

Alla cortese attenzione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2012-0027245 del 12/11/2012

Segnalazione in merito alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale per il Progetto Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" - Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030), Proponente ENAC Ente Nazionale Aviazione Civile.

Lo scrivente Alessandro Sottana, nato a Treviso il 24/03/1971 e residente a Treviso in Via Passo Buole 10/a, con il presente elaborato segnala un fatto che si sta realizzando in questi giorni e di cui la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS (nel caso non sia già al corrente) è importante venga a conoscenza.

In data 1 giugno 2012 Aertre Aeroporto di Treviso S.p.A. ha fatto richiesta (vedere documentazione allegata) per taglio/capitozzatura alberi interferenti con le aree sensibili dell'Aeroporto di Treviso, ricadenti in Comune di Quinto di Treviso e Treviso, in aree interne al Parco Naturale Regionale del Fiume Sile e al sito Rete Natura 2000 SIC IT3240028.

I tagli e capitozzature documentati nelle foto in allegato rappresentano solo una parte dei totali programmati.

Qual è il motivo dell'intervento in oggetto?

In un articolo sulla Tribuna di Treviso del 18 ottobre 2012 (in allegato) si legge: *“Ci hanno chiesto l'autorizzazione per l'intervento per ragioni legate alla sicurezza dell'area, per questioni tecniche dovute, ad esempio, alla presenza di strumenti di avvicinamento in quella zona”* spiega il presidente del Parco Fulvio Pettenà.

Il Canova opera attualmente con ILS (sistema di atterraggio strumentale) di prima categoria (vedere AIP Enav in allegato) e vuole passare alla seconda categoria (più prestazionale).

Il passaggio alla seconda categoria implica l'istituzione della ZONA LIBERA DA OSTACOLI (Obstacle Free Zone – OFZ) come indicato nel Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti (ENAC) Edizione 2 – Emendamento 3 del 18.5.2005 Capitolo 4 paragrafo 8.4: *“L'istituzione della OFZ è richiesta per le operazioni di avvicinamento in categoria II o III e deve essere rispettata per tutta la durata delle stesse”*.

Nel progetto preliminare, relazione generale di progetto (dicembre 2010), Aeroporto di Treviso - interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo a pag. 5 è scritto: *“recentemente il sistema ILS è stato implementato alla categoria IP”*.

Nella relazione e piano degli investimenti (luglio 2011), Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" - Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011-2030) a pag. 28 è scritto: *“La pista 07 è assistita da sistema ILS di 2a categoria con aiuti visivi per operazioni in Cat.2 a bordo pista, luci di soglia e sulle vie di circolazione. Il sistema ILS è completo di localizzatore, guida planata, segnalatori di distanza in posizione media ed esterna”*, salvo poi leggere a pag. 30: *“Al momento attuale per l'avvicinamento strumentale all'Aeroporto di Treviso è pubblicata una procedura di tipo LO/ILS (ILS CAT I) per pista RWY 07 (rotta 068°) con angolo di planata (GP) di 3° ed altezza di sorvolo della soglia (RDH) pari a 17,49m*

1



utilizzabile da tutte le categorie di velivoli (dalla "A" alla "D"). Tale procedura è utilizzabile sia per avvicinamenti strumentali di precisione (ILS CAT I) che di non precisione (LO)".

Sempre stesso documento ma a pag. 31 punto 6.4 Operatività e **ostacoli** si afferma: *"Nel complesso la posizione e l'assetto del territorio costituiscono delle **criticità** riguardo l'operatività e la possibilità di espansione dell'aeroporto, ma che **sono state affrontate ed analizzate nell'ambito del piano di sviluppo**".*

Emerge quindi una descrizione offerta dal proponente confusa, non coerente con la realtà evidenziata dai fatti attuali. Come è possibile conciliare la dichiarazione fornita in sede di masterplan, incentrata sulla rassicurazione che le criticità sono state affrontate ed analizzate nell'ambito del piano di sviluppo, con la richiesta ed effettuazione di un pesante intervento alla vegetazione protetta da vincoli ambientali e paesaggistici necessario proprio ai fini di risolvere una delle criticità limitanti in definitiva l'aumento della capacità operativa dello scalo? Intervento effettuato in fase successiva alla presentazione del masterplan e non ricondotto al suo naturale e doveroso esame in sede di procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale.

E' utile ricordare anche quanto prescritto nelle linee guida V.I.A. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio 18 giugno 2001 ossia che la procedura di VIA esamini l'intero sistema di opere interconnesse.

