione della norma di riferimento (Allegati **A17, A21A, A21B**).

Capitolo 4.3.4 Superficie di Avvicinamento - Allegati A14 e A15

Qui viene mostrato, come già detto, che la **Superficie di separazione dagli ostacoli** dovrebbe avere un piano inclinato con un valore di pendenza dell'**1,20%** e **detto valore di pendenza dovrebbe significare che al di sopra di esso non dovrebbero essere ammessi ostacoli**, salvo una eventuale deroga ENAC della quale non se ne conosce traccia e comunque, qualora esistente, potrebbe essere considerata illegittima in quanto contraria ai limiti di sicurezza degli ostacoli, ai sensi della Normativa nazionale e internazionale I.C.A.O. .

Va però precisato che nella procedura strumentale I.L.S. pista 07 il Sentiero di Discesa (GlidePath) ha un valore di **3 gradi che corrisponde ad una pendenza del 3.30% circa**.

In pratica tra le pendenze dei due piani citati 1,20% e 3,30% (che equivale a 3 gradi di discesa della procedura I.L.S.) si costituisce un adeguato spazio-cuscinetto con un angolo del 2,10% che funge da separazione tra la pendenza del Piano degli Ostacoli e l'aereo in fase di avvicinamento strumentale (I.L.S.) per pista 07.

-Vedere:-Figura 4.4, Capitolo 4-9 (Allegato **A14**);

-Tabella classificazione delle piste, Capitolo 4.8 (Allegato **A15**);

-Carta degli Ostacoli (Allegati **A1A, A1B, A3, A4, A5, A6, A7, A8, A9, A10, A11, A12, A13, A14, A15**).

Osservazione n. 1

Per quanto sopra esposto, si nota che la **superficie di Avvicinamento Strumentale e la Superficie di Avvicinamento Strumentale di Precisione I.L.S. sono incredibilmente forate da ostacoli, con valori eccessivi:**

- a- del **27%** delle alberature di Quinto di Treviso (Allegato **A22**);
- b- del **18%** nel tratto del sorvolo di Treviso (Allegato **A1B**);
- c- del **41 %** sul lato sud della pista- Presenza Hangar e manufatti militari (Allegato **A2**);
- d- di altezze varie come mostrano i restanti Allegati.

Doveroso è domandarsi come è possibile che ENAC non abbia mai preso provvedimenti che la normativa impone in merito agli ostacoli?



Osservazione n. 2 – incongruenza

Va altresì precisato che il valore di pendenza di 1,20% (riportato nel grafico Allegato **A1A** mostrante il Campanile di S. Nicolò tagliato quasi a metà della sua altezza dalla detta pendenza di 1,20%), **non corrisponde al valore reale riscontrato** con la lettura del goniometro dal quale risulta, invece, una pendenza del 14% (valore non reale) che tocca la sommità del campanile di San Nicolò.

Nella realtà il valore di 1,20% di pendenza descritto nel grafico (Allegato **A1A**), che taglia a metà il campanile di San Nicolò, risulta di maggior credibilità per come riportato nella superficie di pendenza nell'Allegato **A1B**, dove la scale delle distanze al suolo e le altezze sono calcolate con una stessa scala.

Osservazione n. 3

Ancor più a rischio risulterebbero gli avvicinamenti "a vista" per pista 25 non strumentale sopra Treviso. Ai fini della sicurezza al suolo e dei limiti di Legge sul rumore aereo, sarebbe necessario vietarli perché i Piloti effettuano detti **avvicinamenti "a vista" sorvolando la verticale di tutta la città di Treviso a bassissima quota e ad una velocità minimale di sostentamento.**

Detta manovra può essere soggetta a maggior rischio in caso di condimeteo avverse ovvero nubi basse, nubi a banchi, fulmini, piovvaschi improvvisi, venti discendenti o possibili tromba d'aria, che si possono formare improvvisamente come più volte è accaduto negli ultimi anni in Veneto con effetti disastrosi. Perché si deve rischiare il peggio?

Superficie di Transizione- Capitolo 4-8 e 4-9 (Allegati **A16, A2, A10, A14, A15)**

La Superficie di Transizione si sviluppa sul bordo laterale esterno della Runway Strip e da parte del bordo laterale esterno della Superficie di Avvicinamento con pendenza del 14,3% verso l'esterno, fino alla Superficie interna Orizzontale (I.H.S.).

A Treviso, i punti di osservazione della Superficie di Transizione sono posti al suolo ad una distanza di 150 mt sui due lati del prolungamento dall'asse centrale della pista. Da detti punti di osservazione al suolo **parte la Superficie Laterale di Transizione** con un valore di **14,3%** che nella realtà operativa:

- 1- **impatta** contro quasi tutti gli ostacoli fissi, ovvero sulla quasi totale altezza degli hangar e manufatti militari e perfino contro il campanile della Chiesa di Sant'Angelo e del circostante Borgo Medioevale, posti sul lato sud della pista e del suo prolungamento, come meglio descritto con annotazioni;
- 2- sul lato nord della pista la pendenza del 14,3% della Superficie di Transizione pur non impattando direttamente contro gli Hangar civili, il piazzale di imbarco passeggeri, la stessa aerostazione ed il deposito carburanti attuale o quello nuovo previsto non esclude che dette strutture e persone sopraccitate possono essere impattate, in pochi secondi specie durante le operazioni di imbarco, qualora un aereo finisse lateralmente fuori della pista, con possibili conseguenze disastrose.



Osservazione

Si riscontra che il pericolo della presenza dei vari hangar e manufatti militari è reale perché essi sono distanti a qualche secondo da un possibile evento di uscita fuori pista.

E se è vero che detti ostacoli militari nelle procedure militari sono in deroga alla normativa civile del Piano Ostacoli, è altrettanto vero che le procedure civili non sono in deroga né alla presenza degli ostacoli militari né a quelli civili.

Occorre prendere provvedimenti per l'accertamento della situazione reale per rispettare quanto previsto dalla norma del Regolamento ENAC per l'esercizio degli aeroporti. Occorre cioè che ENAC, nel caso di accertamento dei fatti suesposti, adotti il Provvedimento di Sospensione della Validità del Certificato di Aeroporto e la Revoca, per mancata rispondenza ai requisiti di sicurezza del Regolamento ENAC (Allegati A17, A21A, A21B).

Il rischio di detti ostacoli presenti sui tratti del finale delle piste 07 e della pista 25 potrebbe far ripetere il caso del disastro aereo del DC9 della Scandinavian Airlines, finito anni fa lateralmente fuori pista contro gli hangar dell'aeroporto di Linate provocando numerose vittime.

AREA RESA (Area di Sicurezza di Fine Pista)-Allegato A16

All'aeroporto Canova, sul prolungamento est della pista 07, non è presente la CLEARWAY regolamentare (Area libera da ostacoli) la quale, in base alla normativa OACI ed ENAC, dovrebbe avere un'estensione che inizia a fine pista 07 con una larghezza di 300 m (150 a destra e 150 a sinistra del prolungamento della pista 07 – lato Treviso) ed una lunghezza di 1.200 m, cioè metà lunghezza del valore T.O.R.A. (lunghezza pista utilizzabile al decollo).

Detta Area CLEARWAY ha, al contrario, una superficie che dovrebbe servire a ridurre il rischio di danni agli aeromobili e ai Passeggeri in caso di fuori uscita a fondo pista 07 (lato Treviso) (vedere Allegati A4, A5 che mostrano l'alta e pericolosa recinzione di robusto filo spinato e A11).

La mancata realizzazione di dette Aree di protezione dagli ostacoli è dovuta al fatto che, se realizzate, andrebbero a sconfinare sul Parco Regionale del Sile, sito (S.I.C.). Questa fattibilità di stravolgimento della superficie del Parco Regionale del Sile non è mai stata consentita dalle tutele ad hoc del Parco Regionale del Sile.

Al fine di mitigare detta grave carenza di Sicurezza dei voli, il Gestore dell'aeroporto prevede di realizzare l'area RESA intendendo che in tal modo la sicurezza dei voli venga comunque garantita. Non è così.

Nella realtà operativa dei voli detta inesistenza delle due strutture di sicurezza RESA (la Stopway e la Clearway) passando sotto silenzio, da sempre, non sono mai state realizzate sul fine pista 07 ponendo un possibile grave pregiudizio per gli aerei e l'incolumità dei passeggeri, che potrebbero finire contro la recinzione di robusto filo spinato.



Osservazione

Si deve pertanto notare:

- 1- che l'ostacolo della possente recinzione di filo spinato, alta tre metri (tipo cavalli di Frisia), costituisce un grave pericolo in caso di incidente fuori pista.
Per ragioni di sicurezza dell'Ordine Pubblico non è possibile eliminare detta recinzione di filo spinato, distante 50 mt a lato della testata pista (sul lato est) che ha uno sviluppo a forma di corona intorno alla testata est della pista (Allegati **A4, A5** e **A11** in particolare). Esistono, altresì, altri ostacoli nell'area del Parco Regionale del Sile sui due lati della pista, specie sul lato Est: abitazioni, manufatti, alte alberature e Strada Tangenziale sopraelevata sul fiume Sile, che costituiscono un elevato rischio della Sicurezza (Allegati **A4, A5, A6, A11**);
- 2- che detta **Area RESA** (Allegati **A16, A4, A5**) ha il grande limite di poter essere utilizzata solo a fine pista 07 e non a lato della pista stessa per cui l'Area RESA diventa comunque completamente inutile in caso di uscita a lato della pista causata da forti venti di traverso, da scoppio di una gomma del carrello, da una rottura del carrello nel caso di un atterraggio pesante o nel caso di emergenza idraulica.
In dette circostanze gli aeromobili, uscendo lateralmente di pista, potrebbero finire la corsa non solo impattando pericolosamente contro il personale di terra, i numerosi hangar e manufatti militari (sul lato sud della pista), ma potrebbero finire anche (sul lato nord) contro le persone di servizio, i passeggeri, durante l'imbarco e le strutture ivi presenti, compresi gli hangar civili;
- 3- che si ritiene grave il fatto che in tutti gli anni trascorsi fino alla data odierna ENAC non si sia mai accorta della mancanza dell'Area CLEARWAY del fine pista 07 che dovrebbe avere una lunghezza del 50% della T.O.R.A (lunghezza totale utilizzabile della pista 2.420 mt) ovvero dovrebbe avere una lunghezza di circa 1.200 m, anziché di soli 200 m attualmente liberi dagli ostacoli rappresentati da un gruppo di 24 abitazioni, quasi in allineamento con la pista 07 (Allegati **A5** e **A4**). Anche la larghezza della CLEARWAY è fortemente deficitaria perché invece di avere la larghezza regolamentare di 150 m, su ambo i lati, rispetto al prolungamento dell'asse pista, essa possiede solo 50 m libera dagli ostacoli a causa della presenza della recinzione aeroportuale alta 3 m, costituita di un robusto sistema di filo spinato (Allegati **A5** e **A4**).
In pratica la CLEARWAY è drasticamente deficitaria e ciò potrebbe costituire un potenziale pericolo, come così previsto dalla normativa (Regolamento Esercizio Aeroporti, ENAC, Ediz. 2 del 21 ottobre 2003 Capitolo 3, punto 9) e ENAC non abbia fatto riportare sulla Pubblicazione A.I.P. - Italia le necessarie limitazioni operative. Né, altresì, risulta che ENAC abbia preso i dovuti provvedimenti imposti dalla normativa in vigore, i quali prevedono perfino la Revoca della Validità del Certificato di Aeroporto (Allegato **A17**).

OPERATIVITA' dei decolli e atterraggi con il Vento in Coda

Va premesso che la norma O.A.C.I. dei decolli e atterraggi (Doc. 8168 an/611, 5ª edizione 2010, Volume 1, Part. 1, Section 7, Chapter 2) prevede che nella scelta preferenziale della pista in uso non dovrebbe essere determinante la procedura di abbattimento del rumore quando la componente del vento in coda supera i 5 kts ovvero gli 8 km/h, ivi comprese le raffiche di vento.



In realtà all'aeroporto Canova il limite della norma non viene rispettato allorché il Pilota conferma al Controllore di volo il proprio benessere a decollare o atterrare col vento in coda superiore alla regola O.A.C.I., ritenendo di essere in grado per detta manovra di non correre rischio alcuno.

Osservazione

In realtà non è così sicura detta manovra di decollo o atterraggio. Infatti a rischiare non è solo il Pilota, ma anche i Passeggeri a bordo e la Popolazione al suolo presente nelle immediate vicinanze della recinzione aeroportuale. Dette manovre dovrebbero rispettare i limiti di vento in coda superiore ai 5 nodi (kts) prescritti dalla normativa.

