

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](mailto: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](mailto:dgocts@postacert.sanita.it)

ENAC  
Direzione Centrale Vigilanza Tecnica  
Viale Castro Pretorio, 118  
00185 - Roma  
[protocollo@pec.enac.gov.it](mailto: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](mailto:protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

Provincia di Treviso  
Sett. Ecologia e Ambiente – VIA- VAS  
Via Val di Breda, 116  
31100 – TREVISO  
[protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it](mailto:protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it)

Prefettura di Treviso  
Ufficio Territoriale del Governo  
Piazza dei Signori, 22  
31100 – Treviso  
[prefettura.treviso@interno.it](mailto:prefettura.treviso@interno.it)

Direttore della Direzione aeroportuale Nord-Est ENAC  
Aeroporto "Marco Polo"  
Venezia - Tessera  
[protocollo@pec.enac.gov.it](mailto: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 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](mailto:segreteria.parcosile.tv@pecveneto.it)

Sindaco Comune di Casier  
Piazza Leonardo da Vinci, 16  
31030 - CASIER  
comunecasier@pec.it

Sindaco Comune di Morgano  
Piazza Indipendenza, 2  
31050 - MORGANO  
[segreteria.comune.morgano.tv@pecveneto.it](mailto:segreteria.comune.morgano.tv@pecveneto.it)

Sindaco Comune di Preganziol  
Piazza G. Gabbin, 1  
31022 – PREGANZIOL  
protocollo.comune.preganziol.tv@pecveneto.it

Sindaco Comune Quinto di Treviso  
Piazza Roma, 2  
31055 - QUINTO DI TREVISO  
[comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it](mailto:comune.quintoditreviso.tv@pecveneto.it)

Sindaco Comune di Treviso  
Via del Municipio, 16  
31100 – TREVISO  
[postacertificata@cert.comune.treviso.it](mailto:postacertificata@cert.comune.treviso.it)

Sindaco Comune di Zero Branco  
Piazza Umberto I, 1  
31059 - ZERO BRANCO  
[legalmail@pec.comunezerobranco.it](mailto:legalmail@pec.comunezerobranco.it)

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

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

Oggetto: Controdeduzioni al documento “Approfondimenti” di ENAC/Aertre -Ottobre 2018-.

Nota: nella pagina 7 del documento ENAC/AerTre denominato Approfondimenti viene scritto:

”l’istituzione del **Parco del Sile** risale al 28/01/91, cioè successivamente alla nascita dell’aeroporto che esiste invece dagli anni '30”.....”...né sono state realizzate variazioni di lunghezza negli anni successivi all’istituzione del Parco”.

### **Osservazione**

L'aeroporto dagli anni '30 fu usato per piccoli aerei civili e successivamente per scopi di difesa aerea ospitando l'A.M. che per le nuove esigenze degli aviogetti decise di realizzare a più riprese.

La pista all’origine, a servizio di piccoli aerei dell’epoca aveva una modesta lunghezza di circa 700/800 metri ed era ubicata solo entro i confini del Comune di Treviso, in zona Sant’Angelo, con inizio della pista a circa 200 metri dalla omonima chiesa secolare di S. Angelo e del circostante borgo. L’area circostante, oggi, risulta abbastanza urbanizzata anche nel Parco del Sile fino alle rive del fiume stesso, circa 200 mt a lato della pista.

Negli anni del dopoguerra, l’A.M., a più riprese e per necessarie esigenze degli aviogetti militari G.91, e sicuramente non per necessità degli aviogetti civili, aumentò la lunghezza della pista negli anni 1954, 1965, 1984 fino ad arrivare alla lunghezza attuale di 2420 metri.

Da allora, periodicamente, sull’aeroporto **militare** iniziò una modestissima attività di aerei passeggeri ad elica e poi con aviogetti, Caravelle, Coronado, DC9, MD80, ma con l’apertura dell’aeroporto di Venezia Tessera, intorno al 1960, l’aeroporto di Treviso perse di importanza come scalo civile ospitando l’aeroclub e solo pochi voli della società Itavia, secondo modalità giuridiche regolari italiane fino al 03.12.1999 data in cui, con l’entrata in vigore del D.M. Ambiente le Regole O.A.C.I. (Organizzazione Aviazione Civile Internazionale), dette Regole OACI sono state recepite nell’Ordinamento Italiano. Va preso atto che dalla detta data del 1999 dette Regole non sono mai state applicate a Treviso, dove stando alla documentazione presa in esame

sembra che l'ENAC non le abbia mai rese operanti con disposizioni operative ad hoc. Perché?

Considerato il particolare del detto "Recepimento delle Regole OACI", si dovrebbe ritenere valida l'ipotesi che **sia stata rilevata la non conformità dei requisiti di sicurezza dagli Ostacoli** dal 03.12.1999, così come stabilito nel Regolamento ENAC per l'Esercizio e la Costruzione degli Aeroporti, Edizione 2, del 21 ottobre 2003, Capitolo 1, punto 7.5 e punto 7.6. E' per detta ipotesi l'attività di volo civile dovrebbe essere considerata illegittima perché risulta in contrasto col disposto OACI in termini di rispetto delle norme stabilite relative alla **Separazione dagli Ostacoli**, così come riportato dalle Regole ICAO, Annesso 14-Aerodromi- Volume 1 (edizione 1995):

- **Capitolo 4.2, Superficie di Decollo, Figura 4.1** (All. A14, A2, A1B, A4, A5, A22, A3A e A11);
- **Capitolo 4.3, Salita di Avvicinamento Figura 4.4** (All. A14, A2, A1B, A4 A5, A22, A3A, A11 e A23);
- **Capitolo 4.4, Superficie di Transizione dagli ostacoli** (All. A 14, A2, A4, A5, A10, A11, A13, A24;
- **Capitolo 4-8, Tabella 4.2, Dimensioni e Pendenze delle Superfici Separazione dagli Ostacoli(All. A15);**
- **Capitolo 4-9, Figura 4.4, Superfici di Separazione dagli Ostacoli (Allegato 14);:**

Quanto sopra citato **dimostra l'infondatezza e l'illegittimità delle ragioni dedotte da ENAC e Gestore AERTRE con le quali si sostiene che "...l'aeroporto esiste dagli anni '30 e ritenendo probabilmente di significare che l'attività aerea civile ha titolo a continuare anche aumentando il numero dei movimenti/anno. Tesi insostenibile per la **rilevata non conformità dei requisiti di sicurezza dagli Ostacoli** sopra citati**

**-A metà della prima pagina del documento "integrazioni ENAC" viene dichiarato:"... si constata che il Parco del Sile -sito S.I.C.- (All. A4, A5, A9 e A10) nella sua perimetrazione ha incluso delle aree demaniali e aeroportuali (ai margini della testata pista 07 e testata pista 25)".**

## Osservazione

Detto assunto va respinto e dovrebbe essere invalidata la duplice e contrastante destinazione d'uso di dette aree (demaniali e aeroportuali) in quanto le finalità e le garanzie sancite dalla legge nazionale ed europea a tutela dei Parchi nazionali e regionali si pongono in evidente contrasto con le necessità operative dei voli dell'aviazione generale e dell'aviazione commerciale specie con velivoli di grande tonnellaggio in particolare a causa dell'inquinamento sonoro, dell'inquinamento dell'aria e dell'inquinamento del suolo per mancanza della piazzola "de-icing".

Infatti nell'A.I.P. Italia (Aeronautical Information Publication) non risulta la presenza della piazzola "de icing" per i trattamenti antighiaccio.

Si nutre il dubbio che i reflui del trattamento "de icing" finiscano direttamente nel fiume Sile senza un preventivo trattamento, come invece indicato dalle disposizioni ministeriali.

**A fine pag.7 è scritto :**"...in particolare per la testata pista 25, dove è previsto l'adeguamento dell'**area RESA con" letto EMAS"**, l'area del Parco del Sile all'interno del sedime aeroportuale appartiene alla zona di ripristino vegetale, come individuata dal Piano del Parco del Sile".

Detta affermazione fa ritenere che AERTRE si propone di realizzare il restringimento dell'area RESA a fine pista 07 realizzando un letto EMAS proprio nella zona di "ripristino vegetazionale" (Delibera consiglio regionale n.22 del 01/03/2000 e normata dall'articolo 13 delle Norme di Attuazione del Parco).

## Osservazione:

**l'area RESA, di estensione ridotta e attrezzata con letto EMAS" (All. A4, A5, A6. A10, A11, A12), diventa totalmente inutilizzabile nel caso in cui un aeromobile in decollo per pista 07 dovesse subire una imbardata**

( rotazione sul proprio asse) a destra oppure a sinistra uscendo lateralmente di pista e finendo la corsa contro le persone al suolo e contro i seguenti ostacoli, ovvero:

- 1- contro il deposito carburante ubicato a 270 metri a nord della pista ;
- 2- contro gli aeromobili parcheggiati sul piazzale di sosta e imbarco passeggeri posta a circa 140 mt a nord della pista;
- 3)- contro l'aerostazione passeggeri a circa 270 mt a nord della pista
- 4)- contro gli hangar civili a circa 270 mt a nord della pista;
- 5)- contro la fila continua degli hangar e manufatti militari che si trovano a sud della pista distanti circa 110 mt;
- 6)- contro una ventina di abitazioni che si trovano a 150/250 metri sul prolungamento pista 07;
- 7)- contro la chiesa secolare di S. Angelo, contro il borgo delle case circostanti e contro il villaggio costruito all'interno del Parco del Sile a 200 mt sul lato destro del fine pista 07.