Relativamente alla valutazione dell'impatto/incidenza ambientale di tale intervento:

- E' pacifico considerare come si è di fronte ad un considerevole depauperamento di importanti risorse biotiche con conseguenze anche sui fattori abiotici. Come stabilito dalla direttiva 92/43/CEE Habitat e quanto disposto dalla DGR Veneto 3173 del 10/10/2006 sono state considerate le possibili alternative comprese l'opzione zero? Sono state previste mitigazioni e compensazioni?

- Si ricorda che non si può disgiungere tale intervento da quanto presentato al Ministero dell'Ambiente da Enac in data 8 marzo 2012 (aeroporto di Treviso "Antonio Canova" - Master Plan 2011-2030, richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale).

Ora proprio nella documentazione presentata allora, nello specifico nella VInCA inserita nello SIA (Studio di impatto ambientale) al Masterplan è dichiarato:

Pag. 33: *Si evidenzia, per cui il PSA dovrà tenerne conto, che il sedime aeroportuale è parzialmente interessato da fasce di rispetto dei corsi d'acqua, di corsi d'acqua di origine risorgiva e di fasce di tutela del fiume Sile.*

PAG. 34: *Gli interventi sono inoltre coerenti con il DM Ambiente del 17 ottobre 2007 "Criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione relative a Zone speciali di conservazione (ZSC) e a Zone di protezione speciale (ZPS)", individua agli artt. 5 e 6 e all'Allegato 1 una serie di misure generali e particolari per tipologia ambientale di riferimento per le ZPS.*

Pag. 35: *j) distruzione o danneggiamento intenzionale di nidi e ricoveri di uccelli; non pertinente con il progetto.*

Pag. 36: *p) eliminazione degli elementi naturali e seminaturali caratteristici del paesaggio agrario con alta valenza ecologica individuati dalle Regioni e dalle Province autonome con appositi provvedimenti; non pertinente con il progetto.*

Pag. 39: *taglio dei pioppeti occupati da garzaie, evitando gli interventi nei periodi di nidificazione; non pertinente con il progetto.*

Pag. 43: *Il PSA prevede in fase di esercizio un aumento dell'utilizzo dello spazio aereo aeroportuale e quindi un aumento dell'occupazione di spazio aereo direttamente collegato alla probabilità di impatto diretto con l'avifauna presente nei Siti Natura 2000, fenomeno definito con la terminologia anglosassone Bird Strike. Non è prevista invece occupazione di suolo all'interno dei siti Natura 2000 interessati dal PSA.*

Pag. 104: *Per ciò che concerne gli habitat, gli habitat di specie e le specie vulnerabili rispetto agli interventi previsti dal piano, questi sono listati nella Tabella 4-6 e sono costituiti prevalentemente da specie ed habitat di ambiente acquatico presenti lungo il corso del fiume e dalla vegetazione che delimita l'area del fiume. **Quest'ultima, se da una parte rappresenta un bersaglio, dall'altra permette una riduzione della capacità dispersiva del rumore, degli inquinanti e delle polveri al suolo ed un loro abbattimento.***

Il proponente quindi ha prodotto una valutazione d'incidenza considerando la presenza stabile in loco della vegetazione nonché i suoi importanti benefici ai fini della riduzione di incidenze negative. Ora si agisce in modo del tutto contrario a quanto dichiarato in precedenza invalidando di conseguenza anche le conclusioni presentate a livello d'incidenza ambientale.

Ancora:

Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" Piano di Sviluppo Aeroportuale (2011 – 2030) Studio di Impatto Ambientale Sezione C Quadro di riferimento ambientale - a pag. 346: *Inoltre l'intervento non incide sulle strutture morfologiche di maggiore rilevanza individuate prevalentemente in corrispondenza del fiume Sile, tra cui gli elementi di naturalità lungo le rive, gli specchi d'acqua e le numerose paludi.*
- a pag. 347: *In particolare si potrà studiare la sistemazione a verde che separa a nord l'aeroporto da Via Noalese. Tale azione dovrà essere studiata nella successiva fase progettuale, anche attraverso il coinvolgimento della competente Soprintendenza.*
- a pag. 348: ***Il Parco Regionale del fiume Sile, che si sovrappone in parte a tale ambito, ha un valore ambientale – naturalistico e storico – culturale riconosciuto e tutelato da tutti gli strumenti di pianificazione.***

Ancora:

Aeroporto di Treviso "Antonio Canova" interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo, Studio preliminare ambientale, Quadro di riferimento ambientale, Committente AerTre, data dicembre 2010:

Pag. 31: *Le strutture arboree a sud, lungo il Sile, non subiranno alcuna alterazione rispetto alla situazione attualmente esistente.* *All'interno dell'area aeroportuale non possono essere presenti alberi di altezza superiore a 10 m; già adesso questa condizione viene rispettata e non sono presenti elementi arborei di alcun tipo nelle aree a prato ai margini della pista centrale e della strada perimetrale; le immagini seguenti illustrano proprio questa situazione, in cui la struttura arborea lungo il Sile è esterna allo steccato in legno e le baracche che ospitavano i militari a nord della pista sono invece ornate da alcuni salici e pioppi.*

Sono evidenti le contraddizioni tra quanto dichiarato e quanto poi nella realtà pianificato ed in parte attuato alla data odierna.