Da numerose testimonianze e continue ore di ascolto monitor sulla frequenza radio 118.7 della Torre di Controllo di Treviso (che si può ascoltare su una specifica radio ricevente delle frequenze aeronautiche) si fa presente che non poche volte gli aerei decollano e atterrano con una componente di vento in coda molto superiore ai 5 kts (nodi = 8 km/h), con punte che arrivano anche a 15/16 kts - nodi (20/25 km/h).

Ai fini della Sicurezza dei voli è necessario che ENAC, monitorando la frequenza 118,7 della Torre di Controllo, possa accertare dette operazioni a rischio e prendere provvedimenti ad hoc, emanando disposizioni operative per eliminare la facoltà del Pilota di decidere di effettuare dette manovre che sono in contrasto con la normativa e che potrebbero causare disastri aerei, come accadde anni fa a Milano-Linate.

Ulteriori Limitazioni, in osservanza della Norma OACI e uso simultaneo di piste contrapposte 07 e 25

- 1- L'aeroporto Canova è l'unico in Italia dove, condimento permettendo, a causa della presenza della città di Treviso, vengono usate piste contrapposte: viene infatti usata la pista 07 per gli atterraggi e la pista 25 per i decolli;
- 2- lo stesso aeroporto è l'unico in Italia ad avere una limitazione annuale di 16.300 movimenti, imposta dal **Parere Ministero Ambiente – Direzione Salvaguardia Ambientale – prot.DSA-DEC-2007-0000398** emesso in data 14/05/2007, che purtroppo, non viene rispettata. Infatti nel 2017 sono stati raggiunti n. 21.500 movimenti rispetto ai 22.500 movimenti previsti nel Piano di Ampliamento di AerTre-SAVE per il 2030, senza il possesso della V.I.A.;
- 3- limitazioni operative dovute anche ad esigenze militari sono descritte nell'Allegato **A18** (A.I.P Italia AD 2 LIPH 1-9);
- 4- limitazione "ambientale": nella Pubblicazione A.I.P. non risulta essere presente la piazzola per il trattamento antighiaccio "Deicing" per cui i reflui degli stessi trattamenti possono finire col contaminare il suolo;
- 5- inosservanza delle Procedure antirumore OACI - Doc. 8168-AN611-Volume 1, edizione 2010: Abbattimento del Rumore nei decolli- Parte 1 Sezione 7, Capitolo 3, Appendice, Figura I-7-3-Appendice-1 e Appendice 2.



Nell'Allegato A19 sono rappresentati due Grafici di Salita Antirumore nei decolli (Figura I-7-3-Appendice-1 e Appendice 2) che dovrebbero essere rispettati dai Piloti; a Treviso le manovre Antirumore espresse nei due Grafici citati non sembra che vengano abbastanza eseguite.

6- inosservanza delle Procedure Antirumore OACI - Doc. 8168-AN611-Volume 1, edizione 2010, Parte 1, Sezione 7, Capitolo 2: Piste Preferenziali Contenimento Rumore, punti 2.2.2, comma a1 e a2, comma b e comma c.

Il Banco di Virata nei decolli, così come previsto nell'Allegato A20, secondo continue osservazioni dei decolli per pista 07, risulta che a Treviso non viene eseguito secondo la Norma in quanto nei decolli per pista 07 i Piloti iniziano una virata molto stretta sin dal sorvolo del fine pista 07.

Osservazione sui punti n. 5 e n. 6

- Perché ENAC sembra che non si sia mai accorta di questo mancato rispetto delle procedure antirumore al decollo pista 07, ma anche per pista 25 ?

- Perché, per quanto noto a codesto Comitato Aeroporto Treviso, ENAC non riesce a far rispettare le Regole nazionali e le Regole O.A.C.I. ?

D'altronde, i Piloti potrebbero giustificarsi, forse, avanzando la scusante che dette Salite Antirumore post decollo non sono pubblicate in A.I.P., nonostante il fatto che il D.M. Ambiente 3 dicembre 1999 recepisca interamente le Norme OACI senza modificazioni.

PQM

Per le numerose e rischiose circostanze elencate ed in particolare per la reale mancata rispondenza dei requisiti di sicurezza di Separazione dagli Ostacoli, il Comitato chiede agli Enti in indirizzo, ciascuno per la parte di propria competenza, di intervenire presso ENAC per indurla a valutare provvedimenti di "Revoca del Certificato di Aeroporto", come previsto dal Regolamento per l'Esercizio degli Aeroporti.

P. S. :Si allegano n. **24 Allegati**

Il caos procedurale e interpretativo del decreto sulle Valutazioni di Impatto Ambientale (V.I.A.), è insito nella storia dell'applicazione di questa normativa per l'aeroporto trevigiano; c'è una struttura che dovrebbe essere sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale sin dall'anno 1999 e ancora non ha ricevuto un parere positivo dal Ministero dell'Ambiente, eppure continua a crescere sia in voli che in Passeggeri, il che significa più inquinamento e più disagi.



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

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

Ma se ENAC, che è **Ente pubblico**, presenta a nome delle società di gestione i piani di sviluppo al Ministero dell'Ambiente per ottenere la **VIA** e poi deve anche controllare che tutto sia applicato, non è in pieno conflitto di interessi? Non è come controllare se stesso? Questa è una contraddizione di ruoli!

In questa posizione ENAC diventa il sindacato delle compagnie di gestione e non un Ente pubblico "super partes"; questo è ciò che ha dimostrato nella gestione dello sviluppo dell'aeroporto di Treviso ritirando in maniera clamorosa la documentazione (SIA) che aveva presentato per nome e per conto di SAVE spa/AERTRE spa, ripresentando successivamente una ulteriore proposta di incremento attività.

Dopo tre pareri negativi della **CTVIA** (Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS del Ministero Ambiente):

- ◆ ENAC ha **ritirato la procedura**. Situazione che conferma le ombre o le oscurità procedurali segnalate dal Comitato e dalle Associazioni ambientaliste e sociali. ENAC in questa storia ha dimostrato di lavorare e fare gli interessi dei gestori aeroportuali e non di tutti gli "stakeholders" interessati.
- ◆ Ha concesso una **autorizzazione tecnica ai movimenti/ora (8)** dopo la costruzione della nuova pista, consentendo ai gestori di incrementare a consuntivo 2018 fino a 23.000 movimenti/anno, quando il limite imposto corrisponde a 16.300.
- ◆ Ha permesso **senza decreto di Valutazione di Impatto Ambientale** lo sviluppo e la crescita sproporzionata per quelle che sono le potenzialità reali dell'aeroporto di Treviso.

Dopo una ventennale attività dell'aeroporto civile, gli Abitanti del dintorno non hanno ancora constatato la realizzazione del diritto di conoscere le condizioni dell'impatto ambientale negativo di tale struttura su Persone e sul territorio, che risulta assolutamente incompatibile con la presenza dell'infrastruttura 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 Presidente

ALLEGATO A2

SUPERFICIE DI TRANSIZIONE PENDENZA 14,3%

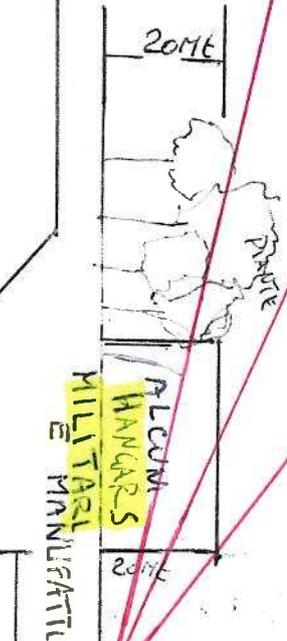
INFO PRESSE DAL DOCUMENTO ENAC CODICE NAVIGAZIONE ARI. TUTT I LORO NECESSARI

LATO SUD DELLA PISTA
GRAFICO POSIZIONE HANGAR E MANUFATTI MILITARI
RISTRETTO ALLA PISTA
LATO SUD

SUPERFICIE DI TRANSIZIONE CHE DEVE ESSER LIBERA DA OSTACOLI

PENDENZA 14,3%
PRESCRITTO DALLA NORMATIVA ENAC/140

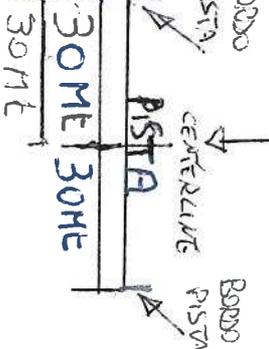
PENDENZA 41%
PENDENZA 26%



DISTANZA LIMITE DELLA SUPERFICIE DI TRANSIZIONE

150 ME

ASSE PISTA CENTRALE



150 ME

120 ME

RUNWAY STRIP 120 ME
STRISCIA DI SICUREZZA DELLA PISTA

30 ME 30 ME

BORDO PISTA

PISTA CENTRALE

BORDO PISTA

NOTA IMPORTANTE:

VEDERE COME LE TRE PROIEZIONI DI PENDENZA

CHE RAGGIUNGONO LA PENDENZA CON VALORE

DEL 41%. SFORNO, IN MODO INACCETTABILE, IL

LIMITE DI PENDENZA PRESCRITTO DALLA NORMATIVA

ENAC/140 A CAUSA DELL'ALTEZZA DEGLI HANGAR

- MISURE IN SCALA -

Superficie di decollo
pendenza 2%

Capitolo 4-9

Superficie di transizione
(ostacoli hangar e manufatti)

pendenza 14,3%

Allegato in Tabella 4.2
del capitolo 4-8
codice navigazione

ALLEGATO A18

DOC. A.I.P. ITALIA

REGOLAMENTO DEL TRAFFICO LOCALE

AIP - Italia **AEROPORTO TREVISO**

AD 2 LIPH 1-9

AIRAC DEL 14-SET-2017

21 PROCEDURE ANTIRUMORE	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
<p>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 3^a categoria (certificato acustico) Annesso 16 ICAO cap. 3</p>	<p>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</p>
<p>2 Uso 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</p>	<p>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</p>
<p>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 al 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)</p>	<p>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 not 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)</p>
<p>4 Attività addestrativa NIL</p>	<p>Training activity NIL</p>

PAGINA 8

AIRAC EFFECTIVE DATE 14SET2017 (A8/17):

6 Restrizioni locali ai voli	Local flight restrictions
<p>1) Aerodromo utilizzabile con precauzione a causa della concentrazione di gabbiani. 2) Per la protezione dell'ambiente, i voli di addestramento delle compagnie commerciali devono essere autorizzati preventivamente dall'Autorità dell'Aviazione Civile (ENAC) 3) Durante i voli di prova militari, annunciati da un notam, un cavo di arresto carrello posizionato 86.5m dopo la testata pista 07 e 9 m dopo la soglia pista 07, sarà operativo con presenza di ostacoli su entrambi i lati della pista, a 11m dai bordi, HGT: 0.3m/1.0ft. (Vedi anche AD 2 LIPH 2-1 Aerodrome Chart ICAO) Atterraggi e decolli di aeromobili civili saranno consentiti solo per pista 07 e dopo il cavo. Segnalazioni ICAO assenti. Il traffico potrebbe essere soggetto a ritardi. Le caratteristiche fisiche della pista cambieranno come segue: - Dimensione della pista: 2333.5m X 45m - Distanze dichiarate: RWY 07: TORA 2333.5m, TODA 2333.5m, ASDA 2333.5m, LDA 2333.5m RWY 25: TORA/TODA/ASDA/LDA: NON DISPONIBILI. Come conseguenza dello spostamento della soglia pista 07, l'avvicinamento diretto 'ILS CAT I' e 'ILS CAT II' della IAC 'ILS OR LOC RWY 07' sarà sospeso. 4) Per disposizione dell'Autorità dell'Aviazione Civile Italiana (ENAC), sono in vigore le seguenti restrizioni: a) Massima componente di vento trasverso 15 nodi b) Minimo livello di attrito aumentato del 10 per cento</p>	<p>1) Aerodrome available with caution due to seagulls concentration. 2) Due to environment protection commercial company training flights must be previously authorized by local Civil Aviation Authority (ENAC) 3) During military test flights, announced by notam, an arresting gear cable located at 86.5m after RWY 07 head and 9m after THR RWY 07, will be operative with presence of obstacles on both side of RWY, at 11m from the edges, HGT: 0.3m/1.0ft. (See also AD 2 LIPH 2-1 Aerodrome chart ICAO) Landing and take off of civil aircraft will be allowed for RWY 07 only, and after the cable. ICAO markings not provided. Traffic may be subject to delay. Runway physical characteristics will be affected as follows: - RWY dimension, to read: 2333.5m X 45m - Declared distances: RWY 07: TORA 2333.5m, TODA 2333.5m, ASDA 2333.5m, LDA 2333.5m RWY 25: TORA/TODA/ASDA/LDA: NOT AVAILABLE. As a consequence of the displacement of THR RWY 07, straight-in approach 'ILS CAT I' and 'ILS CAT II' of IAC 'ILS OR LOC RWY 07' will be suspended. 4) Under provision of Italian Civil Aviation Authority (ENAC), the following restrictions are in force: a) Max crosswind component 15 kt b) Minimum friction level increased of 10 per cent</p>

PAGINA 9

DATA 14 SET 2017

ALLEGATO
A 17



REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI

Edizione 2 del 21 ottobre 2003

7. VALIDITA' DEL CERTIFICATO DELL'AEROPORTO

7.1 Il certificato ha una validità di tre anni dalla data di rilascio o di rinnovo.

7.2 Il certificato è rinnovato a seguito di domanda del gestore, sulla base dell'esito favorevole della sorveglianza eseguita dall'ENAC durante il periodo di validità e degli accertamenti per il rinnovo. L'ENAC ha comunque la facoltà di avviare d'ufficio le procedure di accertamento per il rinnovo della certificazione dell'aeroporto anche in assenza dell'istanza di parte.