**A pag.8 si riporta la fig.3-1**, tavola 23.3 “azzonamento del Parco regionale fiume Sile 2007”.

Nella fig.3-1. Nella parte nord dell'aeroporto è totalmente assente la perimetrazione dell'aeroporto e della pista. Tale configurazione imprecisa dell'ubicazione della pista impedisce agli addetti ai lavori di comprendere l'incompatibilità ambientale tra l'Aeroporto e le Relazioni del territorio circostante che comprendono:

- il Parco regionale del fiume Sile;
- il centro storico secolare del Quartiere di Sant'Angelo;
- le aree risorgive tutelate;
- le zone di ripristino vegetale;
- le zone SIC e ZPS tutelate;
- le zone agricole di coltivazione pregiata del radicchio di TV;
- le aree con funzioni di interesse pubblico ludico- sportive ( campi sportivi e palestre);
- numerose scuole di ogni ordine e grado, cimiteri, chiese, aree di ritrovo della Sagra di Canizzano e di Quinto di Treviso (tutti obiettivi sensibili anche dal punto di vista della salute pubblica);
- le piscicoltura di grande estensione una delle quali confina con la recinzione dell'aeroporto all'altezza di metà pista e altre attività economiche poste tutte nella vicinanze-confine con la recinzione aeroportuale.

## **Osservazione**

E' evidente incompatibilità ambientale tra l'attività aerea e le esigenze socio-ambientali della popolazione che vive, lavora o transita spesso nei dintorni aeroportuali dove gli aerei passano a bassa/bassissima quota, per cui a detta popolazione non viene garantito il diritto alla Salute sancito dalla Costituzione Italiana.

**Viene inoltre scritto, alla pagina 8 “L'art 13 del piano ambientale del Parco (A4, A5,A6,A10,A11) stabilisce le zone di ripristino vegetazionale, forestale e delle praterie come individuate nella Tavola di Progetto n. 23, Azzonamento ubicate lungo tutto il corso del fiume Sile sono adatte allo sviluppo della forestazione naturalistica, attraverso l'utilizzo di opportune tecniche di impianto e di coltura mediante operazioni di ripristino del paesaggio fluviale come previsto dalle Norme tecniche per la gestione del verde **Allegato D**.** Nelle zone a ripristino vegetazionale, forestale e delle praterie sono perseguite le seguenti finalità:

- a) ripristinare il manto erbaceo, arbustivo ed arboreo;
- b) intervallare le superfici con vegetazione di tipo arboreo e altre condotte a prateria;
- c) migliorare l'assetto naturalistico e paesaggistico dell'area;
- d) migliorare e costruire l'ambiente idoneo al ripopolamento e conservazione delle specie animali e vegetali;
- e) sviluppare forme selvicoltura e attività di turismo rurale ecc.”.

**A pagina 9 del documento** in esame è scritto che detto **articolo 13** non contempla divieti e che pur se detta area evidenzia un contrasto di destinazione d'uso, avrebbe una destinazione di “zona di ripristino vegetazionale: la medesima porzione di territorio è oggetto di limitazioni stringenti riguardo la sicurezza alla navigazione aerea per la quale è necessario provvedere all'adeguamento della RESA in testata 25 realizzando letti di arresto tipo EMAS :blocchi di cemento in grado di collassarsi per permettere la decelerazione del velivolo e l'arresto durante un evento di evento “fuori pista”.

## Osservazione

Per quanto scritto a pagina 8 del documento AerTre in parola, sui due argomenti (Azzonamento e Trasformazione di destinazione d'uso con realizzazione dei letti EMAS) si evince una incontrovertibile incompatibilità ambientale, come detto, tra l'attività aerea e le esigenze sociali e ambientali connesse con l'ambiente antropico, quello della flora e quello della fauna (la popolazione che vive, lavora o transita spesso nei dintorni aeroportuali dove gli aerei passano a bassa/bassissima quota) per cui né a detta popolazione viene garantito il diritto alla Salute sancito dalla Costituzione Italiana, né alla flora e alla fauna può essere garantito un ambiente previsto dalle regole di tutela del Parco del Sile.

## Contenimento del Rumore

**A pagina 14 del documento è scritto:**

- 1- che la zonizzazione acustica è stata approvata nel 2003;
- 2- che nella Tabella 5 lo “stato di fatto new” prevede un riequilibrio di utilizzo delle due testate secondo la ripartizione dove si pianificano gli atterraggi 100% per pista 07 e zero atterraggi per pista 25 (quella che nella realtà effettua il tratto finale sulla città di Treviso)

## Osservazioni

- 1- La zonizzazione acustica aeroportuale approvata nel 2003 è troppo datata alla data odierna. Nel 2003 e nei primi anni successivi detta zonizzazione era coerente con i pochissimi voli/anno, infatti la compagnia aerea Lowcost Ryan Air, che oggi opera quasi completamente con voli passeggeri, a quel tempo non operava a Treviso. Negli ultimi 10 anni la situazione del numero dei voli è molto cambiata; :nel 2017 i movimenti annui sono stati pari a 21.265.

La zonizzazione acustica avrebbe dovuto essere aggiornata con cadenza biennale, non solo per la scadenza temporale di aggiornamento urbanistico, ma essa avrebbe dovuto essere aggiornata per l'elevatissimo numero di voli annui, oltre che per l'assenza dell'autorizzazione della Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.).

- 2- Al fine di contenere il Rumore viene scritto che verrà attuata la ripartizione delle percentuali dei voli come riportato nella Tabella n.5, aumentando in tal modo il numero dei decolli fino al 21% in direzione Treviso (pista 07) e diminuendo gli attuali decolli in direzione Quinto di Treviso portandoli al 79%. Considerato che circa il 90% dei voli non sono diretti verso Est, ma verso le altre direzioni geografiche,

che il cancello di uscita da Treviso corrisponde alla verticale del Beacon “TRE” (che si trova sul prolungamento ovest della pista 25, in frazione Scandolara, distante km 6.8), è dimostrato dall’esperienza vissuta nell’ultimo anno dai cittadini di Quinto che l’aumento dei voli in direzione Treviso comporta:

- a- un notevole peggioramento del clima nelle vicinanze della testata pista di Quinto di Treviso a causa del maggior tempo impiegato di **circa 4/5 minuti** necessari all’aereo per rullare fino alla testata di Quinto e per i tempi connessi alle operazioni di bordo pre decollo e prova motori con accelerazione al decollo;
- b- ulteriore spreco di almeno altri tre minuti di volo per decollare, virare poi a destra fino a portarsi al traverso della testata pista 07 di Quinto, il che comporta ulteriore rumore per l’abitato di Quinto e per la città di Treviso;
- c- ulteriore inquinamento dell’aria e prolungamento dei tempi di volo;
- d- ulteriore spreco di carburante;
- e- ulteriore rischio aereo per il sorvolo a bassissima quota su Treviso, specie in condizioni meteo avverse con forti temporali, venti discendenti e possibili trombe d’aria che si formano all’improvviso, come dimostrato da esperienze catastrofiche in zone non distanti da Treviso.

Va ribadito che fino alla data odierna viene ancora normalmente usata la pista 25 con sorvolo di Treviso, qualora le condizioni lo richiedano causa vento forte da ovest oppure in presenza di zone temporalesche a ovest del campo. Questo per asserire che non è credibile quanto scritto in precedenza da AerTre che gli atterraggi per pista 25 saranno uguali a zero all’anno. Sarebbe operativamente risibile che da Treviso dirottino a Venezia i voli quando le condizioni impongano l’uso della pista 25.

**In sintesi, non c’è nessun abbattimento reale del Rumore per cui nell’interesse collettivo andrebbe eliminata detta procedura dell’aumento percentuale del 21% dei voli in direzione Treviso** richiesto da AerTre, perché essa comporta un inutile peggioramento complessivo della situazione come descritto e non comporta nessun vantaggio reale né per la città di Treviso né tantomeno per la città di Quinto di Treviso.

Questo assunto, come già detto, è il risultato reale della situazione riscontrata al suolo dove l’aria delle combustioni rimane in loco avvolgendo le abitazioni circostanti.

Le norme per il contenimento del Rumore a Treviso, pur stabilendo alcune limitazioni (come l’uso del Reverse al minimo e superiore al minimo qualora necessario), purtroppo non vengono applicate le Norme internazionali O.A.C.I. (Organizzazione Aviazione Civile Internazionale) come riporta:

- a- il grafico nel documento “Appendix to Chapter 3, Abbattimento del Rumore Salita al Decollo Part 1, Sezione 7, Capitolo 3;
- b- il documento OACI 8168, OPS 611, Volume 1, Procedure Volo, Tabella I-2-I e il Doc 8168, Volume I, Chapter 2.2.2.a, comma 2, Abbattimento del Rumore nelle virate.

## **Traiettoria di volo nei decolli per pista 07**

La Figura 5-1 di pagina 15 mostra la vera traiettoria di volo designata (non solo disegnata) che il pilota dovrebbe osservare percorrendo il volo sul prolungamento pista come mostra la figura 5-1. La presente affermazione è in linea con quanto riporta il citato Doc. OACI 8168, capitolo due, dove al punto 2.2.2, Rotte Preferenziali sul Rumore, è scritto: *“Durante il decollo e la salita non vanno richieste virate a meno che non venga fornita una sufficiente guida alla navigazione per permettere agli aerei di attenersi ad una specifica rotta designata”*, come nel caso della traiettoria della Figura 5-1 di pagina 15.

## **Osservazione**

Preso atto che nei decolli per pista 07 i piloti virano a destra anzitempo già dal momento del sorvolo della testata pista Est, non ottemperando alla traiettoria designata nella Figura 5-1, sorvolando così a bassissima quota i popolosi quartieri di Treviso, si fa presente all’Autorità preposta la necessità che ENAC, dopo aver constatato le dette virate strette a destra, provveda ad emanare precise disposizioni operative di attenersi alla traiettoria pubblicata sull’A.I.P. Italia.

## **Rotta ottimizzata ENAV- pagina 15 Figura 5-3**

Qui ENAV (color azzurro) ha tracciato la nuova traiettoria con cui si diminuisce il rumore sui quartieri. Detto tracciato azzurro, abbastanza diritto nella fase iniziale del volo, consente di poter avere un maggior rateo di salita rispetto alla traiettoria color rosso che, per come già detto, è in violazione della per come essa è rappresentata sull’AIP-Italia AD 2 LIPH 6-1(vedere la Cartina a pagina 15 del documento “Approfondimenti ENAC-AerTre).

## **Osservazione**

Va dato atto che la nuova rotta ipotizzata (color azzurro) porrebbe fine ad una situazione in atto che presenta un maggior rischio aereo post decollo e pertanto ENAC dovrebbe sollecitare l’entrata in vigore di detta nuova rotta.