Merita un'analisi l'autorizzazione all'intervento in oggetto fornita dall'Ente Parco Sile (in allegato). L'autorizzazione è concessa **in deroga** a quanto disposto dall'all.D delle norme di gestione del verde, nonché delle norme prescrittive delle zone di riserva naturale orientata/massimo pregio naturalistico/area SIC/ZPS.

Siamo in evidente incompatibilità con il Piano Ambientale del Parco Sile. Alla luce di questo quanto scritto a pag. 37 nel Quadro di riferimento programmatico, Studio di Impatto Ambientale, aeroporto di Treviso "Antonio Canova" PSA 2011-2030, ossia coerenza del PSA alta (conforme alle norme generali per la conservazione dell'ambiente e la tutela del territorio) con i vincoli ambientali e paesaggistici non trova conferma nella realtà.

Anzi l'intervento in oggetto fa sorgere un vincolo permanente funzionale all'aeroporto (gli alberi devono essere mantenuti al di sotto di una certa altezza o in alcuni luoghi proprio non essere presenti) con conseguente necessaria variante al Piano Ambientale del Parco Sile e relativa espressione ai fini VAS (Valutazione Ambientale Strategica) di competenza regionale. Di tutto questo allo stato attuale non c'è traccia.

Ripetendo che l'intervento in oggetto deve essere valutato all'interno della procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale che prevede l'espressione del parere endoprocedimentale da parte della Regione Veneto, si vuole far notare come l'autorizzazione dell'Ente Parco fornita relativamente solo alla compatibilità con il Piano Ambientale manca di ogni indicazione riguardo la valutazione d'incidenza ambientale (in capo alla Regione vedere D.G.R. Veneto n. 192 del 31/01/2006, D.G.R. Veneto n. 740 del 14/03/2006, Circolare Segretario Regionale all'Ambiente e Territorio 17 aprile 2007 Protocollo N° 216775/57.10) e l'autorizzazione paesaggistica (Soprintendenza).

Da rilevare pure come l'ordinanza ENAC Venezia Ronchi 7/03 del 9 aprile 2003 (in allegato) citata nell'autorizzazione non è indirizzata esclusivamente all'aeroporto di Treviso ma anche ad altri scali, è precedente alla riforma del Codice di Navigazione e non identifica (non ha per oggetto) la ZONA LIBERA DA OSTACOLI (Obstacle Free Zone – OZF), è precedente anche al Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti edizione 2 del 21 ottobre 2003 in cui al capitolo 4 paragrafo 9.3 si legge:

“Manufatti o qualsiasi ostacolo esistente che forano le superfici di avvicinamento, di transizione, di salita al decollo, la superficie orizzontale interna o quella conica devono, per quanto praticabile, essere rimossi, fatta eccezione del caso in cui è dimostrato all'ENAC con studi aeronautici che il manufatto o qualsiasi ostacolo è in ombra rispetto a un esistente manufatto inamovibile oppure è dimostrato che questo non influisce negativamente sulla sicurezza delle operazioni o sulla regolarità delle stesse. Nel caso non sia possibile procedere alla rimozione di ostacoli esistenti, l'ENAC stabilisce le necessarie condizioni e limitazioni all'operatività dell'aeroporto”.

Si segnala anche l'incogruenza presente nella lettera (in allegato) inviata ai proprietari privati da Aertre S.p.A. per conto e sotto la vigilanza di ENAC: è scritto arbusti quando la realtà documentata nelle foto dimostra che si tratta di alberi ad alto fusto.

Altro aspetto conseguente all'intervento di tagli e capitozzature in oggetto è la produzione di mappe di vincolo (in allegato relazione mappe di vincolo per l'aeroporto di Alghero) come disposto dall'articolo 707 del Codice della Navigazione (vedere anche articoli 708, 709, 711, 714). Mappe di vincolo che limitano gli ostacoli nelle superfici di salita al decollo, di avvicinamento, di transizione, orizzontale interna, conica, orizzontale esterna e che

prendono in considerazione la ZONA LIBERA DA OSTACOLI (Obstacle Free Zone – OZF).