7.3 L'ENAC può limitare, sospendere, o revocare il certificato dell'aeroporto qualora il gestore non sia in grado di dimostrare o l'ENAC rilevi che non sia assicurata la rispondenza ai requisiti del presente regolamento o sia pregiudicata la sicurezza delle operazioni

7.4 Il certificato può essere altresì sospeso o revocato qualora non sia consentito all'ENAC, senza giustificato motivo, l'effettuazione degli accertamenti di competenza ordinari o straordinari.

7.5 In relazione alla rilevanza della non conformità riscontrata, l'ENAC comunica al gestore l'intenzione di adottare un provvedimento di sospensione o revoca e le relative motivazioni fissando i tempi entro i quali il gestore può fornire le proprie considerazioni. Trascorso tale tempo ed in caso di inadeguatezza o assenza di dette considerazioni l'ENAC adotta il provvedimento e lo notifica al gestore.

7.6 Qualora siano riscontrate non conformità che, a giudizio dell'ENAC, comportano grave pregiudizio alla sicurezza delle operazioni, l'ENAC adotta in via di urgenza e con effetto immediato il relativo provvedimento di limitazione o sospensione.

8. VARIAZIONI DEL CERTIFICATO

8.1 La portata della certificazione specificata nel certificato dell'aeroporto è estesa dall'ENAC su richiesta del gestore, a seguito di esito favorevole dei propri accertamenti. Ai fini dell'estensione, il gestore deve dimostrare la rispondenza ai requisiti applicabili del presente regolamento.

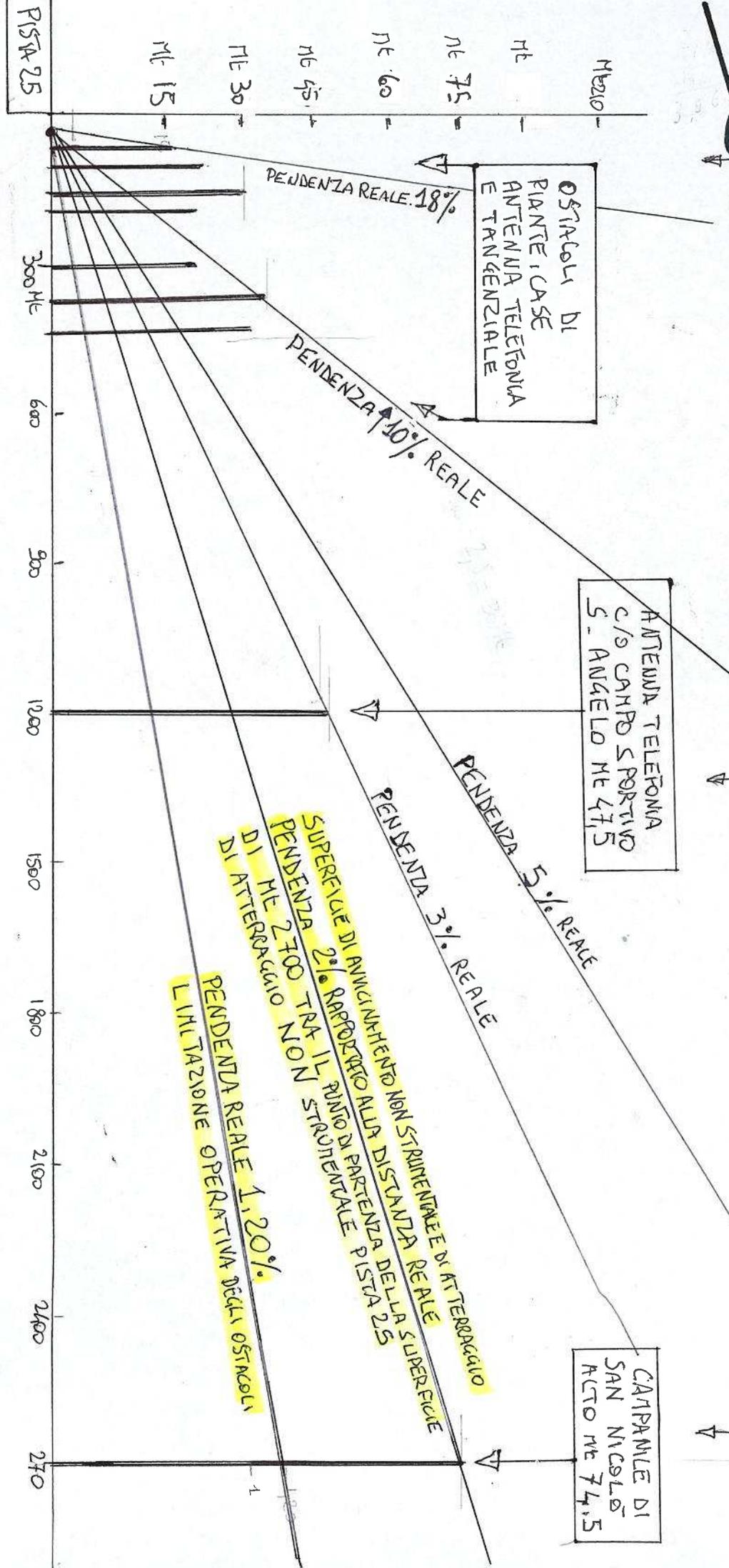
8.2 E' obbligo del gestore comunicare all'ENAC le evenienze che determinano riduzioni della portata della certificazione.

8.3 Le domande di variazione di un certificato devono essere sottoposte in forma scritta ed essere accompagnate dalle relative rilevazioni e da ogni altra informazione che riguardi le modifiche delle caratteristiche dell'aeroporto.

ALLEGATO A1B

DATI CORIATI DAL DOCUMENTO A.1.P. ITALIA AD 2 LIPH 3-1 DATATO 28 MAGGIO 2015

CITTÀ DI TREVISO



A TREVISO

NON SIANO APPLICATE PERCHÉ ENAC NON HA RICHIESTO AD ENAV DI PUBBLICARLE IN A.I.P.

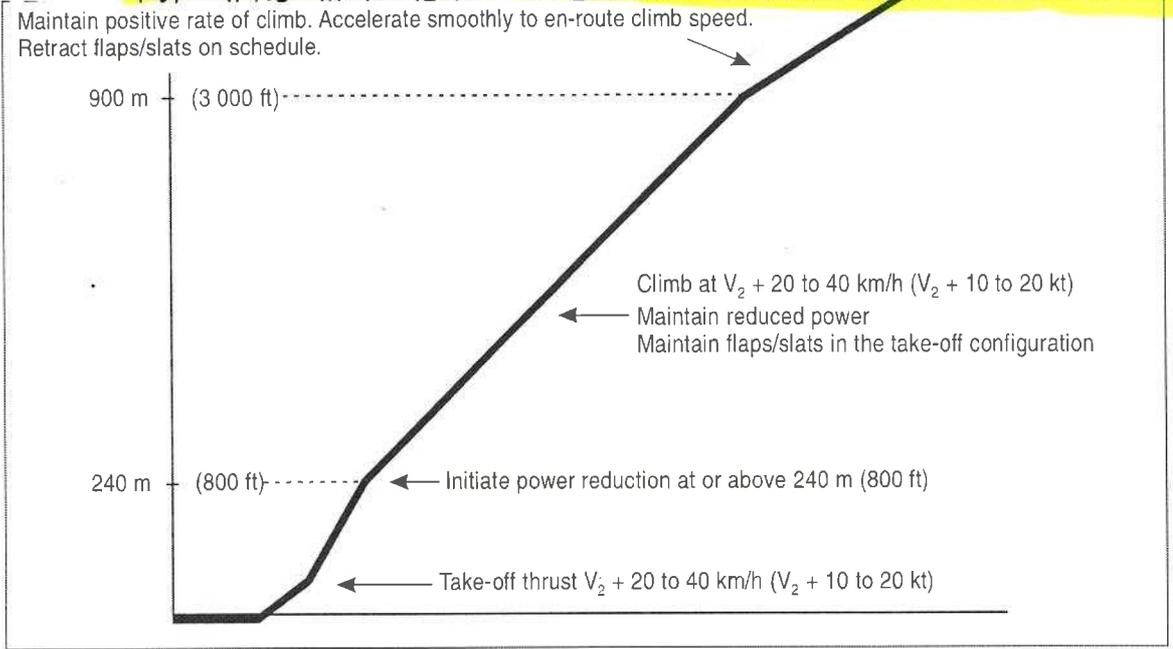


Figure I-7-3-App-1. Noise abatement take-off climb — Example of a procedure alleviating noise close to the aerodrome (NADP 1)

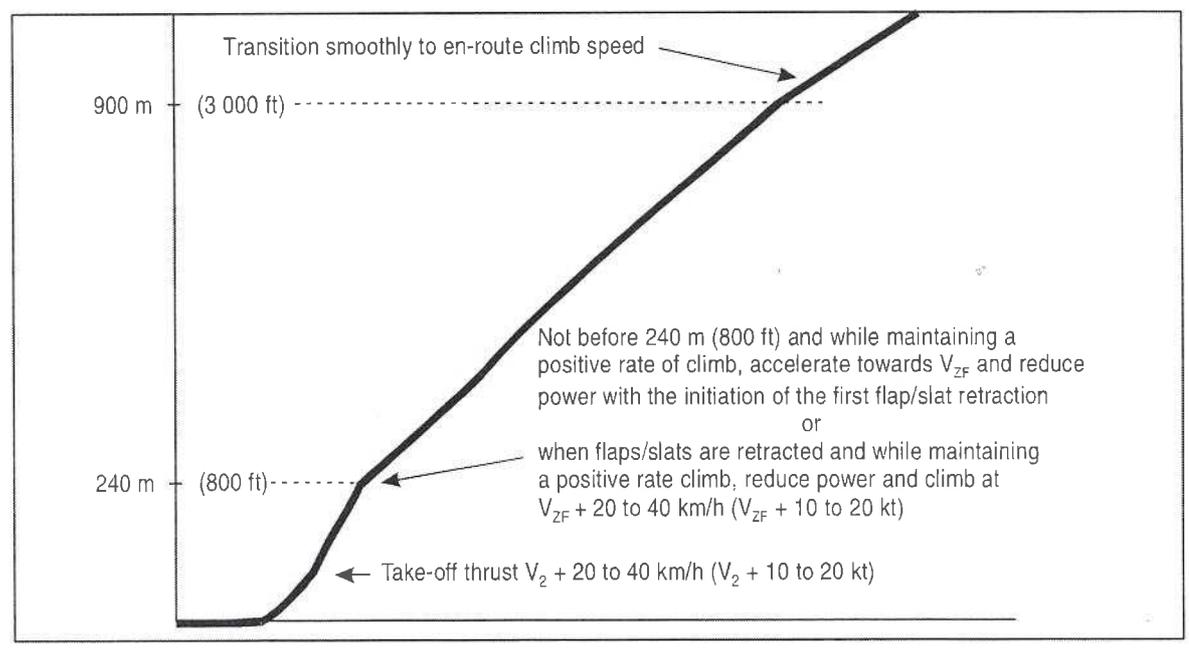


Figure I-7-3-App-2. Noise abatement take-off climb — Example of a procedure alleviating noise distant from the aerodrome (NADP 2)

ALECATO A 20

ICAO Doc 8168 - VOL. 1, 5^A EDIZ.