## **Scenario di fatto 2015 new - pagina 16, Figura 5-4**

### **Osservazione**

La Figura 5-4 rappresenta una zonizzazione acustica aeroportuale fantasiosa che non ha riscontro con la reale situazione. Infatti detta zonizzazione non tiene conto che il Rumore di forte intensità si espande per alcuni chilometri nelle parti a Est, a Sud e a Nord. In sostanza la zona A dovrebbe comprendere molta parte della città di Treviso ancor più se si dovesse avverare la Ripartizione del 21% dei decolli in direzione Treviso.

## **Scenario di fatto new 2015 - Figura 5-5 di pagina 17**

La Figura 5-5 mostra un arretramento della zona LVA 60 dell’anno 2003 rispetto a quella dell’anno 2015 new.

### **Osservazione**

Non è chiaro quale sia la prova che possa confermare la tesi Aer Tre dell’arretramento della zona LVA 60 atteso che dal 2003 al 2015 si è registrato un vertiginoso aumento dei voli. Resta tutto da dimostrare e al di là dei modelli matematici, se usati. I dati ARPAV pubblicati sul web negli anni riportano valori di rumor in aumento e non in diminuzione come ritiene ENAC- AerTre.

## **Scenario 2030 new - Utilizzo pista condizioni future-pagina 19**

La Tabella 5-3 aumenta la percentuale dei decolli verso Treviso portandola al 34,5%. Essa riporta altresì che gli atterraggi su pista 25 sarà uguale a zero.

### **Osservazione**

Per le stesse ragioni espresse nelle pagine precedenti su tale argomento della ripartizione dei voli, si ritiene che la città di Treviso subirà un inopportuno incremento del rischio aereo a guadagno di pochi individui e a spese dei cittadini. Si ritiene il caso che detto disegno non possa trovare accoglimento dell’Autorità prevista.

## Scenario 2030 new (LVA) pagina 19

La Figura 5-6 mostra che la zona LVA del 2030 sia di molto ridotta rispetto alla zona LVA del 2003 come in parte riportato nella Figura 5-4.

### Osservazione

Tenendo presente l'aumento vertiginoso dei voli al 2030, tale tesi non è credibile e va provata in loco non con i modelli matematici che in questo caso non offrono certezze scientifiche. Pertanto non è credibile che il numero delle persone investite delle tematiche aeree possa diminuire, come viene riportato a pagina 20.

## Mitigazioni e compensazioni - pagina 22

La Figura 5-8 mostra le aree di intervento per mitigare il maggior numero dei movimenti annui che il gestore si è prefissato: 22.500 al 2030.

### Osservazione

AerTre ritiene che la diversificazione delle testate pista potrà mitigare le conseguenze del maggior numero dei voli che prevede. Per le varie ragioni precedentemente esposte si confuta la fondatezza delle argomentazioni di AerTre perché, a nostro giudizio, esse sono tutte da dimostrare.

La zona di bonifica acustica da salvaguardare è troppo ristretta e va estesa, comprendendo tutta la zona di Canizzano, di Quinto, dei quartieri ad Est e a sud di Treviso, ivi compresi quelli di sorvolo previsti dalle nuove rotte riportate a pagina 16 in Figura 5-3.

La doglianza particolare si riscontra nel constatare che detti lavori di mitigazione avrebbero già dovuto essere stati realizzati negli anni passati considerando che nel 2017, in assenza di autorizzazione VIA soprattutto in assenza delle dette mitigazioni, è stato già raggiunto il numero di 21.265 movimenti a fronte dei 22.500 movimenti richiesti al 2030.

## Vortex strike - pagina 23

Dopo la parte centrale di pagina 23 si legge: *"I Vortex strike sono eventi rari legati al concorso di una serie di condizioni sfavorevoli..."*.

### Osservazione

Detto assunto va respinto perché si vuole dare poca importanza ai fatti accaduti e ai danni non rimorsiati.

In sostanza i sorvoli che avvengono a bassissime quote, dai 40 ai 10 mt sopra i tetti, anche quando non scoperchiano le tegole, essi comunque rendono la vita della popolazione sempre e continuamente in uno stato di ansia che danneggia il sistema nervoso.

## PQM

Le corpose argomentazioni esposte di una realtà antropica particolare richiedono che l'autorità preposta debba tutelare la popolazione e trarne le conseguenze di limitazione dell'attività aerea sulla base del problema rappresentato dalla rilevanza di **non conformità dei requisiti di sicurezza dagli Ostacoli stabiliti dal Codice di Navigazione ENAC e dalle Regole OACI.**

Treviso li 19.12.2018

Dott. Valdo Tamantini Controllore di Volo Radar/Quadro, già Funzionario della Sicurezza Volo al Marco Polo di Venezia.

Allegati : A1A, A1B, A2, A3A, A4, A5,A6, A10, A11, A13, A14, A15, A22, A23, A24)-

**ALLEGATO A2**

**SUPERFICIE DI TRANSIZIONE PENDENZA 14,3%**

INFO PRESE DAL DOCUMENTO ENAC CODICE NAVIGAZIONE MIL. 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

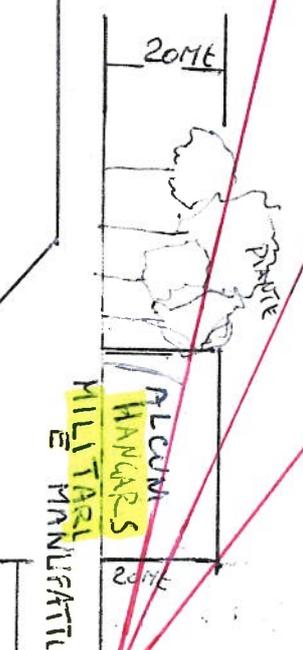
PENDENZA 14,3%  
PRESCRITTO DALLA NORMATIVA ENAC/140

PENDENZA 41%  
PENDENZA 26%

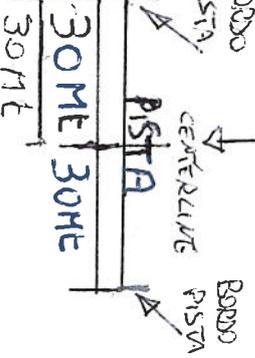
DISTANZA LIMITE DELLA SUPERFICIE DI TRANSIZIONE

150 ME

ASSE PISTA CENTRALE



RUNWAY STRIP 120 ME  
STRISCIA DI SICUREZZA DELLA PISTA



30 ME  
30 ME

**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 -

Capitolo 4-9  
= SUPERFICIE DI TRANSIZIONE (OSTACOLI HANGAR E MANUFATTI)  
PENDENZA 14,3%  
Riferito in Tabella 4-2 del capitolo 4-8 codice navigazione

Superficie di decollo  
pendenza 2%

# 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><b>1 Generalità</b> 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<sup>a</sup> categoria (certificato acustico) Annesso 16 ICAO cap. 3</p>	<p><b>General</b> 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><b>2 Uso delle piste</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1) Partenze</b> NIL</li> <li><b>2) Arrivi</b> NIL</li> <li><b>3) Restrizioni notturne</b> Dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) gli aerei in atterraggio devono usare tutta la lunghezza di pista per raggiungere l'area di parcheggio</li> </ol>	<p><b>Use of RWY</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1) Departures</b> NIL</li> <li><b>2) Arrivals</b> NIL</li> <li><b>3) Night restrictions</b> From 2200 to 0500 (2100-0400) it is compulsory for landing aircraft to use the entire length of runway to reach parking area</li> </ol>
<p><b>3 Restrizioni al suolo</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1) Spinta inversa</b> 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</li> <li><b>2) APU</b> 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</li> <li><b>3) Prove Motori</b> Sono vietate le prove motori dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) e dalle 1300 alle 1500 (1200-1400)</li> </ol>	<p><b>Ground restrictions</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>1) Reverse</b> It is forbidden to landing aircraft the use of reverse exceeding minimum limits indicated in the aircraft manual, except for safety reasons</li> <li><b>2) APU</b> 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</li> <li><b>3) Engine run ups</b> Engine test is forbidden from 2200 to 0500 (2100-0400) and from 1300 to 1500 (1200-1400)</li> </ol>
<p><b>4 Attività addestrativa</b> NIL</p>	<p><b>Training activity</b> NIL</p>

PAGINA 8

AIRAC EFFECTIVE DATE 14SET2017 (A8/17):

6 Restrizioni locali ai voli	Local flight restrictions
<ol style="list-style-type: none"> <li>Aerodromo utilizzabile con precauzione a causa della concentrazione di gabbiani.</li> <li>Per la protezione dell'ambiente, i voli di addestramento delle compagnie commerciali devono essere autorizzati preventivamente dall'Autorità dell'Aviazione Civile (ENAC)</li> <li>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.</li> <li>Per disposizione dell'Autorità dell'Aviazione Civile Italiana (ENAC), sono in vigore le seguenti restrizioni: <ol style="list-style-type: none"> <li>Massima componente di vento trasverso 15 nodi</li> <li>Minimo livello di attrito aumentato del 10 per cento</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Aerodrome available with caution due to seagulls concentration.</li> <li>Due to environment protection commercial company training flights must be previously authorized by local Civil Aviation Authority (ENAC)</li> <li>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 2333.5 m 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.</li> <li>Under provision of Italian Civil Aviation Authority (ENAC), the following restrictions are in force: <ol style="list-style-type: none"> <li>Max crosswind component 15 kt</li> <li>Minimum friction level increased of 10 per cent</li> </ol> </li> </ol>

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.