Nulla invece è stato depositato nei comuni interessati (Treviso e Quinto di Treviso).

Si segnala, al contrario, come per l'aeroporto “Marco Polo” di Venezia, mappe di vincolo sono state elaborate e depositate nei comuni di Casier, Casale sul Sile, Mogliano Veneto, Preganziol, Roncade, Silea, tutti in provincia di Treviso.

Treviso, 5 novembre 2012

Alessandro Sottomo

Si allegano:

- fotografie tagli;
- autorizzazione Ente Parco Sile;
- ordinanze ENAC Direzione Aeroportuale Venezia – Ronchi dei Legionari;
- lettera Aertre ai privati;
- AIP Enav LIPH Treviso/Sant'Angelo ;
- relazione mappe di vincolo Aeroporto di Alghero;
- avvisi di deposito delle mappe di vincolo dell'aeroporto di Venezia;
- articoli Tribuna di Treviso.

**Intervento di taglio/capitozzatura alberi
in area Parco Naturale Regionale del
Fiume Sile / SIC IT3240028**



Via Nogarè, Quinto di Treviso

Foto 1

13/09/2012



Via Nogarè, Quinto di Treviso

Foto 2

30/10/2012



Lago Inferiore, Quinto di Treviso

Foto 3

09/06/2012



Lago Inferiore, Quinto di Treviso

Foto 4

25/10/2012



Veduta da Via Marco Graziati, Quinto di Treviso

Foto 5

17/10/2012



Veduta da Via Marco Graziati, Quinto di Treviso

Foto 6

30/10/2012



REGIONE VENETO

Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
L.N. 28 Gennaio 1991, L. 5

AER TRP S.p.A.
25 SET. 2012
TELEF. N. 31109
25 SET 2012

Protocollo n. 3064/012

LA DIREZIONE
DEI SERVIZI
DELL'ENTITA' REGIONALE
DEL PARCO NATURALE
DEL FIUME SILE

anticipata mezzo fax 0422/315219

AER TRP AEROPORTO DI TREVISO S.p.A
DIRETTORE OPERATIVO
Via Noales, 63/E
31100 TREVISO

anticipata mezzo fax 0422/657687

Spett.le
U.P. Servizio Forestale Regionale di Treviso e Venezia
Via Tezzone, 2
31100 TREVISO

anticipata mezzo fax 0422/658400

Sig.SINDACO del Comune di Treviso

anticipata mezzo fax 0422/472380

Sig.SINDACO de' Comune di Quinto di Treviso

Oggetto: taglio/capitozzatura alberi interferenti con le aree sensibili dell'Aeroporto di Treviso, ricadenti in Comune di Quinto di Treviso e Treviso. Parece ex art. 18 L.R. 40/1984.

IL DIRETTORE

In riferimento alla richiesta di Codesta Società, pervenuta in data 1 giugno 2012, prot. n. 1958, finalizzata ad acquisire l'autorizzazione a procedere all'intervento di taglio/capitozzatura alberi interferenti con le aree sensibili dell'Aeroporto di Treviso "zona sud ovest (lato RWY 07) - zona nord-est (lato RWY 35), come indicato nella planimetria d'insieme e planimetria allegata alla domanda;

Preso atto che, (dichiarato nella domanda), l'intervento è "detato dal dover garantire la sicurezza degli abitanti nel rispetto della sicurezza della procedura aeronautica";

Vista l'istruttoria della pratica, a carico dell'Ufficio competente;

Viste le disposizioni ENAC di cui alla comunicazione del 13-09-2012 Prot.ENAC-CVE-13/09/2012-0117175-P - AER/TRE 14.09.2012 prot.1839, acquisita in data 17.09.2012 al prot.2982 ad oggetto: "Aeroporto Antonio Canova - ecosistema aeroportuale; - controllo vegetazioni - ordinanza di riferimento" per garantire le condizioni di sicurezza operativa del servizio aeroportuale e della navigazione aerea;

Viste le disposizioni ENAC di cui all'Ordinanza 7/03 rep.Ronchi/rep.Venezia (09.04.2003 prot.871 / 0.24 - 01.1) ad oggetto: "Fonitistema aeroportuale: l'ordine a sicurezza, controllo della vegetazione, prescrizioni conseguenti" in allegato alla comunicazione del 13-09-2012 Prot.ENAC-CVE-13/09/2012-0117175-P - AER/TRE 14.09.2012 prot.1839, acquisita in data 17.09.2012 al prot.2982

Dato atto dei motivi di tutela della sicurezza dell'aeroporto, atti a garantire la sicurezza del decollo e dell'atterraggio degli aeromobili