Table I-2-3-1

Turn construction parameter summary
PARAMETRI DELLA VIRATA POST DECOLLO ANTIRUMORE

Segment or fix of turn location	Speed (kt) ¹	Altitude/height	Wind	Bank angle ²	FTT (seconds)			
					c (seconds)		Outbound timing tolerance	Heading tolerance
Departure	Final missed approach IAS + 10%, see Table I-4-1-1 or Table I-4-1-2 ³	Turn at altitude/height: Specified altitude/height Turn at turn point: A/D elevation + height based on 10% climb from DER	95% omnidirectional wind or 56 km/h (30 kt) for wind spirals	15° until 305 m (1000 ft) 20° between 305 m (1000 ft) and 915 m (3000 ft) 25° above 915 m (3000 ft)	Bank establishment time	Pilot reaction time		
En route	585 km/h (315 kt)	Specified altitude	95% probability wind or ICAO standard wind ⁴	15°	5	10	N/A	N/A
Holding	Tables I-6-1-1 and I-6-1-2 ¹	Specified altitude	ICAO standard wind ⁴	23°	N/A	5	N/A	N/A
Initial approach -- reversal and racetrack procedures	Table I-4-1-1 or Table I-4-1-2	Specified altitude	ICAO standard wind ⁴ or statistical wind	25°	5	0-6	10	5
Initial approach -- DR track procedures	CAT A, B: 165 to 335 km/h (90 to 180 kt) CAT C, D, E: 335 to 465 km/h (180 to 250 kt)	CAT A, B: 1500 m (5000 ft) CAT C, D, E: 3000 m (10000 ft)	ICAO standard wind ⁴ DR leg: 56 km/h (30 kt)	25°	5	0-6	N/A	5
IAF, IF, FAF	See Tables I-4-1-1 and I-4-1-2 Use Initial approach speed for turn at IAF or IF Use maximum final approach speed for turn at FAF	Specified altitude	95% omnidirectional wind or 56 km/h (30 kt)	25°	3	3	N/A	N/A

A TREVISO QUESTE PROCEDURE ANTIRUMORE AL DECOLLO NON SONO APPLICATIVE. PERCHÉ ENAC NON HA
RICHIESTO AD ENAV DI PUBBLICARLE IN A.I.P. - ITALIA?

Tale sistema è altresì utilizzato per la segnalazione obbligatoria degli eventi di cui al decreto legislativo del 2 maggio 2006 n. 213. Esso comprende le segnalazioni dei soggetti di cui al precedente punto 5.6 e può contenere anche le segnalazioni volontarie previste dal citato decreto

DOCUMENTO ENAC - REGOLAMENTO PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI 6. CONDIZIONI PER L'ESERCIZIO DI UN AEROPORTO CERTIFICATO DEL 30.01.2008

6.1 Le condizioni per l'esercizio di un aeroporto certificato sono di seguito riportate.

6.1.1 L'aeroporto deve essere disponibile a tutti, alle medesime condizioni, negli orari di normale disponibilità per il decollo o l'atterraggio degli aeromobili.

6.1.2 Le operazioni di volo sull'aeroporto non possono essere effettuate in mancanza dei servizi antincendio e di soccorso richiesti dalle normative vigenti.

6.1.3 Le modifiche delle caratteristiche fisiche dell'aeroporto, ivi inclusa la costruzione di nuovi edifici o le modifiche di quelli esistenti o degli aiuti visivi potranno avere luogo solo dopo l'approvazione preventiva dell'ENAC.

6.1.4 Ogni area di passaggio aperta al pubblico che attraversi o costeggi o circondi l'area aeroportuale, sita all'interno o all'esterno dell'aeroporto, deve essere adeguatamente segnalata tramite cartelli che avvisano il pubblico dei pericoli connessi con la presenza degli aeromobili.

6.1.5 E' obbligo del gestore, nell'ambito delle proprie competenze, notificare con immediatezza all'ENAC qualsiasi evento che abbia impatto sulle infrastrutture di volo e relativi impianti, o sulle caratteristiche operative relative all'avvicinamento, al decollo o alla circuitazione degli aeromobili che metta in pericolo, oppure che, se non corretto, rischi di mettere in pericolo un aeromobile impiegato in attività dell'aviazione civile, i suoi occupanti o qualsiasi altra persona.

6.2 Ulteriori condizioni, che consentano l'esercizio dell'aeroporto in sicurezza, possono essere stabilite dall'ENAC in considerazione di circostanze e situazioni dello specifico aeroporto.

6.3 Il gestore deve informare l'ENAC dei cambiamenti dei dati di propria competenza relativi all'aeroporto contenuti nell'AIP - Italia.

7. VALIDITA' DEL CERTIFICATO DELL'AEROPORTO

7.1 Il certificato ha una validità di tre anni dalla data di rilascio o di rinnovo.

7.2 Il certificato è rinnovato a seguito di domanda del gestore, sulla base dell'esito favorevole della sorveglianza eseguita dall'ENAC durante il periodo di validità e degli accertamenti per il rinnovo. L'ENAC ha comunque la facoltà di avviare d'ufficio le procedure di accertamento per il rinnovo della certificazione dell'aeroporto anche in assenza dell'istanza di parte.

7.3 L'ENAC può limitare, sospendere, o revocare il certificato dell'aeroporto qualora il gestore non sia in grado di dimostrare o l'ENAC rilevi che non sia assicurata la rispondenza ai requisiti del presente regolamento o sia pregiudicata la sicurezza delle operazioni

7.4 Il certificato può essere altresì sospeso o revocato qualora non sia consentito all'ENAC, senza giustificato motivo, l'effettuazione degli accertamenti di competenza ordinari o straordinari.

REGOLAMENTO ENAC PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DEGLI AEROPORTI

CAPITOLO 1 PUNTO 7 VALIDITÀ DEL CERTIFICATO DELL'AEROPORTO

- 7.5 In relazione alla rilevanza della non conformità riscontrata, l'ENAC comunica al gestore l'intenzione di adottare un provvedimento di sospensione o revoca e le relative motivazioni fissando i tempi entro i quali il gestore può fornire le proprie considerazioni. Trascorso tale tempo ed in caso di inadeguatezza o assenza di dette considerazioni l'ENAC adotta il provvedimento e lo notifica al gestore.
- 7.6 Qualora siano riscontrate non conformità che, a giudizio dell'ENAC, comportano grave pregiudizio alla sicurezza delle operazioni, l'ENAC adotta in via di urgenza e con effetto immediato il relativo provvedimento di limitazione o sospensione.

8. VARIAZIONI DEL CERTIFICATO

- 8.1 La portata della certificazione specificata nel certificato dell'aeroporto è estesa dall'ENAC su richiesta del gestore, a seguito di esito favorevole dei propri accertamenti. Ai fini dell'estensione, il gestore deve dimostrare la rispondenza ai requisiti applicabili del presente regolamento.

8.2 E' obbligo del gestore comunicare all'ENAC le evenienze che determinano riduzioni della portata della certificazione.

8.3 Le domande di variazione di un certificato devono essere sottoposte in forma scritta ed essere accompagnate dalle relative rilevazioni e da ogni altra informazione che riguardi le modifiche delle caratteristiche dell'aeroporto.

9. TITOLARE DEL CERTIFICATO DELL'AEROPORTO

9.1 Il Certificato dell'aeroporto è rilasciato al gestore o ad una società che ha richiesto la concessione di gestione dell'aeroporto che assume le attribuzioni e gli obblighi relativi al mantenimento del Certificato stesso. Il Certificato dell'aeroporto non è trasferibile e non può essere ceduto.

9.2 Qualora dovessero ricorrere casi di trasferimento o di cessione della gestione dell'aeroporto gli stessi devono essere autorizzati dall'ENAC che procederà agli accertamenti per il rilascio di un nuovo certificato al gestore subentrante. In tali casi, ove fosse richiesto il mantenimento delle operazioni dell'aeroporto, il gestore uscente continuerà a garantire le condizioni di sicurezza di cui al presente Regolamento.

ALLEGATO
A 21B

INFO PRESE DAL DOCUMENTO ENAC CODICE NAVIGAZIONE AER. 707 + 1040 A. MESSURA

CAPITOLI 4-153
SUPERFICIE DI DECOLO
PENDENZIA 2%

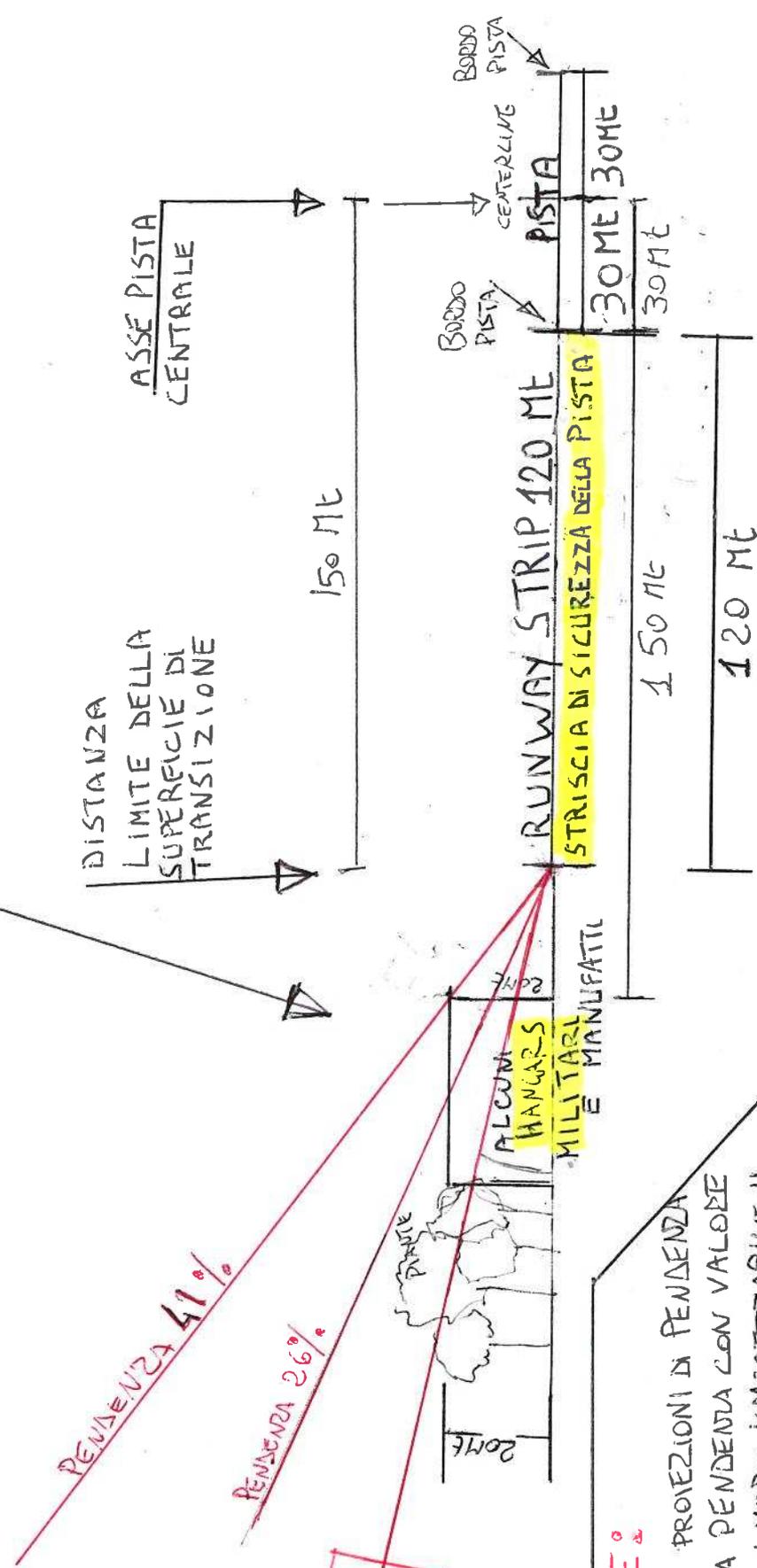
CAPITOLI 4-9
= SUPERFICIE DI TRANSIZIONE
(OSTACOLI HANGAR E
MANUFATTI)
PENDENZIA 14,3%
RIPORTATO IN TABELETTA 4.2
DEL CAPITOLI 4-8
CODICE NAVIGAZIONE