A TREVISO

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

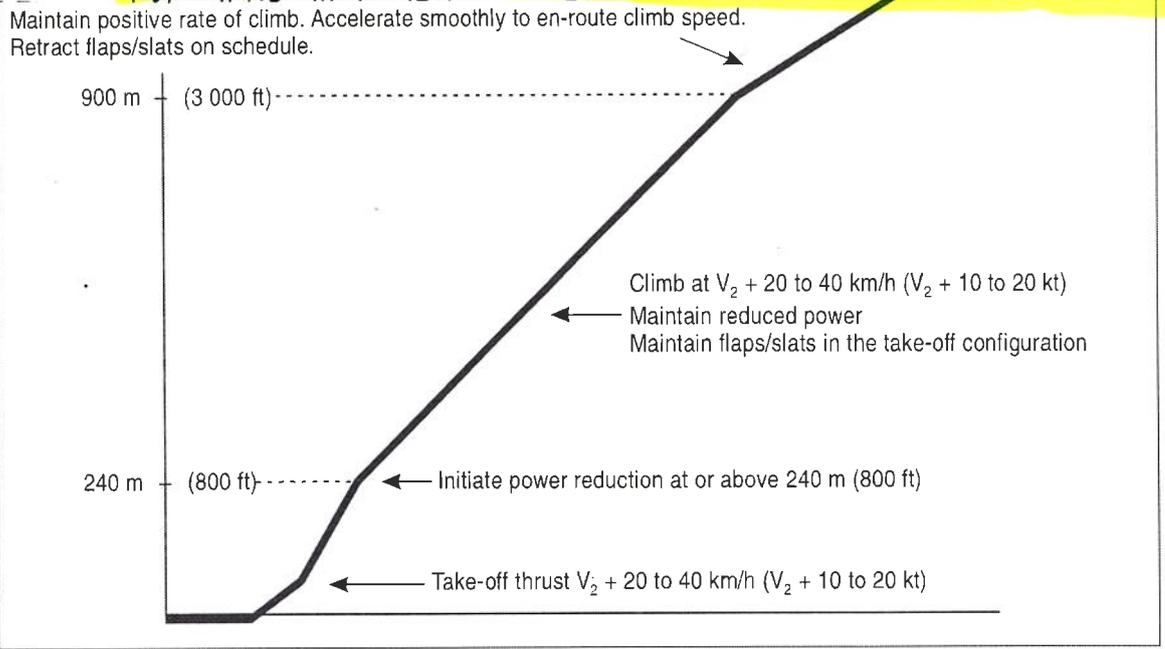


Figure I-7-3-App-1. Noise abatement take-off climb — Example of a procedure alleviating noise close to the aerodrome (NADP 1)

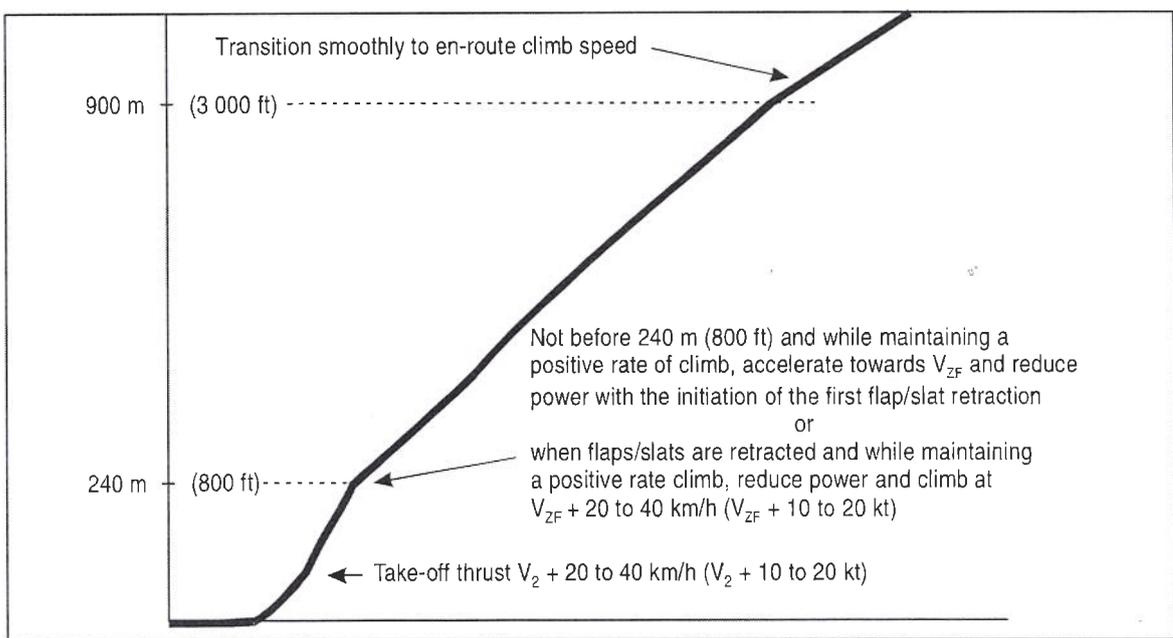


Figure I-7-3-App-2. Noise abatement take-off climb — Example of a procedure alleviating noise distant from the aerodrome (NADP 2)

# ALECATO A 20

ICAO Doc 8168 - VOL. 1, 5<sup>A</sup> EDIZ.

Table I-2-3-1

Turn construction parameter summary  
PARAMETRI DELLA VIRATA POST DECOLLO ANTIRUMORE

Segment or fix of turn location	Speed (IAS) <sup>1</sup>	Altitude/height	Wind	Bank angle <sup>2</sup>	FTT (seconds)			
					c (seconds)	Bank establishment time	Pilot reaction time	Outbound timing tolerance
Departure	Final missed approach IAS + 10%, see Table I-4-1-1 or Table I-4-1-2 <sup>3</sup>	Turn at altitude/height: Specified altitude/height Turn at turn point: A/D elevation + height based on 10% climb from DER	95% omnidirectional wind or 56 km/h (30 kt) for wind spirals	15° until 305 m (1 000 ft) 20° between 305 m (1 000 ft) and 915 m (3 000 ft) 25° above 915 m (3 000 ft)	3	3	N/A	N/A
En route	585 km/h (315 kt)	Specified altitude	95% probability wind or ICAO standard wind <sup>4</sup>	15°	5	10	N/A	N/A
Holding	Tables I-6-1-1 and I-6-1-2 <sup>1</sup>	Specified altitude	ICAO standard wind <sup>4</sup>	23°	N/A	5	N/A	N/A
Initial approach – reversal and racetrack procedures	Table I-4-1-1 or Table I-4-1-2	Specified altitude	ICAO standard wind <sup>4</sup> or statistical wind	25°	5	0-6	10	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: 1 500 m (5 000 ft) CAT C, D, E: 3 000 m (10 000 ft)	ICAO standard wind <sup>4</sup> DR leg: 56 km/h (30 kt)	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 AN 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 21 B

INFO PRESE DAL DOCUMENTO ENAC CODICE

NAVIGAZIONE AER. 707 + 1040 AMMESSO

CAPITOLI 4-9

SUPERFICIE DI TRANSIZIONE (OSTACOLI HANGAR E MANUFATTI) 2%

ALLEGATO A2

SUPERFICIE DI TRANSIZIONE 2.3%  
PENDENZA 4.3%

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/ICAO

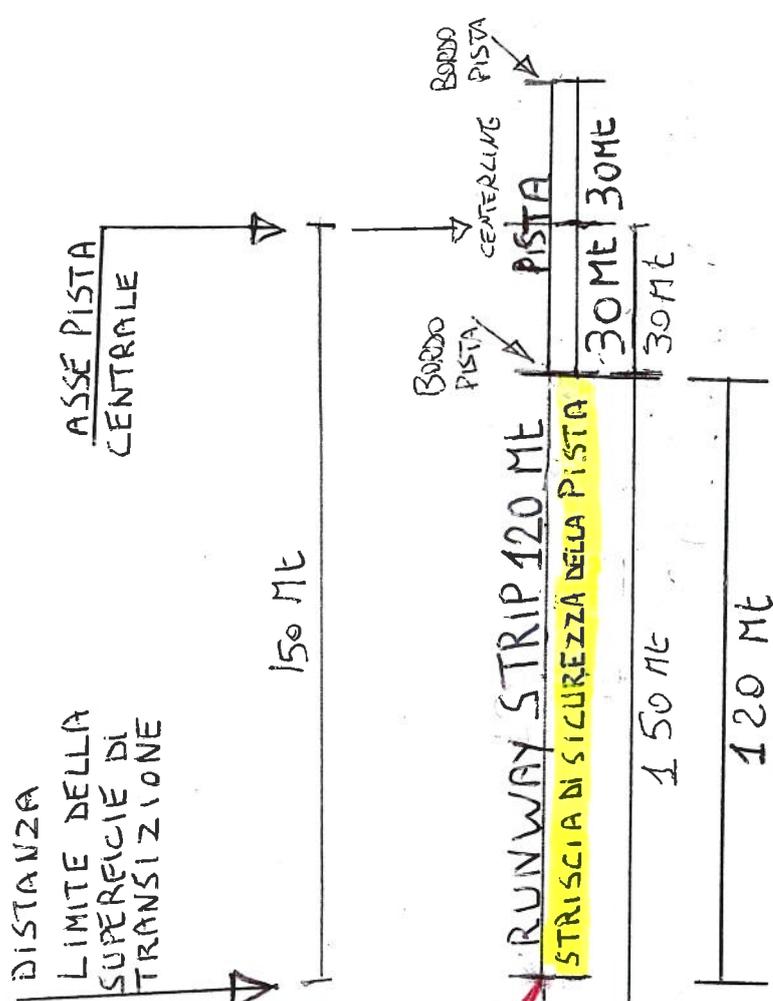
PENDENZA 41%

PENDENZA 26%

NOTA IMPORTANTE:

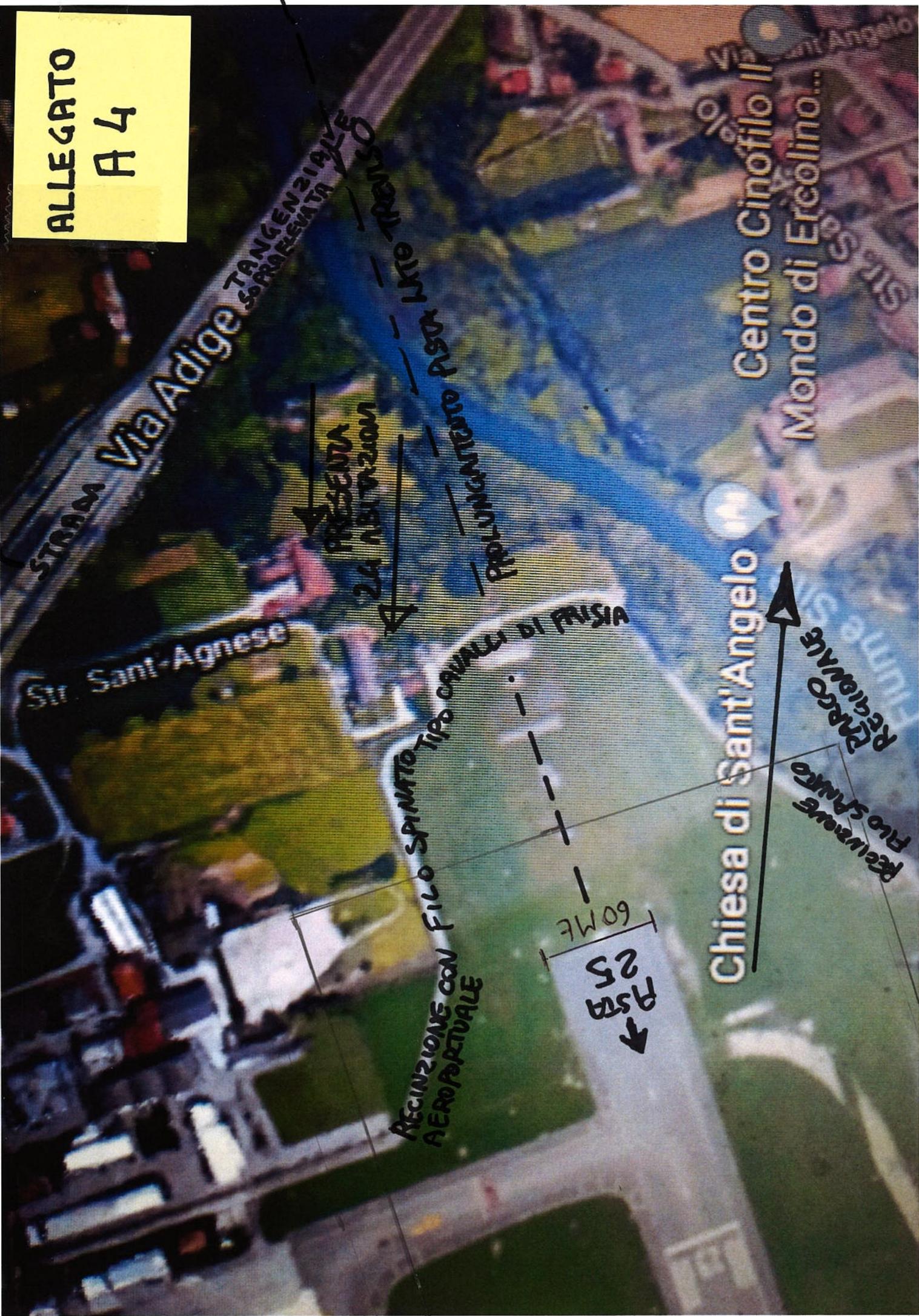
VEDERE COME LE TRE PROIEZIONI DI PENDENZA CHE RAGGIUNGO LA PENDENZA CON VALORE DEL 41% SFORANO, IN MODO INACCETTABILE, IL LIMITE DI PENDENZA PRESCRITTO DALLA NORMATIVA ENAC/ICAO A CAUSA DELL'ALTEZZA DEGLI HANGAR MILITARI SUL LATO SUD DELLA PISTA

- MISURE IN SCALA -



CAPITOLI 4-9  
 = SUPERFICIE DI TRANSIZIONE (OSTACOLI HANGAR E MANUFATTI)  
 PENDENZA 14.3%  
 RIPORTATO IN TABELLA 4.2 DEL CAPITOLO 4-8 CODICE NAVIGAZIONE

ALLEGATO  
A 4



STRADA TANGENZIALE  
Via Adige

Strada Sant'Agnesse

PRESENTA  
24 ABBONAZIONI

RECINZIONE CON FILO SPINATO TIPO CAVALLI DI FRISIA  
AEROPORTUALE

60 MF  
FSB  
25  
→

PROLUNGAMENTO PISTA

Chiesa di Sant'Angelo

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

Parco Regionale  
Fino a...

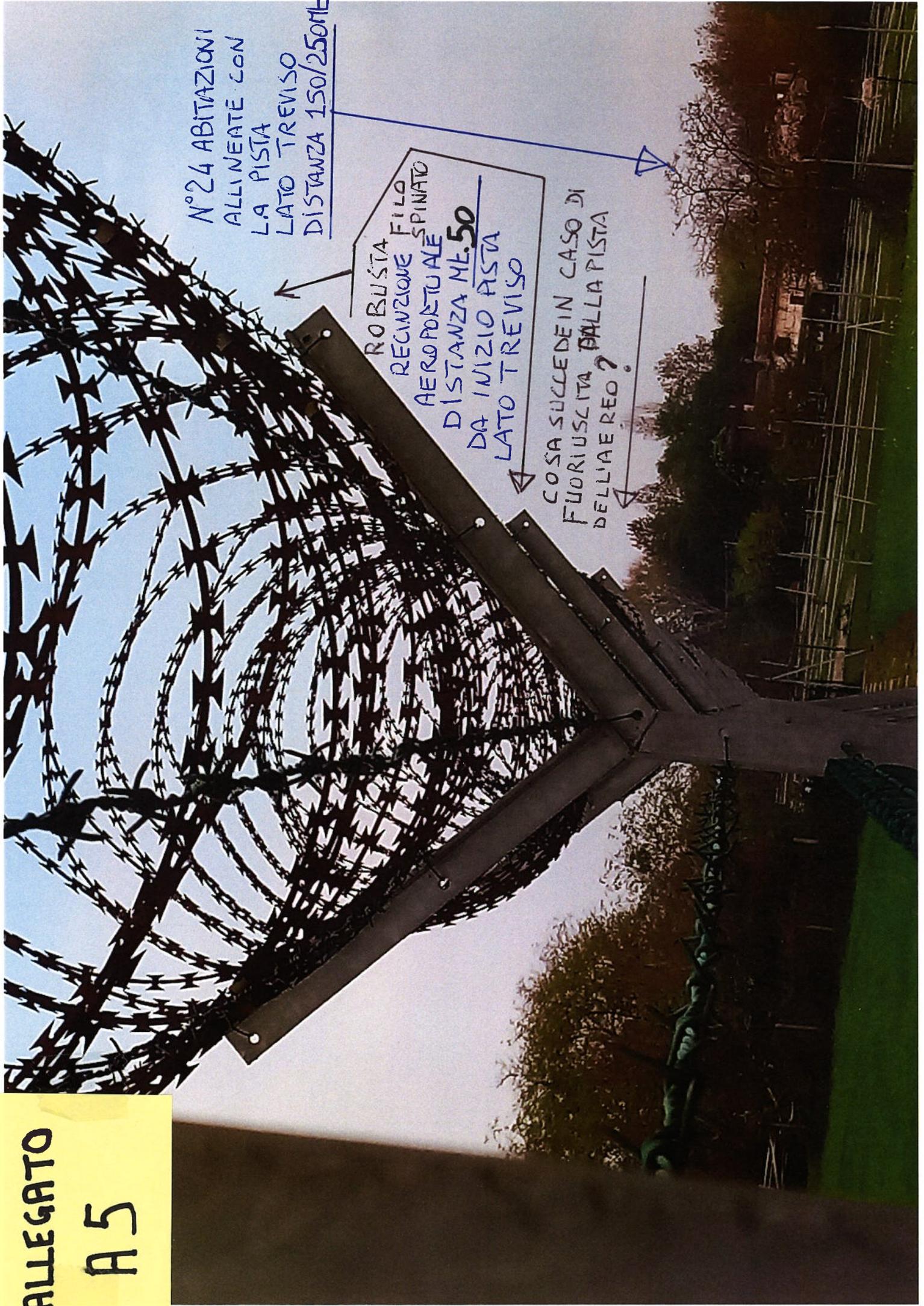
Il... Angelo

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 SUCCEDDE 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  
PISTA 07 - 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. A.L.P. ITALIA AD 2 LHM 3-1 CHE FISSA  
LA PENDENZA MAX 1,20%.-

ANTENNA  
TELEFONIA

TRATTO DEL CORTO FINALE PISTA 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