Considerato, nella valutazione degli interessi in causa, che la sicurezza dei voli e delle persone che ne fruiscono è prevalente su qualsiasi altro interesse pubblico, giuridicamente tutelato;

Preso atto dell'urgenza ed indifferibilità a provvedere;

Ritenuta non necessaria l'ulteriore istruttoria della domanda, per il prevalere del primario interesse pubblico della sicurezza dei voli;

Fatti salvi gli ulteriori pareri, nulla-osta e autorizzazioni in merito;

Fatti salvi i diritti di terzi;

AUTORIZZA

in deroga a quanto disposto dall'all.D delle norme di gestione del verde, nonché delle norme prescrittive delle zone di riserva naturale orientata/massimo pregio naturalistico/area SIC/ZPS, l'intervento con carattere d'urgenza e di indifferibilità ai sensi dell'art. 18 della L.R. 40/1984, esclusivamente per le 6 aree individuate in Allegato 2 "inventario esemplari e insieme di alberi" e Tavola 5 "Cedifica degli alberi" di cui alla Relazione di progetto;

sono fatti salvi gli ulteriori pareri, nulla-osta e autorizzazioni in merito;

sono fatti salvi i diritti di terzi;

In fede



IL DIRETTORE
G. J. Stefano Bucci

AER/TRE S.p.A.

14 SET. 2012

Direzione Aeroportuale
Venezia

Venezia, 13 settembre 2012

Prot. ENAC-CVE-13/09/2012-0117175-P

Sig. Accountable Manager Aer Tre S.p.A.
Direttore Gianni Antonio Carrer

Save S.p.A.
Ing. Davide Bassano

Presidenza Parco del Sile
Proprietari dei terreni limitofici interessati
(per il tramite di Aer Tre S.p.A.)

e p.c. Prefettura di Treviso

Enac Direzione Operazioni Venezia

Oggetto: Aeroporto Antonio Canova

- ecosistema aeroportuale,
- controllo della vegetazione,
- ordinanza di riferimento

A margine della Conferenza dei Servizi Aeroportuar querra si conferma che la vegetazione nell'intorno aeroportuale deve essere sempre mantenuta a specifiche altezze in assenza di sicurezza operativa che questo comporta

In particolare, detta indicazione trova conferma in:

- l'ordinanza 7/03 del 9 aprile 2003, per comodità di consultazione allegata in copia,
- il Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti del 21 ottobre 2003,
- l'Annesso 14 ICAD, vol. 5^a edizione 2009

Si prega, pertanto, codicata Società di intervento, con ogni sollecitudine, presso il Parco del Sile e i Proprietari delle particelle interessate dalla vegetazione in oggetto, a fine di riportare a specifica operativa e altezze

Cordiali saluti

Valerio Bonato Direttore

Valerio Bonato

in contestazione di copia

Parco del Sile

Amministrazione Militare S.P. Storica

Aeroporto "Marco Polo"
Viale Galileo Galilei, 15/1
30133 Venezia Tessera
C.F. 97158180584

tel. +39 041 2605706/7/8
fax +39 041 2605711
aeroporto@enac.gov.it
www.enac.gov.it

Circonservazioni Territoriali
e Aeroportuali di Ronchi del Leggeman

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile

Parto Friuli Venezia Giulia
Aquisila, 44
34077 Ronchi del Leggeman (Pordenone)
Tel. +39 0431 77061
Fax +39 0431 77060
C.F. 97158180544



Ronchi, il 09.04.2002
Prot. 571 / U.24 - 01.1

- A
- Sig. Presidente della Società di Gestione:
Seve Spa Dr. Enrico Marchi
 - Aer. Tre Spa Sig. Paolo Camolei
 - Nicell Spa Ing. Giorgio Miani
 - Aeroporto di Padova Spa Dr. Matteo Michelotti
 - Aero Club Belluno Dr. Domenico Chiesa
 - Aeroporto F.V.C. Spa Ing. Roberto Roncoli
 - Aero Club Gorizia Dr. Giovanni De Palo
 - Aero Club Udine Dr. Arduino Conti

Sig. i Dirigenti Enav Venezia Ronchi Padova e Lido
Sig. Dirigente IV Zona Polizia Dr. Francesco Ferucatti
Sig. Presidente AOC Capo Scalo Dario Bertolino

c. p. r.:
Prefettura di Venezia, Treviso, Padova, Belluno
Prefettura di Gorizia, Udine

Enac
Coordinamento Territoriale
Dipartimento Sicilia

Sig. Direttore Generale
Roma

Oggetto: **Consistenza aeroportuale.**

- l'ordine e sicurezza,
- controllo della vegetazione,
- prescrizioni conseguenti.