**ALLEGATO
A.2**
**SUPERFICIE DI
TRANSIZIONE
PENDENZIA 14,3%**

SUPERFICIE DI
TRANSIZIONE CHE DEVE
ESSER LIBERA DA
OSTACOLI

**PENDENZIA 14,3%
PRESCRITTO DALLA
NORMATIVA ENAC/CODICE**

LATO SUD DELLA PISTA
GRAFICO POSIZIONE HANGAR
E MANUFATTI MILITARI
RISTRETTO ALLA PISTA
LATO SUD

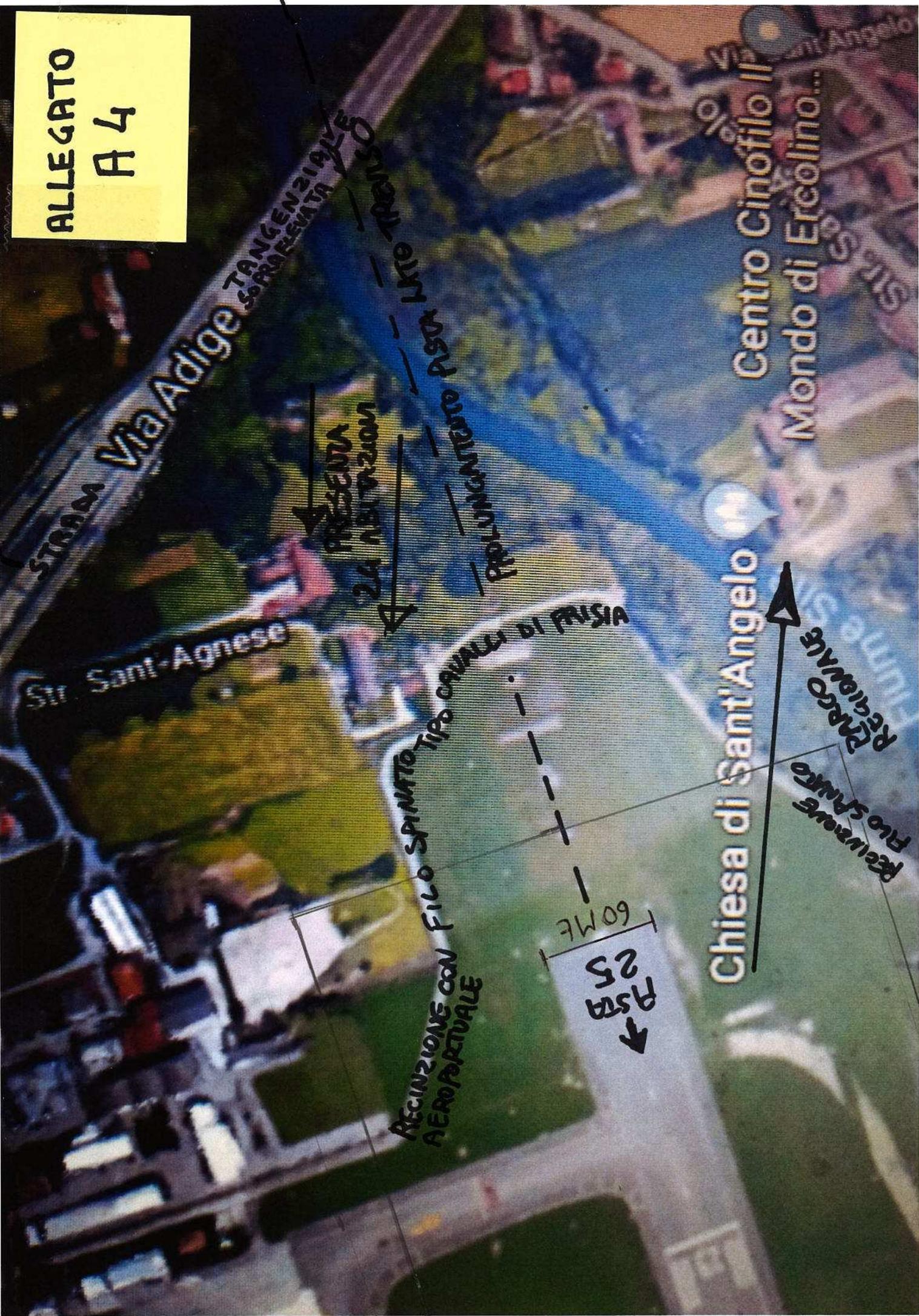


NOTA IMPORTANTE:
VEDERE COME LE TRE PROIEZIONI DI PENDENZIA CHE RAGGIUNGONO LA PENDENZIA CON VALORE DEL 41% SFORANO, IN MODO INACCETTABILE, IL LIMITE DI PENDENZIA PRESCRITTO DALLA NORMATIVA ENAC/1040 A CAUSA DELL'ALTEZZA DEGLI HANGAR MILITARI SUL LATO SUD DELLA PISTA

- MISURE IN SCALA -

STRADA TANGENZIALE SOPRAELEVATA

ALLEGATO
A 4



RECINZIONE CON FILO SPINATO TIPO CAVALLI DI FRISIA
60M
FSB
25
→

PRESENZA
24 ABITAZIONI

PROLUNGAMENTO PISTA
LATO TRAIUVOLO

Chiesa di Sant'Angelo

Centro Cinofilo Il...
Mondo di Ercolino...

Parco Regionale
Fiume S. Angelo
Fiume S. Ruffo

Strada Sant'Agnesese

Strada Via Adige
Strada Tangenziale

SIT S. Angelo
SIT S. Ruffo

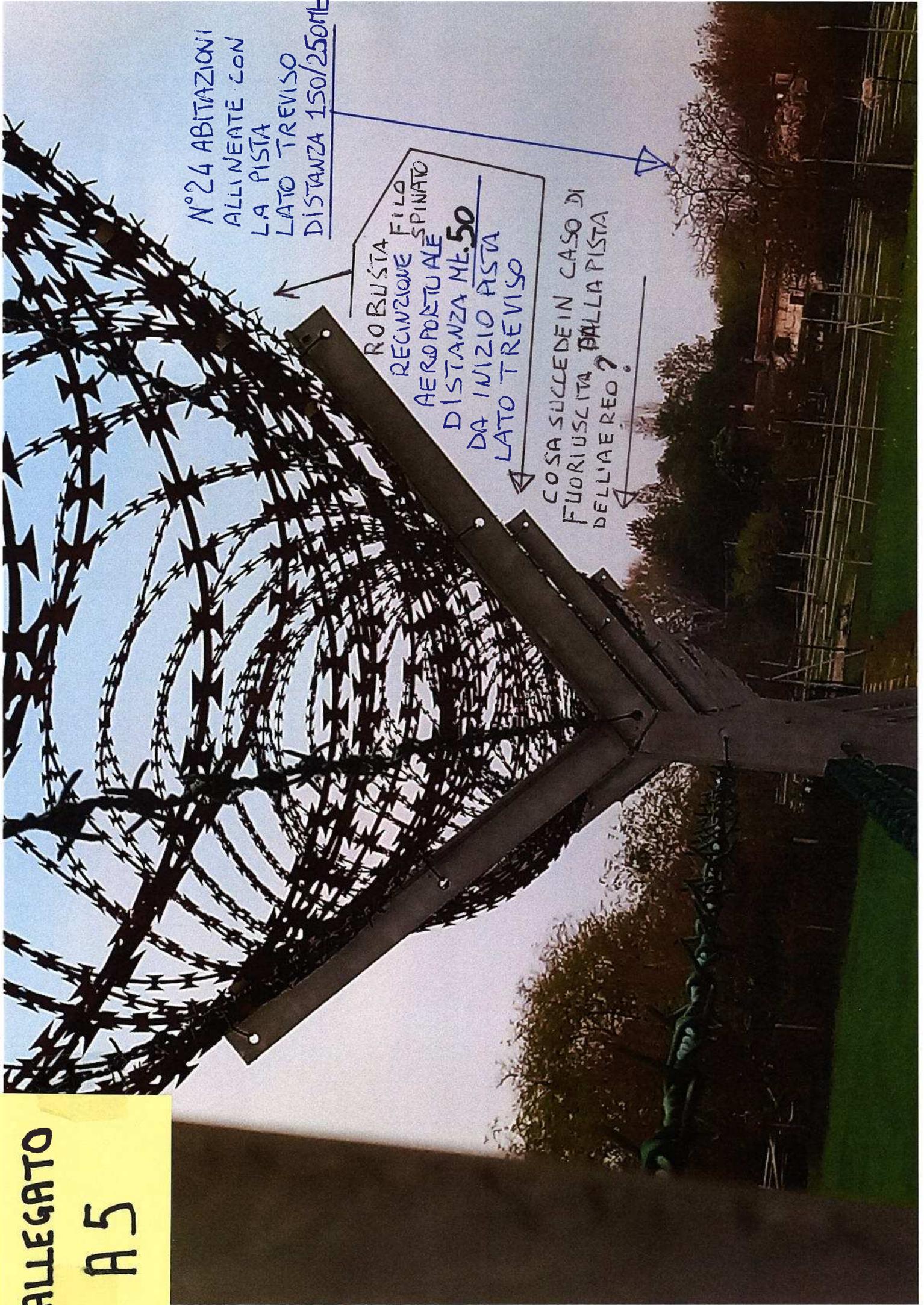
ALLEGATO

A 5

N° 24 ABITAZIONI
ALLINEATE CON
LA PISTA
LATO TREVISO
Distanza 150/250ME

ROBUSTA
RECINZIONE
AEROPORTUALE
FILLO SPINATO
Distanza ME. 50
DA INIZIO PISTA
LATO TREVISO

cosa succede in caso di
FUORIUSCITA DALLA PISTA
DELL'AEREO?



NB: LA FOTO È FATTA DALLA SOMMITÀ
DEL CAMPANILE STORICO DI
S. ANGELO, ALTO OLTRE 2016

GLI ALBERI ALTI DA 15 A 20 ME SONO
DISTANTI MT 400 SUL CORTISSIMO FINALE
DI PISTA 25

CAMPANILE DI S. NICOLÒ IN FINALE PISTA 25
È ALTO 74 ME.
DISTANTE DALLA TESTATA PISTA 25 = 2.740 ME

SENDO DI ATERRAGGIO PISTA 25 IN
SU TRAVISIO E SENSO DI DECOLLO
PISA OF TANGENZIALE
DOPO IL FINE

CAMPANILE SAN NICOLÒ 74 ME

ALLEGATO
A 6



LE CASE E

LE ALBERATURE SI TROVANO A 200 ME DALLA PISTA. LA LORO ALTEZZA SFORA PER ALMENO L'80%.
LE ALTEZZE MASSIME PREVISTE DALLA CARTA DEGLI OSTACOLI. AL.P. ITALIA AD 2 LHM 3-1 CHE FISSA
LA PENDENZA MAX 1,20%.-

ANTENNA
TELEFOVA

TRATTO DEL CORTO FINALE ASA 25 E
PROLUNGAMENTO PISTA 07.