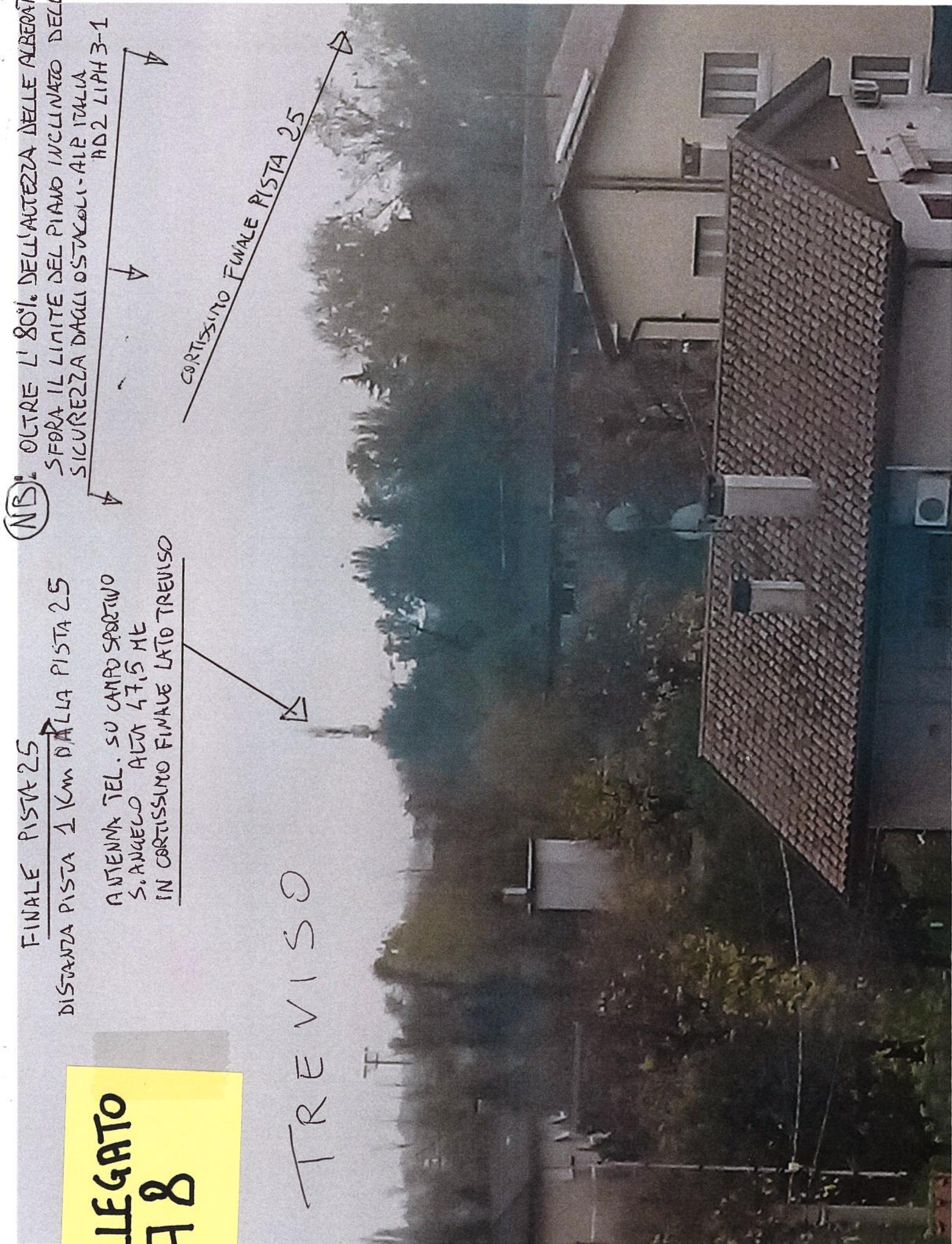
DISTANZA PISTA 1 KM DALLA PISTA 25

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 - AIE ITALIA  
HD2 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

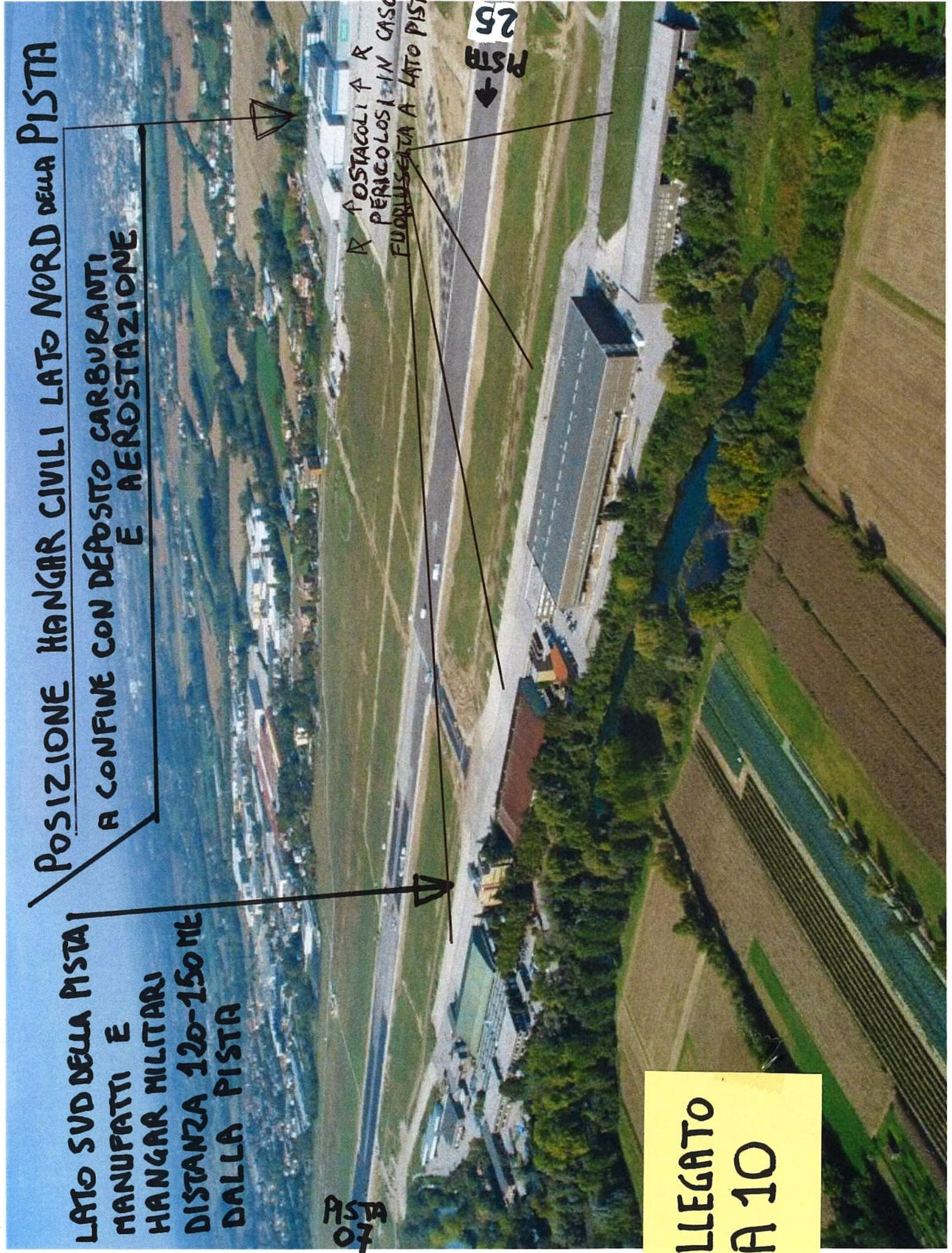
LATO SUD DELLA PISTA  
HANGAR MILITARI  
DISTANZA 120-150 METRE  
DALLA PISTA

PISTA  
07

↑ POSTACOLI ↑  
PERICOLOSI IN CASO DI  
FUORIPISTA A LATO PISTA

PISTA  
25

ALLEGATO  
A 10



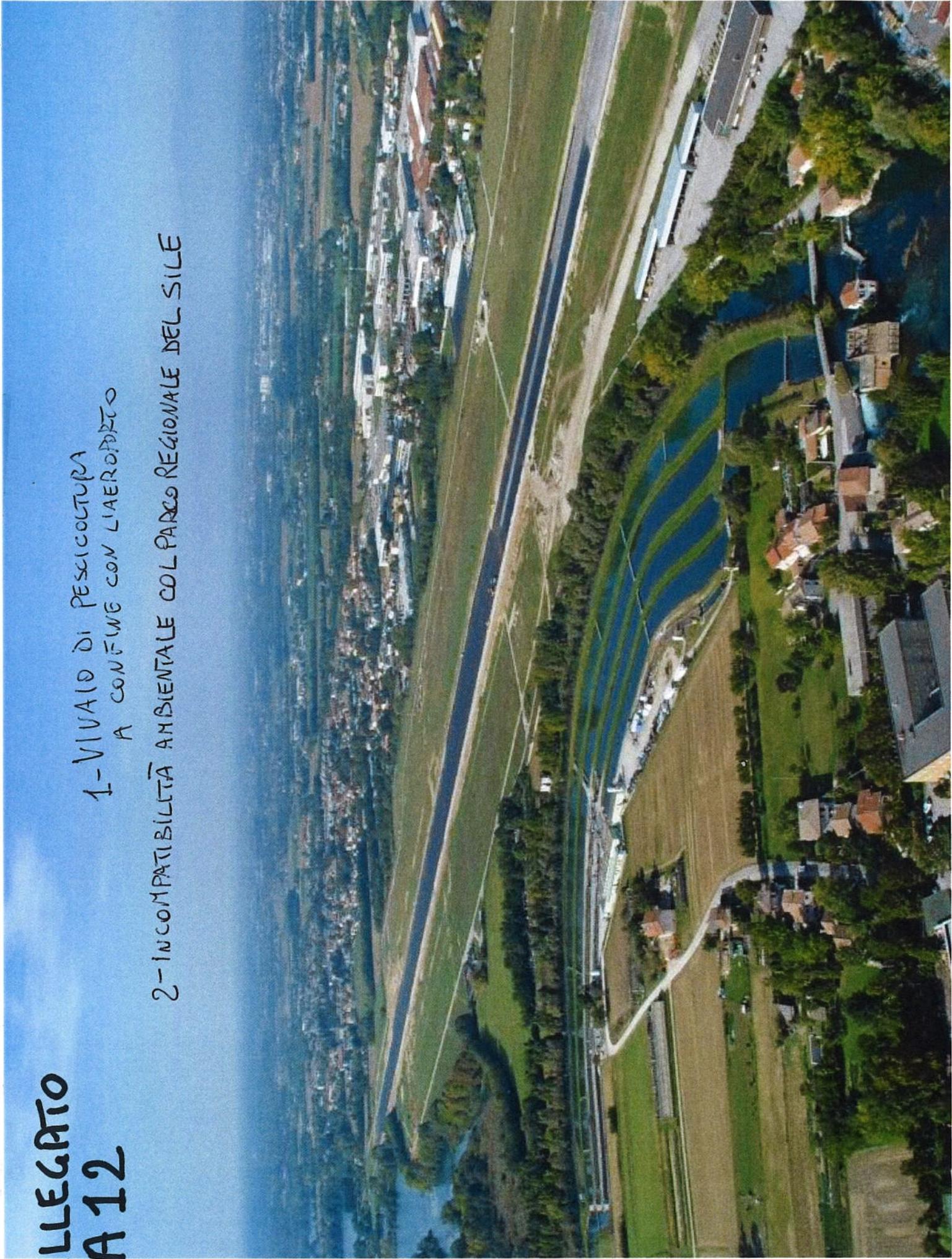
# ALLEGATO A11



# ALLEGATO A 12

1- VIVAI DI PESCIOLTURA  
A CONFINE CON L'AEROPORTO

2- INCOMPATIBILITÀ AMBIENTALE COL PARCO REGIONALE DEL SILE



LE ALBERATURE PER  
OLTRE META DELLA LORO  
ALTEZZA 5 FERRANO I  
LIMITI MASSIMI DEL  
PIANO OSTACOLI RIPORTATI  
IN A.I.P ITALIA AD2  
LIPH 3.1