A seguito e in prima attuazione di quanto rilevato necessario nel corso delle Visite di Aeroporto in corso di ultimazione, si trasmette - per informazione, esemplarmente e norma - l'ordinanza n. 7/03 repertorio Venezia Ronchi relativa all'argomento in oggetto.



Il DIRETTORE DELL'AEROPORTO
Ing. Valerio RONATO

c. p. r.: estensione di copia:
- tutti ordinati alla Circonservazione di Venezia e Ronchi;
- Parti Sociali Loro incaricate

BON/icc

Coordinamento Circondariali Territoriali
Circoscrizione Aeroportuale di Ronchi dei Legionari
Aeroporto Friuli Venezia Giulia
Via A. pulze, 41
34077 Ronchi dei Legionari (UD) - Ud
Tel. +39 0481 77061
Fax +39 0481 776269
C.F. 57137180304

Ente Nazionale per l'Aviazione Civile



Ordinanza:
- 7/03 rep. Ronchi;
- 7/03 rep. Venezia;

- Oggetto: Fitosistema aeroportuale:
- l'ordine e sicurezza,
 - controllo della vegetazione,
 - prescrizioni conseguenti.

Il Direttore dell'Aeroporto Marco Polo e Capo delle Circondazioni di Venezia e di Ronchi

CONSIDERATO

che la sicurezza operativa del servizio aeroportuale e della navigazione aerea richiede:
la recinzione delimitante l'aeroporto, costantemente sgombra da vegetazione spontanea e incolta che ne oscura a luce:
- gli arbusti, non consentiti in crescita in ambito di sedime doganale eliminare, in quanto ostacoli alla navigazione e naturali siti di stazionamento, nidificazione di volatili in area critica operativa;
- il piano di sedime, costantemente mantenuto a livello di campagna - in ordine - onde non costituisca intaccio o rallentamento alcuno ai mezzi di soccorso ad aereo in difficoltà operativa,

VISTO

- gli artt. 688, 689, 719, 823, 1174, 1235 del Codice della Navigazione;
- le leggi 626/94, 135/97, i verbali dei Comitati di Sicurezza agli atti e le Ordinanze in vigore;
- gli esiti e i seguiti delle Visite di Aeroporto effettuate agli atti e crmisi ultimati

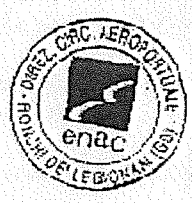
ORDINA

1. l'area di sedime doganale, gestita - a specifica di aeroporto - specie per quanto riguarda:
 - il circuito aeroportuale di confine, di frontiera, di sicurezza di emergenza;
 - gli ostacoli inferenti, quali arbusti, discariche, fedi, pietre, carcasse e quant'altro improprio alla diligenza aeroportuale;
 - il piano operativo, da mantenersi ed a curarsi a prato stabile e ordinato come di giardino aeroportuale;
 2. gli alberi, posti al di fuori del sedime aeroportuale, mantenersi ad altezza inferiore ai piani di avvicinamento e comunque tali da non provocare turbolenza agli aeromobili in atterraggio;
 3. la recinzione doganale, mantenersi sempre in luce di trasparenza - interna ed esterna - per tutto il suo sviluppo longitudinale di perimetro.
- Il tutto in capo realizzativo, manutentivo e gestionale alla Società di Gestione competente.

Gli Enti ordinati promuovano la compliance


Dal Friuli Venezia Giulia a Ronchi,
il 09 Aprile 2003.

BOH/cc



IL DIRETTORE DELL'AEROPORTO
Ing. Valerio RONATO

Treviso,

Prot. Nr. 

Gentile Signora,

Egregio Signore,

La scrivente Società per conto e sotto la vigilanza dell'Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC), è tenuta a garantire che gli ostacoli alla navigazione aerea, ivi comprese le piantagioni arboree siano compatibili con le procedure e gli standard di sicurezza aeronautici.

Precisamente, l'ENAC con ordinanza del 13.9.2012, che si allega alla presente per pronta consultazione, ha ordinato di procedere alla capitozzatura degli arbusti che interferiscono con le aree sensibili dell'Aeroporto. Detta capitozzatura è stata altresì autorizzata dall'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile, con provvedimento del 25.9.2012, anch'esso allegato alla presente.


Nei prossimi giorni sarete quindi contattati da personale di AERTRE e/o di ditta da questa autorizzata, che provvederà alla capitozzatura degli arbusti ubicati nella Vostra proprietà, con oneri a carico di AERTRE S.p.A.

Nulla denegata ipotesi di una Vostra opposizione all'attività di capitozzatura così come sopra descritta, ci troveremmo costretti ad informare le Autorità competenti affinché vi provvedano direttamente con oneri a Vs. carico, così come previsto dall'art. 714, co. 1, cod. nav.