INIZIO PISTA A
Distanza di 250 ME

ALLEGATO
A 7

SOMMITA DEL TETTO CHIESA S. ANGELO A 240 ME DALLA PISTA

**ALLEGATO
A 8**

FINALE PISTA 25

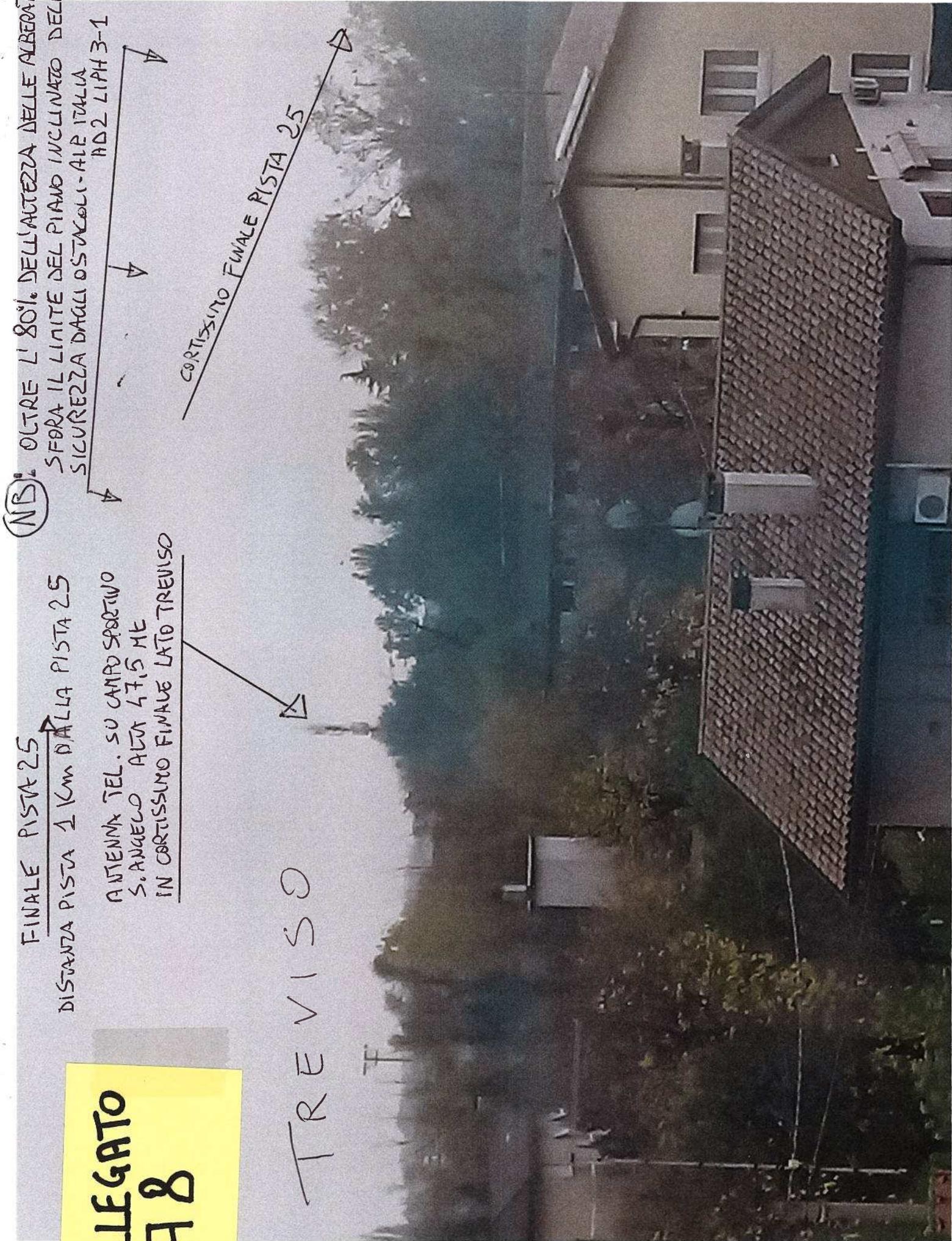
DISANZA PISTA 1 KM DALLA PISTA 25

ANTENNA TEL. SU CAMPO SPORTIVO
S. ANGELO ALTA 47,5 ME
IN CORTISSIMO FINALE LATO TREVISO

TREVISO

NS: OLTRE L'80% DELL'ALTEZZA DELLE ALBERATURE
SFORA IL LIMITE DEL PIANO INCLINATO DELLA
SICUREZZA DAGLI OSTACOLI - AIR ITALIA
AD2 LIPH 3-1

CORTISSIMO FINALE PISTA 25



ALLEGATO A 9

O STACCO ALBERI A 150 ME
DALL'INIZIO PISTA CHE SFORNO LA PENDENZA DI 1,20%.
PREVISTA NELLA CARTA DEGLI OSTACOLI CON LIMITAZIONI OPERATIVE.
RIPORTATI IN AIR ITALIA AD2 LIPH 3-1



POSIZIONE HANGAR CIVILI LATO NORD DELLA PISTA
A CONFINI CON DEPOSITO CARBURANTI
E AEROSTAZIONE

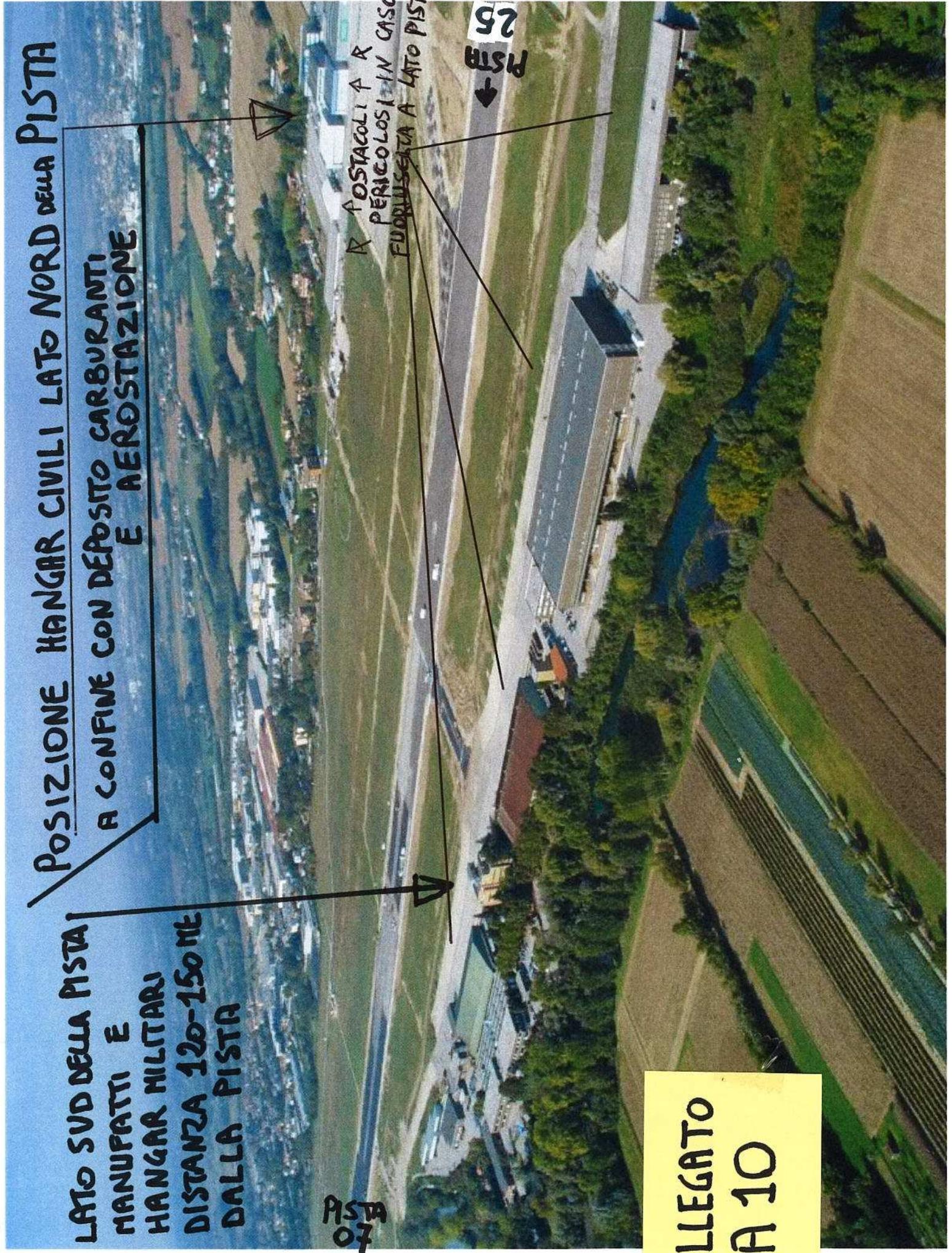
LATO SUD DELLA PISTA
MANUFATTI E
HANGAR MILITARI
DISTANZA 120-150 METRE
DALLA PISTA