FOTO SCATTATA 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 S. 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 A 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

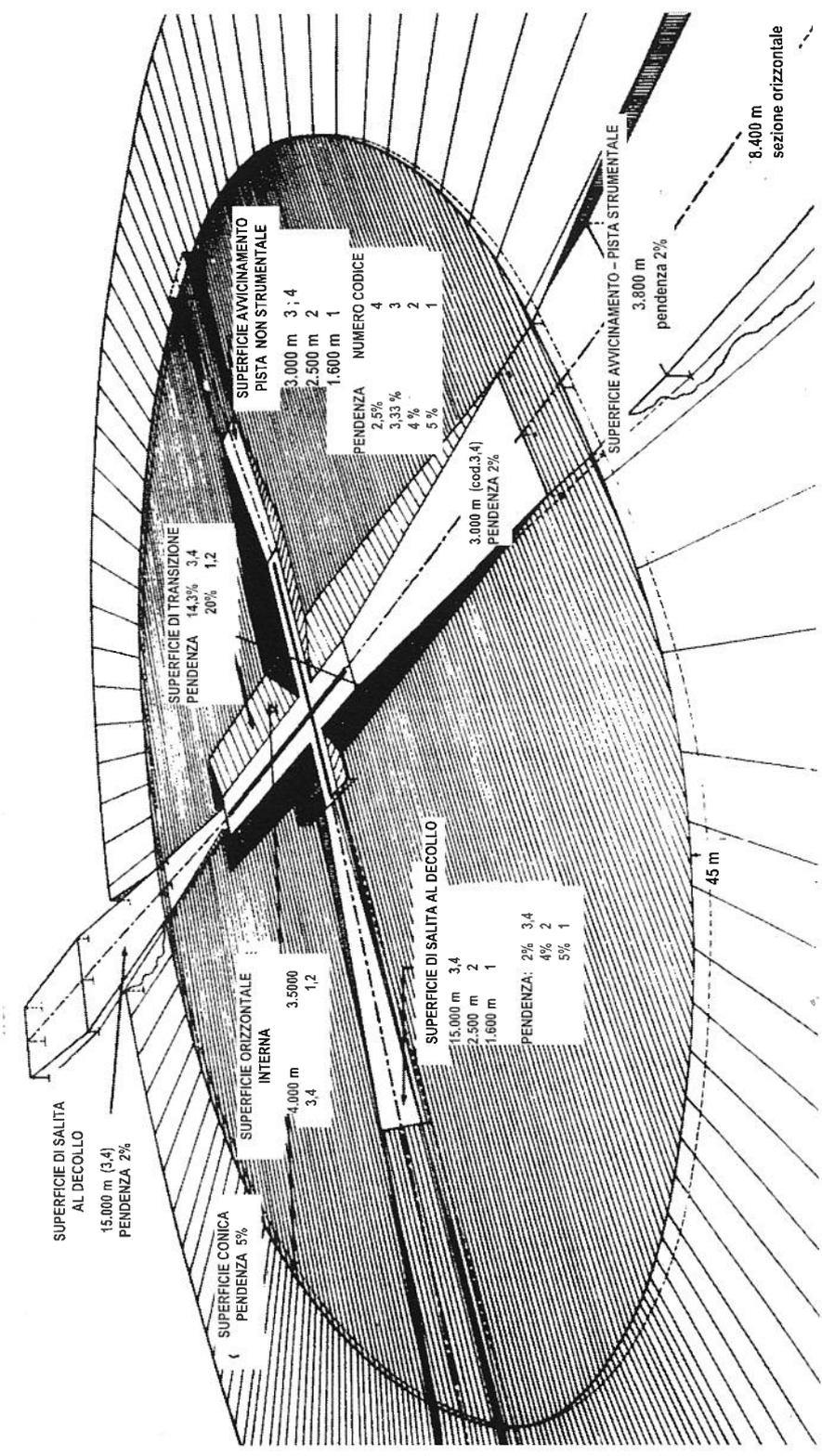


Figura. 4.4 – Esempio di superfici di separazione dagli ostacoli

ALLEGATO  
A14

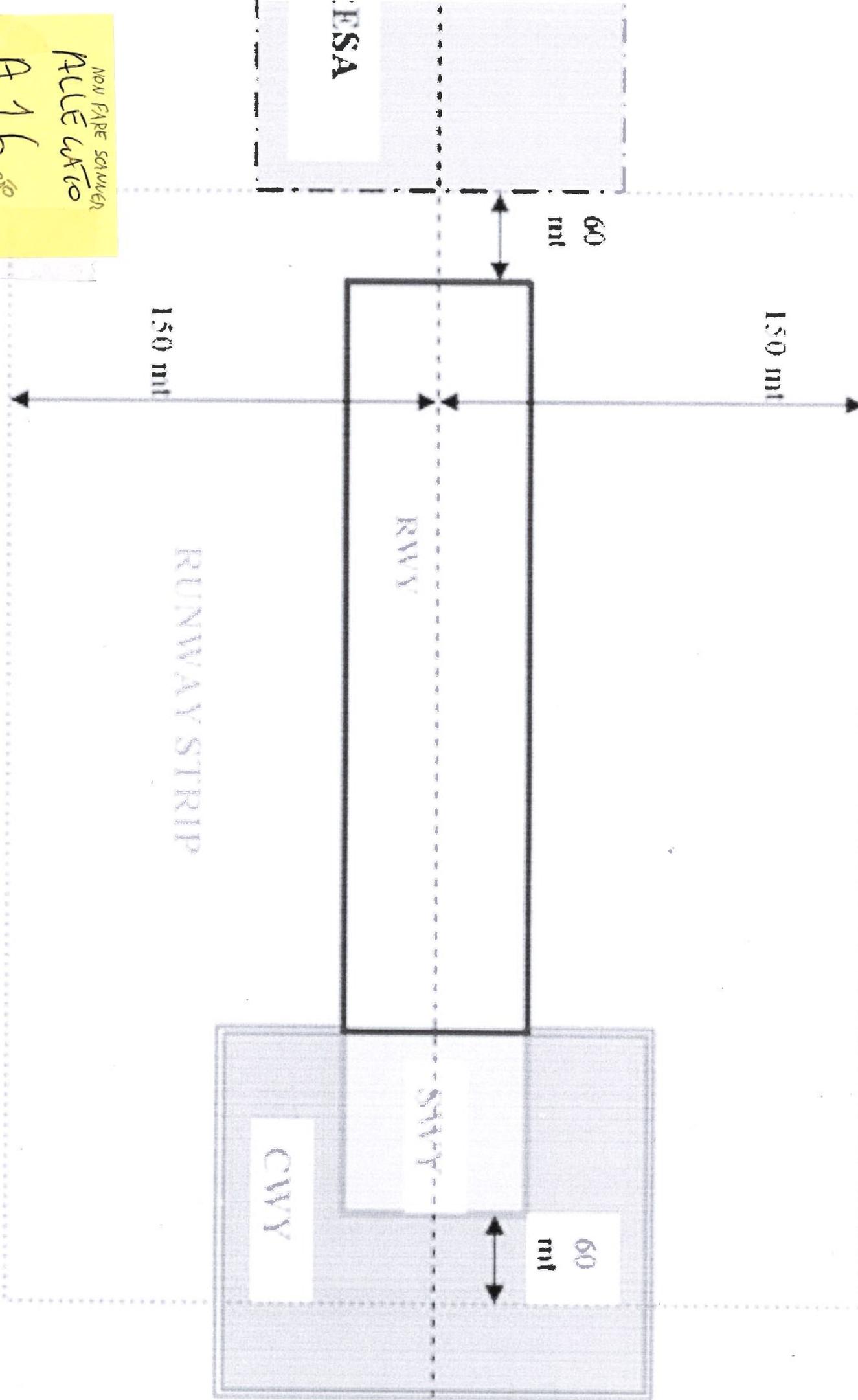
**ALLEGATO  
A15**

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

Superficie e dimensioni <sup>a</sup> (1)	<b>CLASSIFICAZIONE DELLE PISTE</b>									
	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)
<b>Conica</b>										
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
<b>Orizzontale.</b>										
<b>interna</b>										
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
<b>Interna</b>										
<b>Avvicinamento</b>										
Larghezza	----	----	----	----	----	----	----	90 m	120 m <sup>c</sup>	120 m <sup>c</sup>
Distanza dalla soglia	----	----	----	----	----	----	----	60 m	60 m	60 m
Lunghezza	----	----	----	----	----	----	----	900 m	900 m	900 m
Pendenza	----	----	----	----	----	----	----	2.5%	2%	2%
<b>Avvicinamento.</b>										
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%
<b>Prima sezione</b>										
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%
<b>Seconda sezione</b>										
Lunghezza	----	----	----	----	----	3600 m <sup>b</sup>	3600 m <sup>b</sup>	12000 m	3600 m <sup>b</sup>	3600 m <sup>b</sup>
Pendenza	----	----	----	----	----	2.5%	2.5%	3%	2.5%	2.5%
<b>Sezione orizzontale</b>										
Lunghezza	----	----	----	----	----	8400 m <sup>b</sup>	8400 m <sup>b</sup>	----	8400 m <sup>b</sup>	8400 m <sup>b</sup>
Lunghezza totale	----	----	----	----	----	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m	15000 m
<b>Transizione</b>										
Pendenza	20%	20%	14.3%	14.3%	20%	14.3%	14.3%	14.3%	14.3%	14.3%
<b>Transizione interna</b>										
Pendenza	----	----	----	----	----	----	----	40%	33.3%	33.3%
<b>Atterraggio mancato</b>										
Lunghezza bordo interno	----	----	----	----	----	----	----	90 m	120 m <sup>c</sup>	120 m <sup>c</sup>
Distanza dalla soglia	----	----	----	----	----	----	----	<sup>c</sup>	1800 m <sup>d</sup>	1800 m <sup>d</sup>
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> DIMENSIONI DELLA RWY STRIP



NON FARE SCANNER  
ALLEATO  
A 16  
CIA SCANNER

SENSO DI ATTERRAGGIO →

NB:  
IN RIFERIMENTO AL  
ALLEATO A2

3 SUPERFICIE DI AVVICINAMENTO (Approach Surface)

3.1 La superficie di avvicinamento è un piano inclinato o una combinazione di piani che terminano 60 o 60 metri prima della soglia di pista, secondo quanto specificato al successivo punto 3.3 (a).