Resta inteso che siamo a disposizione per fornirLe tutte le informazioni che riterrà necessarie, fissando un appuntamento chiamando 0422 315211/ 315212.

L'occasione ci è gradita per porgerLe i migliori saluti.

Il Direttore di Scalo

Gianni Antonio Carfer 

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

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

1 Coordinate ARP 45°39'03"N 012°11'52"E	ARP coordinates 45°39'03"N 012°11'52"E
2 Direzione e distanza dalla città 1.62 NM WSW	Direction and distance from city 1.62 NM WSW
3 Elevazione/Temperatura di riferimento 59 FT / 28.2 °C	Elevation/Reference temperature 59 FT / 28.2 °C
4 Variazione magnetica/Variazione annuale 2° E (2005.0) / 5'E	Magnetic variation/Annual change 2° E (2005.0) / 5'E
5 Autorità amministrativa aeroportuale ENAC - DA Venezia - Ronchi dei Legionari Aeroporto "Marco Polo" Viale Galileo Galilei 16/1 30173 Tessera Venezia Tel +39 041 2605701/5713 Fax +39 041 2605711 e-mail: aero.venezia@enac.gov.it Ufficio di Treviso Tel/fax: +39 0422 315300 Esercente AER TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. Via Noalese 63/E 31100 Treviso Tel +39 0422 315211 Fax + 39 0422 315219 e-mail: aertrespa@trevisoairport.it Handlers AER TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. Aviazione Commerciale Tel +39 0422 315122 Fax +39 0422 315129 e-mail: operativo@trevisoairport.it Aviazione Generale Tel +39 0422 315132 Fax +39 0422 315139 e-mail: general.aviation@trevisoairport.it SKY SERVICES S.p.A. General Aviation Tel (PN 24 HR) +39 041 8627070 Fax +39 041 2698394 OPS cellulare +39 331 4895449 e-mail: tsf@skyservices.it Autorità ATS Aeronautica Militare Italiana ARO LIPS: tel +39 0422 833224 fax: +39 0422 833360 AFTN: LIPSPZPX	Aerodrome administration authority ENAC - DA Venezia - Ronchi dei Legionari "Marco Polo" Airport Viale Galileo Galilei 16/1 30173 Tessera Venezia Tel +39 041 2605701/5713 Fax +39 041 2605711 e-mail: aero.venezia@enac.gov.it Treviso office Tel/fax: +39 0422 315300 Aerodrome operator AER TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. Via Noalese 63/E 31100 Treviso Tel +39 0422 315211 Fax + 39 0422 315219 e-mail: aertrespa@trevisoairport.it Handlers AER TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. Commercial Aviation Tel +39 0422 315122 Fax +39 0422 315129 e-mail: operativo@trevisoairport.it General Aviation Tel +39 0422 315132 Fax +39 0422 315139 e-mail: general.aviation@trevisoairport.it SKY SERVICES S.p.A. General Aviation Tel (PN 24 HR) +39 041 8627070 Fax +39 041 2698394 OPS mobile phone +39 331 4895449 e-mail: tsf@skyservices.it ATS authority Italian Air Force ARO LIPS: tel +39 0422 833224 fax: +39 0422 833360 AFTN: LIPSPZPX
6 Tipo di traffico consentito (IFR/VFR) IFR/VFR	Type of traffic permitted (IFR/VFR) IFR/VFR
7 Note NIL	Remarks NIL

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

1 Amministrazione aeroportuale 0500-2300 (0400-2200)	Aerodrome Administration 0500-2300 (0400-2200)
2 Dogana e immigrazione 0500-2300 (0400-2200)	Customs and immigration 0500-2300 (0400-2200)
3 Servizio sanitario NIL	Health and sanitation NIL
4 AIS H24	AIS H24
5 ARO H24 LIPS	ARO H24 LIPS
6 METEO MON-FRI 0700-1900 (0600-1800) il servizio è assicurato dall'ufficio meteorologico di Treviso Istrana. In altri HR, SAT, SUN, HOL e il 24 JUN il servizio è assicurato dal Centro Meteorologico Regionale di Milano Linate	METEO MON-FRI 0700-1900 (0600-1800) service assured by Treviso Istrana MET office. Other HR, SAT, SUN, HOL and JUN 24th service assured by Milano Linate Regional MET office
7 ATS 0500-2300 (0400-2200)	ATS 0500-2300 (0400-2200)
8 Rifornimento 0700-1600 (0600-1500)	Fuelling 0700-1600 (0600-1500)
9 Handling 0500-2300 (0400-2200)	Handling 0500-2300 (0400-2200)
10 Servizi di sicurezza 0500-2300 (0400-2200)	Security 0500-2300 (0400-2200)
11 De-icing OCT-MAY H24; JUN-SEP con un preavviso richiesto di 2HR	De-icing OCT-MAY H24; JUN-SEP PN 2 hours
12 Note Altri orari O/R 2 HR PN per i voli di linea	Remarks Other hours O/R 2 HR PN for scheduled flights