PISTA
07

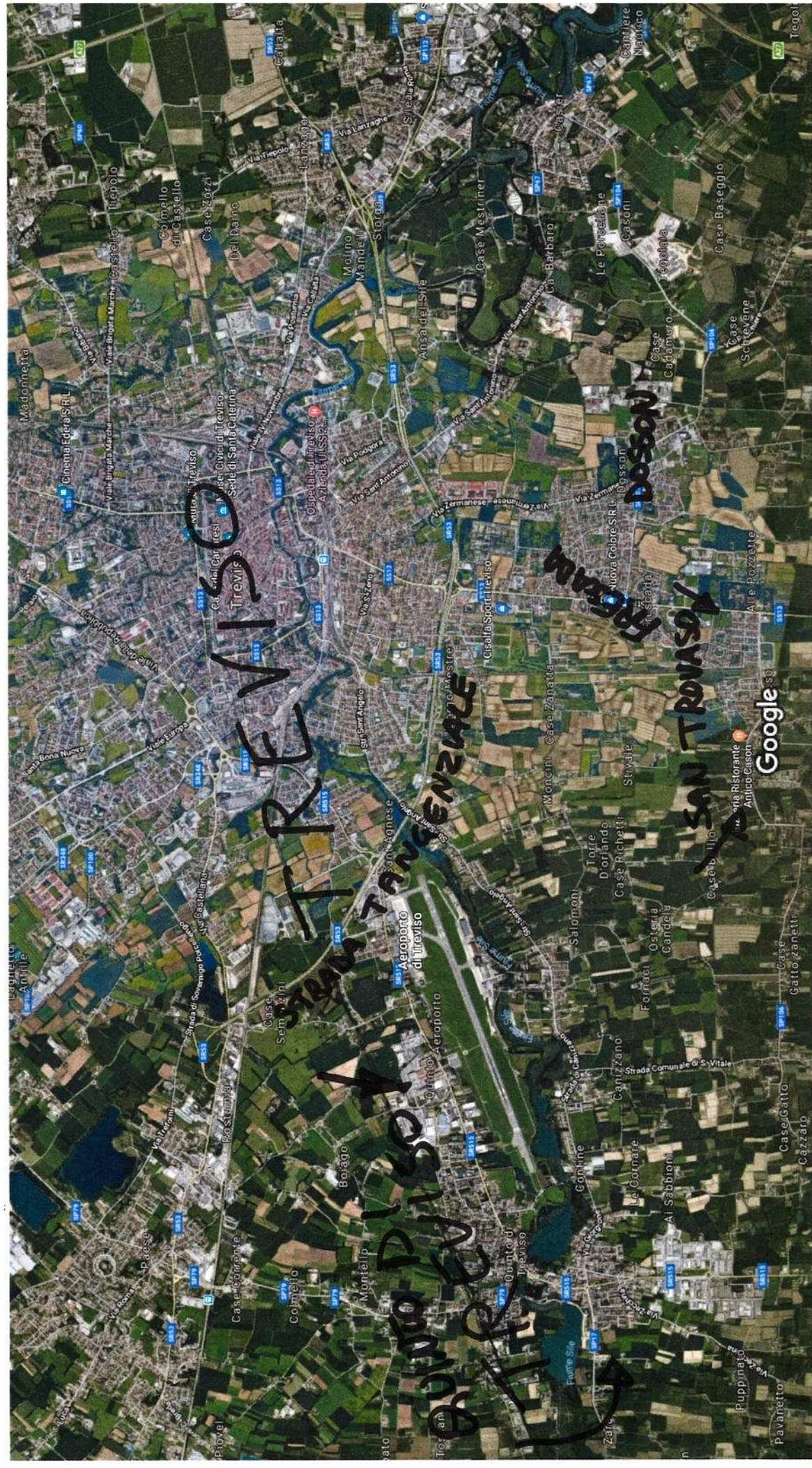
POSTACOLI A
PERICOLOSI IN CASO DI
FUORIPISTA A LATO PISTA

PISTA
25

ALLEGATO
A 10



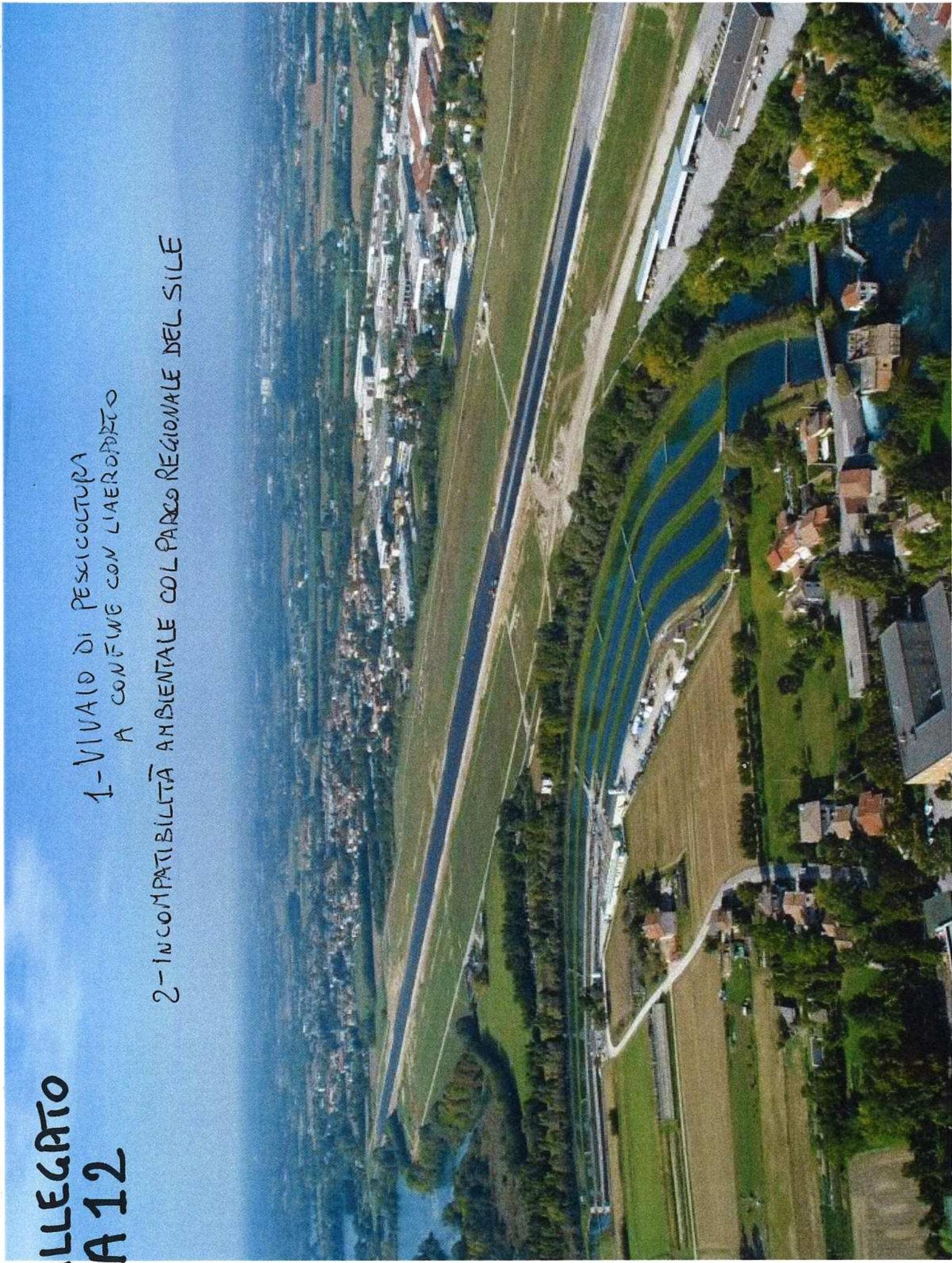
ALLEGATO A11



ALLEGATO A 12

1- VIVAI DI PESCIOLTURA
A CONFINI CON L'AERODROMO

2- INCOMPATIBILITÀ AMBIENTALE COL PARCO REGIONALE DEL SILE



LE ALBERATURE PER
OLTRE META DELLA LORO
ALTEZZA 5 FEBRANDO I
LIMITI MASSIMI DEL
PIANO OSTACOLI RIPORTATO
IN A.I.P. ITALIA AD2
LIPH 3-1

FOTO SUTTATA DALLA SOMMITA' DEL
CAMPANILE CHIESA S. ANGELO = ALTEZZA 20 ME.
IL CAMPANILE DISTA ME 200 DALLA PISTA
E 130 ME RISPETTO AL PROLUNGAMENTO DEL
BORDO PISTA LATO SUD. LE CASE DISTANO ME 400
DALLA PISTA 25 IN ATTERRAGGIO E IN DECOLLO PISTA 07
BENE ALLINEATE ALL'ASSE
DELLA PISTA

TREVISO CENTRO
CAMPANILE A.S. NICOLA
ALTO 74 ME
DISTANZA 2700 ME
DALLA TESTATA PISTA
IN ALLINEAMENTO
CON LA PISTA. IL
"PIANO OSTACOLI" A.I.P. AD2
LIPH 3-1 MOSTRA CHE LA META
SUPERIORE DEL CAMPANILE E'
FUORI DAL PIANO A PENDENZA
DI GRADI 1 20% CHE
RAPPRESENTA IL LIMITE
MASSIMO CONSENTITO PER LA
SICUREZZA DAGLI OSTACOLI

ALLEGATO
A 13



NOTA: La figura mostra le superfici di separazione dagli ostacoli per un aeroporto con due piste, l'una non strumentale e l'altra strumentale.
Entrambe le piste sono destinate sia all'atterraggio che al decollo

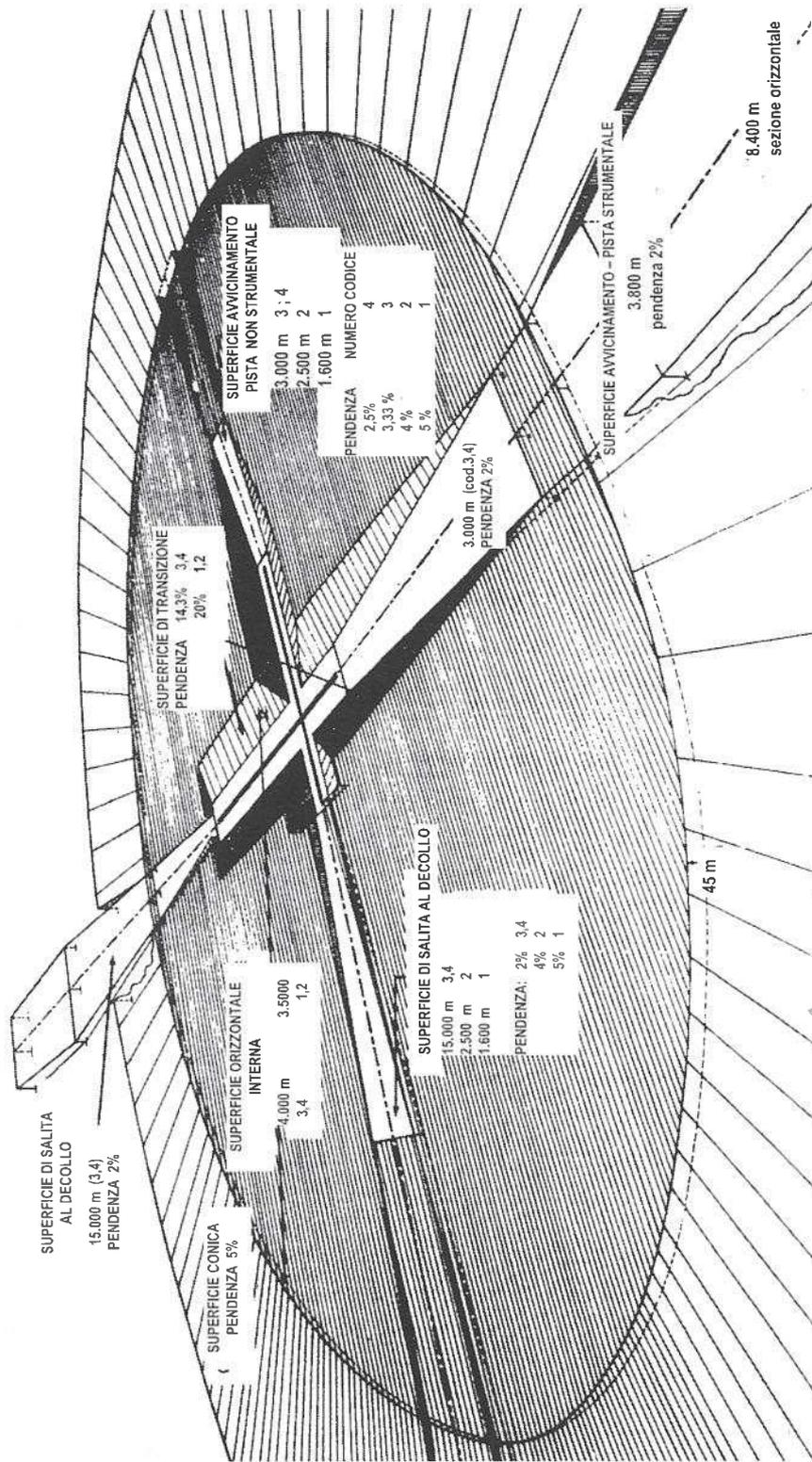


Figura. 4.4 – Esempio di superfici di separazione dagli ostacoli

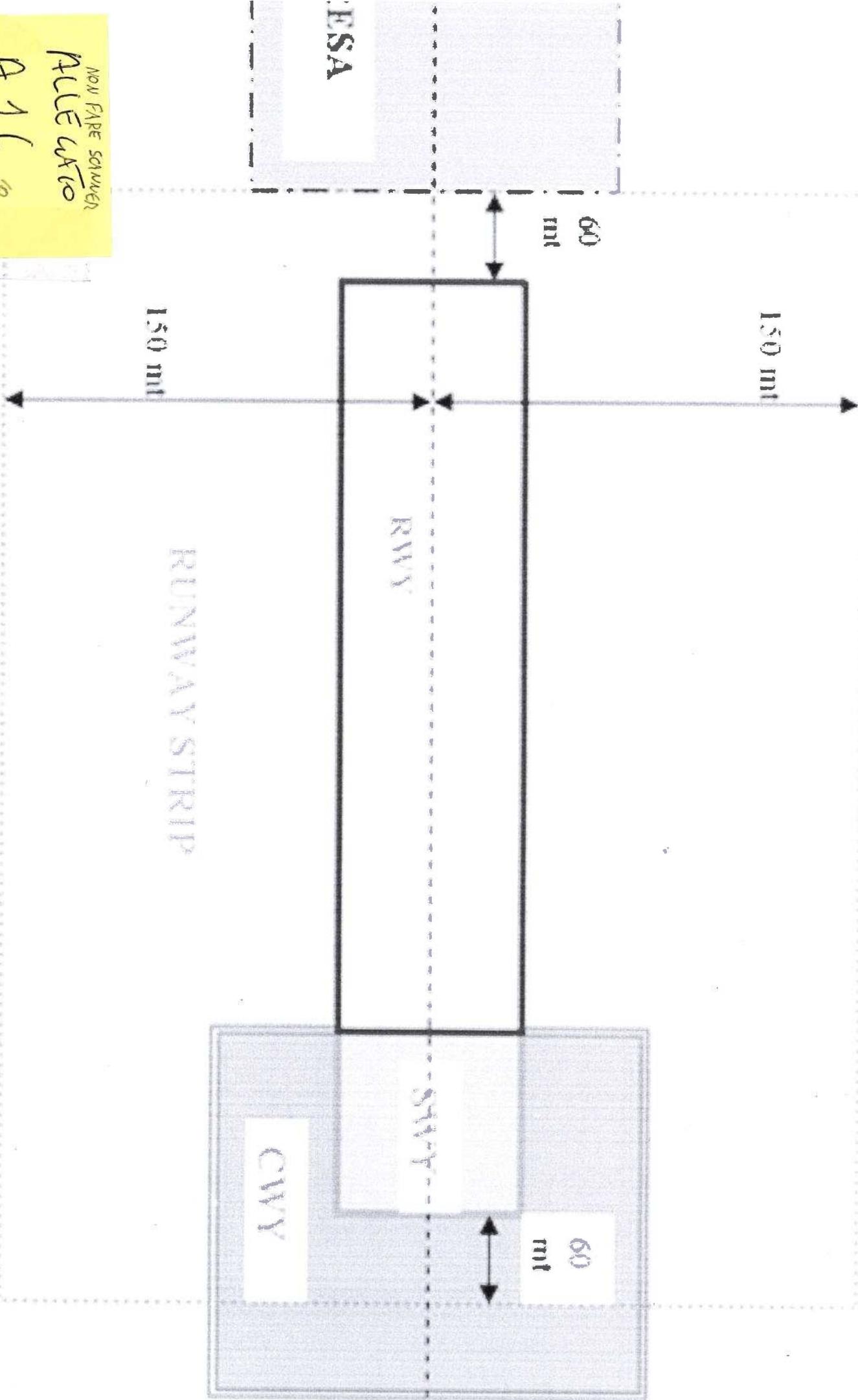
ALLEGATO
A14

Tabella 4.2 - Dimensioni e pendenze delle superfici di separazione dagli ostacoli