3.2 La superficie di avvicinamento è definita per ogni direzione di atterraggio.

3.3 I limiti della superficie di avvicinamento sono costituiti da:

- (a) un lato orizzontale interno di lunghezza determinata, perpendicolare al prolungamento dell'asse pista, sito ad una distanza di 60 metri dalla soglia. Tale distanza è ridotta a 30 metri per piste non strumentali di codice D *PER PISTA 07* *PER PISTA 25*
- (b) due bordi laterali con origine alle estremità del lato interno e che divergono uniformemente rispetto al prolungamento dell'asse pista ad un rateo determinato;
- (c) un lato esterno parallelo al lato interno.

3.4 Le dimensioni e la pendenza della superficie di avvicinamento sono definite in tabella 4.2, fatti salvi casi eccezionali, approvati dall'ENAC, che non possono comunque superare il 3,3% per piste di codice 4 e 5% per piste di codice 3.

3.5 La pendenza della superficie di avvicinamento si misura nel piano verticale che contiene il prolungamento dell'asse pista o del sentiero di avvicinamento - anche se disassato o non rettilineo - approvato dall'ENAC. La superficie di avvicinamento per una pista strumentale di codice 3 e 4 diventa orizzontale oltre il più alto dei due punti seguenti:

- a) punto dove il piano inclinato previsto incontra il piano orizzontale, situato a 150 m al di sopra della soglia;
- b) punto dove lo stesso piano inclinato incontra il piano orizzontale passante sulla sommità di ogni oggetto, che determina l'altitudine/altezza del superamento degli ostacoli (OCA/H).

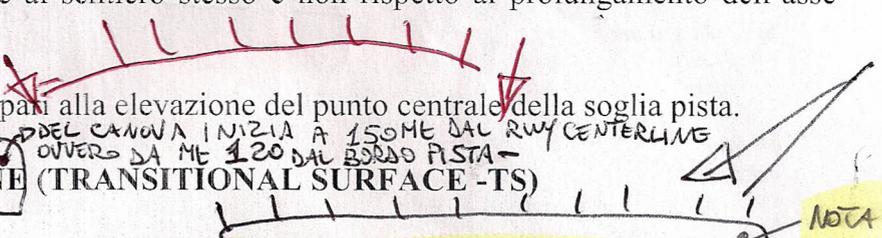
Nel caso di superfici relative a un sentiero di avvicinamento disassato o non rettilineo, i limiti laterali sono determinati in relazione al sentiero stesso e non rispetto al prolungamento dell'asse pista.

3.6 L'elevazione del bordo interno è pari alla elevazione del punto centrale della soglia pista.

4. SUPERFICIE DI TRANSIZIONE (TRANSITIONAL SURFACE - TS)

4.1 La superficie di transizione è una superficie che si sviluppa dal bordo laterale della strip e da parte del bordo laterale della superficie di avvicinamento, con pendenza verso l'alto e verso l'esterno, fino alla superficie interna orizzontale (Inner Horizontal Surface (IHS)).

4.2 Superfici di transizione sono definite per tutte le piste usate per atterraggi.



**NOTA 1:** IN RIFERIMENTO AL PUNTO DI INIZIO ESTENSIONE DELLA SUPERFICIE DI TRANSIZIONE IL BORDO LATERALE DELLA RUNWAY STRIP SI ESTENDE PER 150 ME DALL'ASSE CENTRALE DELLA PISTA - *OVVERO 120 ME DAL BORDO PISTA*

**NOTA 1:** PRESSO IL CANOVA LE STRUTTURE MOBILI A.M. I MANUFATTI E GLI HANGAR SI TROVANO A MC 85, 90 MC 130 E A MC 150 DAL BORDO PISTA CON ALTEZZE FINO A 15/25 ME PER CUI RISULTA CHE LE SUPERFICIE DI TRANSIZIONE, A SUD DELLA PISTA,

SONO FORATE SU TUTTA L'ALTEZZA DEGLI OSTACOLI CITATI, MENTRE GLI HANGAR E L'AEROSTAZIONE POSTI A NORD DELLA PISTA FORANO LA SUPERFICIE DI TRANSIZIONE PER ALMENO LA META DELLA LORO ALTEZZA

DOCUMENTO  
REGOLAMENTO ENAC  
ESERCIZIO AEROPORTI

DOMANDA  
"A QUANDO RISALE L'UQUINO CERTIFICATO DI  
CONFORMITA' E VALIDITA' DEL CERTIFICATO DI AEROPORTO?"

CAPITOLO  
N. 1.7

VALIDITA'  
3  
MESI

MANCA  
RISPONDE  
AI REQUISITI

RELAZI

NOU  
DE  
FATE  
PORTO

ALLEGATO  
A24

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.

REVOKA O SOSPENSIONE DEL CERTIFICATO DELL'AEROPORTO

### 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

NON CONFORMITA'  
DI RISPONDE  
AI REQUISITI

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.

NON CONFORMITA' = SOSPENSIONE  
REVOKA

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 Quora 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 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 riguardi le modifiche 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.

## CAPITOLO 2 - IL MANUALE DELL'AEROPORTO 1. GENERALITA'

### 2. SCOPO E AMBITO DEL MANUALE

2.1 L'obiettivo principale del Manuale dell'aeroporto è quello di definire come il gestore adempie ai propri compiti al fine di garantire le condizioni di corretta gestione dell'aeroporto e di sicurezza delle operazioni. Il Manuale definisce le politiche e gli standard di prestazione adottati dal gestore nonché le procedure tramite le quali raggiungerli.

2.2 Il manuale deve contenere tutte le informazioni pertinenti per descrivere la struttura organizzativa del gestore. Il manuale deve chiaramente indicare, per ciascun compito descritto le figure responsabili con le

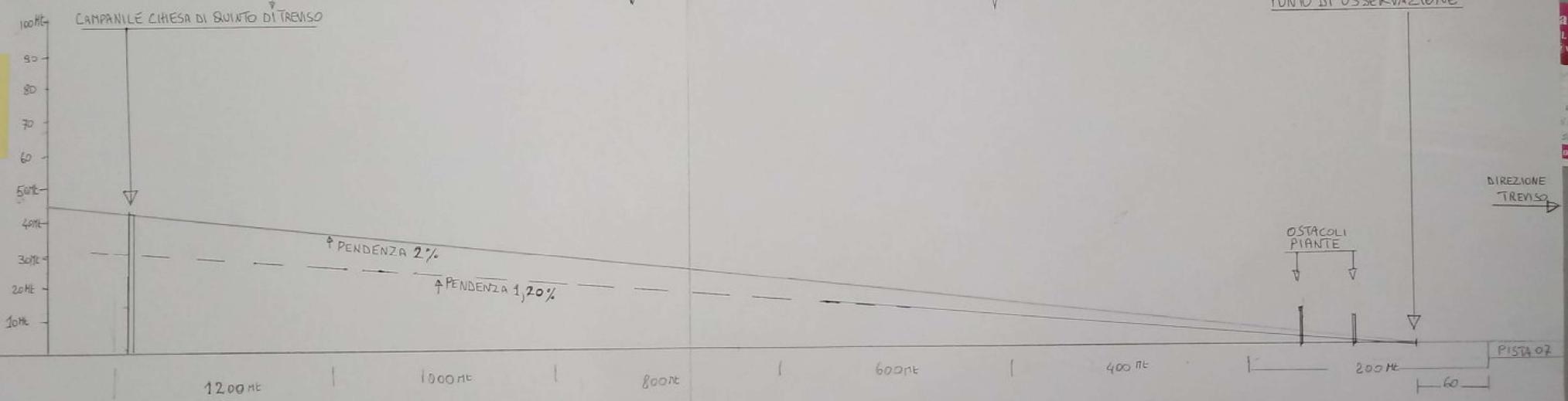
ALLEGATO A22

PISTOIA

CARTA DEGLI OSTACOLI - LIMITAZIONI OPERATIVE  
DOCUMENTO A.I.P. ITALIA AD2 LIPH 3-1 FEBBRAIO 2012

# QUINTO DI TREVISO

ALLEGATO  
A22



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

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



ALLEGATO A3

# SORVOLO DI TREVISO A BASSA E A BASSISSIMA QUOTA



ANTENNA TELEFONIA  
ALTA 47,5 METRI  
METRI 1.180 DA INIZIO PISTA 25

**ALLEGATO A3** DA CONFRONTARSI CON I DATI DI PENDENZA IN ALLEGATO A1

NOTA 1- LA PENDENZA TRA LA SOMMITA' DEL CAMPANILE SAN NICOLO' E LA SOGLIA PISTA 25 RISULTA CIRCA IL 2% DELLA LINEA ROSSA, PER COME VIENE DESCRITTO NEL DOCUMENTO EMANATO DAL 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 NICOLO'.  
 AVENDO LA SUPERFICIE DI AVVICINAMENTO UNA PENDENZA 2% CIÒ SIGNIFICA CHE IL PILOTA SI TROVERA' A VOLARE SUL PIANO DI PENDENZA CHE SFIORA LA SOMMITA' DEL CAMPANILE DI SAN NICOLO', OUVERO LUNGO LA LINEA ROSSA SOPRA RIPORTATA CHE PARTENDO DA SAN NICOLO' INIZIA GRADUALMENTE A TAGLIARE GLI OSTACOLI, CASE, PIANTE, ECC AVVICINANDOSI ALL'INIZIO PISTA 25!