Superficie e dimensioni ^a (1)	CLASSIFICAZIONE DELLE PISTE									
	Non strumentali Numero di codice				Avvicinamenti non di precisione Numero di codice			Avvicinamenti di precisione di categoria		
	1 (2)	2 (3)	3 (4)	4 (5)	1,2 (6)	3 (7)	4 (8)	I N° di codice 1,2 (9)	II o III N° di codice 3,4 (10)	3,4 (11)
Conica										
Pendenza	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Altezza	35 m	55 m	75 m	100 m	60 m	75 m	100 m	60 m	100 m	100 m
Orizzontale.										
interna										
Altezza	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m
Raggio	2000 m	2500 m	4000 m	4000 m	3500 m	4000 m	4000 m	3500 m	4000 m	4000 m
Interna										
Avvicinamento										
Larghezza	----	----	----	----	----	----	----	90 m	120 m ^c	120 m ^c
Distanza dalla soglia	----	----	----	----	----	----	----	60 m	60 m	60 m
Lunghezza	----	----	----	----	----	----	----	900 m	900 m	900 m
Pendenza								2.5%	2%	2%
Avvicinamento.										
Lunghezza bordo interno	60 m	80 m	150 m	150 m	150 m	300 m	300 m	150 m	300 m	300 m
Distanza dalla soglia	30 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m	60 m
Divergenza (su entrambi i lati)	10%	10%	10%	10%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Prima sezione										
Lunghezza	1600 m	2500 m	3000 m	3000 m	2500 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m	3000 m
Pendenza	5%	4%	3.33%	2.5%	3.33%	2%	2%	2.5%	2%	2%
Seconda sezione										
Lunghezza	----	----	----	----	----	3600 m ^b	3600 m ^b	12000 m	3600 m ^b	3600 m ^b
Pendenza	----	----	----	----	----	2.5%	2.5%	3%	2.5%	2.5%
Sezione orizzontale										
Lunghezza	----	----	----	----	----	8400 m ^b	8400 m ^b	----	8400 m ^b	8400 m ^b
Lunghezza totale	----	----	----	----	----	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m
Transizione										
Pendenza	20%	20%	14.3%	14.3%	20%	14.3%	14.3%	14.3%	14.3%	14.3%
Transizione interna										
	----	----	----	----	----	----	----	40%	33.3%	33.3%
Atterraggio mancato										
Lunghezza bordo interno	----	----	----	----	----	----	----	90 m	120 m ^c	120 m ^c
Distanza dalla soglia	----	----	----	----	----	----	----	^c	1800 m ^d	1800 m ^d
Divergenza (su entrambi i lati)	----	----	----	----	----	----	----	10%	10%	10%
Pendenza	----	----	----	----	----	----	----	4%	3.33%	3.33%

- (a) Tutte le dimensioni sono misurate in orizzontale, ove non sia specificato altrimenti
- (b) Lunghezza variabile
- (c) Distanza fino alla fine della striscia di sicurezza
- (d) O fine della pista, quale fra le due risulti inferiore
- (e) Per piste di codice F la larghezza è aumentata a 155 m

DOCUMENTO DEL WEB <https://www.google.it/search?hl=it&q=dimensioni+area+RWY+STRIP>



NON FARE SCANNER
ALLEGATO
A 16
EX221R
CIVA SCANNER

SENSO DI ATTERRAGGIO →

NB:
IN RIFERIMENTO AL
ALLEGATO A2

SORVOLO DI TREVISO A BASSA E A BASSISSIMA QUOTA

INIZIO PISTA 25

TRATTO CORTO FINALE PISTA 25

QUARTIERE S. ANGELO

QUARTIERE S. MARIA DEL SILE

TREVISO CENTRO

CAMPANILE SAN NICOLÒ ALTO 74 ME

ANTENNA TELEFONIA
ALTA 47,57 ME DISTANTE
ME 1.180 DA INIZIO PISTA 25

ANTENNA TELEFONIA

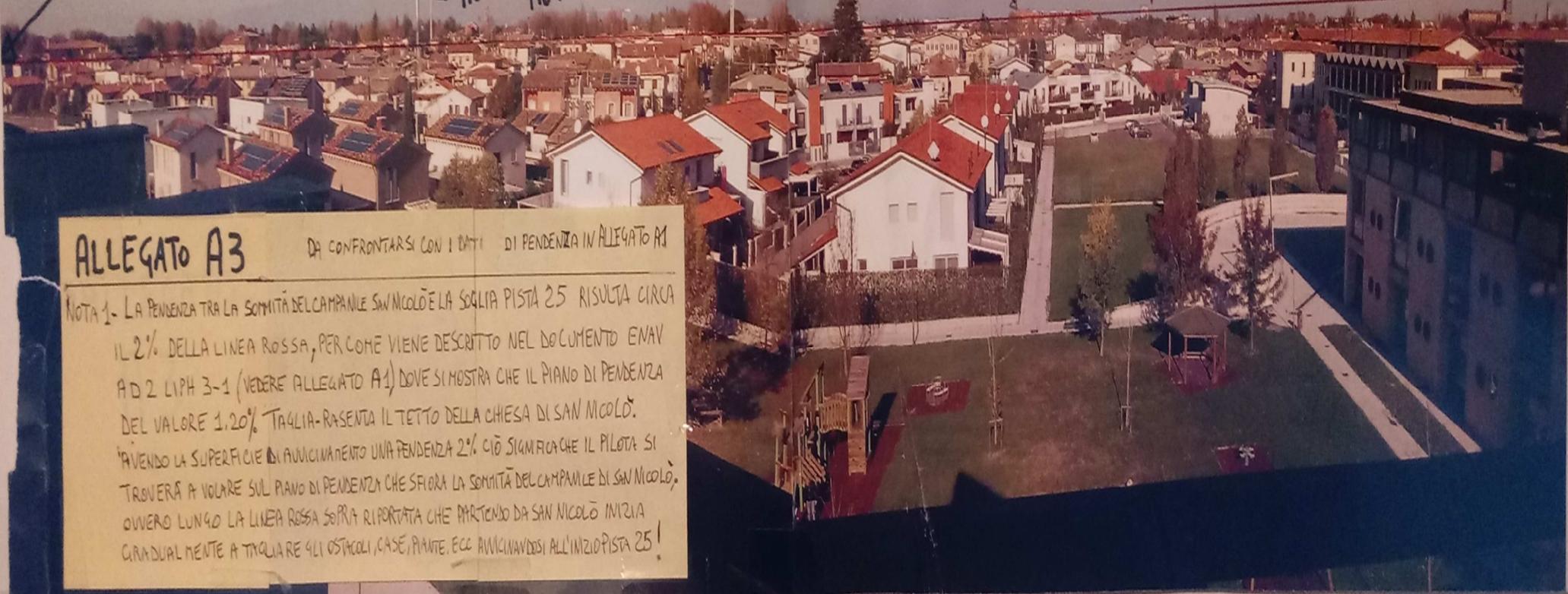
CITTA' DELLA
APPIANI

NB-INCONGRUENZA DEL VALORE DELLA
PENDENZA DELLA LINEA ROSSA
VEDI NOTA A LATO

ALLEGATO A3

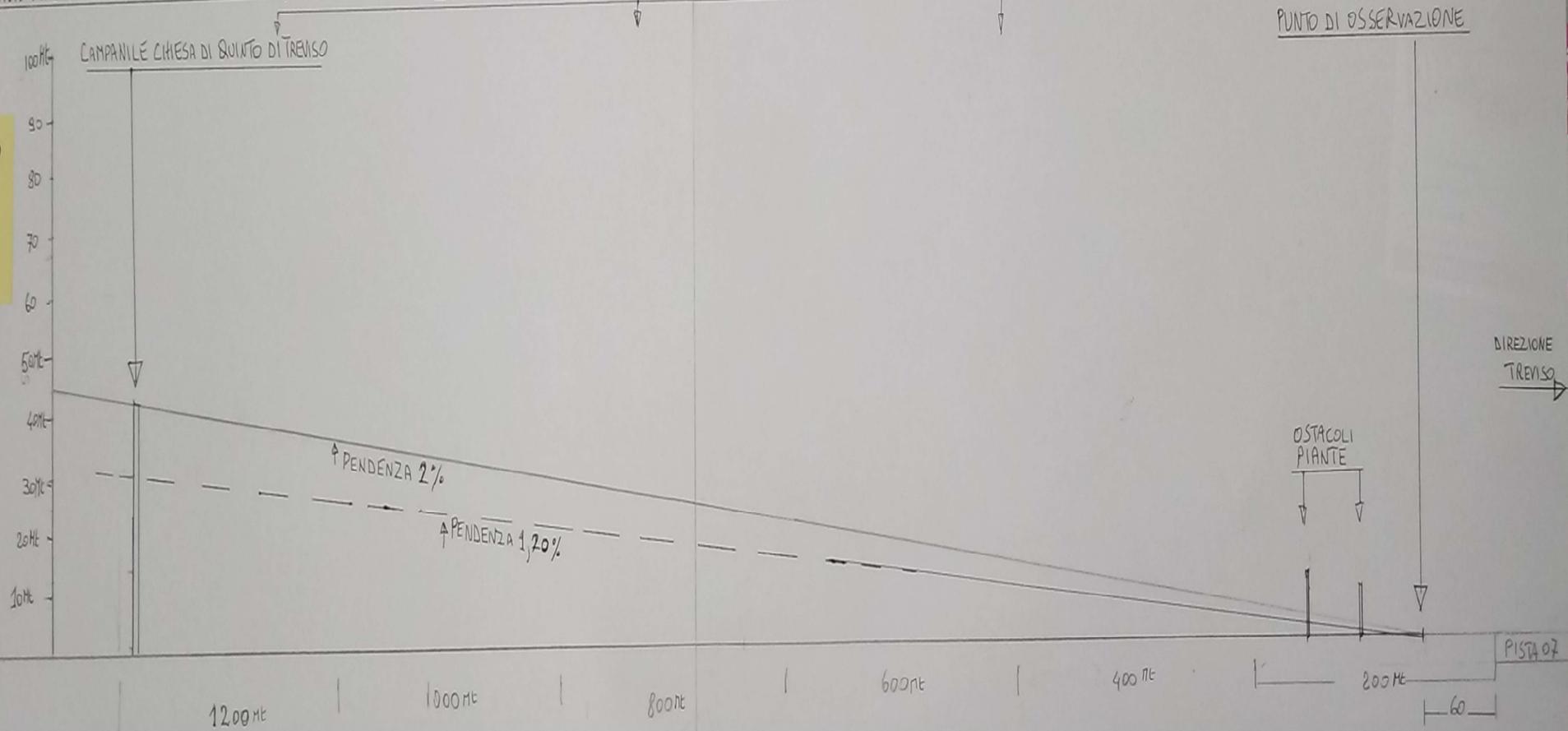
DA CONFRONTARSI CON I DATI DI PENDENZA IN ALLEGATO A1

NOTA 1- LA PENDENZA TRA LA SOMMITÀ DEL CAMPANILE SAN NICOLÒ E LA SOGLIA PISTA 25 RISULTA CIRCA IL 2% DELLA LINEA ROSSA, PER COME VIENE DESCRITTO NEL DOCUMENTO ENAV A/D 2 LIPH 3-1 (VEDERE ALLEGATO A1) DOVE SI MOSTRA CHE IL PIANO DI PENDENZA DEL VALORE 1,20% TAGLIA-RASENTA IL TETTO DELLA CHIESA DI SAN NICOLÒ. AVENDO LA SUPERFICIE DI AVVICINAMENTO UNA PENDENZA 2% CIÒ SIGNIFICA CHE IL PILOTA SI TROVERÀ A VOLARE SUL PIANO DI PENDENZA CHE SFiorA LA SOMMITÀ DEL CAMPANILE DI SAN NICOLÒ, OVVERO LUNGO LA LINEA ROSSA SOPRA RIPORTATA CHE PARTENDO DA SAN NICOLÒ INIZIA GRADUALMENTE A TAGLIARE GLI OSTACOLI, CASE, PIANTE, ECC AVVICINANDOSI ALL'INIZIO PISTA 25!



QUINTO DI TREVISO

ALLEGATO
A22



LA PENDENZA DEL 2% È RIFERTA PER PISTA NON STRUMENTALE, IN CASO DI AVARIA DEL SISTEMA ELETTRONICO I.L.S.

LA PENDENZA DELL' 1,20% È RIFERTA ALLA LIMITAZIONE DEGLI OSTACOLI