4 SERVIZI DI SUPPORTO ED ATTREZZATURE		HANDLING SERVICES AND FACILITIES	
1	Attrezzatura di carico e scarico merci Trattori - elevatori - carrelli - nastri	Cargo-handling facilities Tractors - elevators - trolleys - belts	
2	Tipi di carburante/Olio JET A1, JP1 / NIL	Fuel/Oil types JET A1, JP1 / NIL	
3	Capacità di rifornimento Serbatoi per JET A1, JP1 - capacità 42000 litri	Fuelling capacity Tanks for JET A1, JP1 - capacity 42000 litres	
4	Sistema de-icing Vestergaard Elephant sbrinatori mobile, Kilfrost ABC 3 tipo fluido	De-icing facilities Vestergaard Elephant mobile de-icer, Kilfrost ABC 3 type fluid	
5	Hangar per aeromobili in transito NIL	Hangar space for visiting aircraft NIL	
6	Servizio riparazioni per aeromobili in transito NIL	Repair facilities for visiting aircraft NIL	
7	Note NIL	Remarks NIL	

5 SERVIZI PER I PASSEGGERI		PASSENGER FACILITIES	
1	Alberghi In città	Hotels In town	
2	Ristoranti Self Service NR 60 posti HR 1000-1400 (0900-1300) 1700-2000 (1600-1900)	Restaurants Self Service NR 60 seats HR 1000-1400 (0900-1300) 1700-2000 (1600-1900)	
3	Trasporti Servizio pubblico - auto pubbliche - auto e autobus delle Compagnie N.A.	Transportation Public service - public cars - cars and buses of the ACFT Operating Agencies	
4	Servizio medico Pronto soccorso aeroportuale Croce Rossa Italiana- ospedale Treviso città (3 km)	Medical facilities Airport first aid treatment Italian Red Cross- Hospital in Treviso town (3 km)	
5	Banca e ufficio postale Banca: bancomat - Ufficio Postale: NIL	Bank and Post office Bank: cash dispenser - Post Office: NIL	
6	Ufficio turistico Consorzio Promozione Provincia	Tourist office Consorzio Promozione Provincia	
7	Note NIL	Remarks NIL	

6 SERVIZI ANTINCENDIO E DI SOCCORSO		RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES	
1	Categoria servizio antincendio aeroportuale CAT 7 ICAO	Aerodrome category for fire fighting CAT 7 ICAO	
2	Equipaggiamento per il soccorso NIL	Rescue equipment NIL	
3	Rimozione aeromobili in difficoltà NIL	Capability for removal of disabled aircraft NIL	
4	Note NIL	Remarks NIL	

7 DISPONIBILITA' STAGIONALE E SISTEMI DI PULITURA PISTE		SEASONAL AVAILABILITY AND CLEARING	
1	Equipaggiamenti di pulitura Spazzatrice, lame spazzaneve, spazzaneve turbo fan	Types of clearing equipment Sweeper, snow plough blades, turbo fan snow plough	
2	Priorità NIL	Clearance priorities NIL	
3	Note NIL	Remarks NIL	

8 DATI RELATIVI AI PIAZZALI, ALLE VIE DI RULLAGGIO ED ALLE PIAZZOLE PROVA		APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS DATA	
1	Superficie e resistenza dell'area di stazionamento 4000 mq Superficie: Conglomerato bituminoso Resistenza: PCN 75 - ACN 58 48500 mq Superficie: CONC Resistenza: PCN 75 - ACN 58	Apron surface and strength 4000 sqm Surface: Bituminous conglomerate Strength: PCN 75 - ACN 58 48500 sqm Surface: CONC Strength: PCN 75 - ACN 58	
2	Larghezza, superficie e resistenza delle TWY R1 Larghezza: 20 M Superficie: CONC Resistenza: PCN 58 - ACN 56 R2 Larghezza: 20 M Superficie: CONC Resistenza: PCN 58 - ACN 56	TWY width, surface and strength R1 Width: 20 M Surface: CONC Strength: PCN 58 - ACN 56 R2 Width: 20 M Surface: CONC Strength: PCN 58 - ACN 56	

3 Localizzazione/Elevazione ACL Testata RWY 25 - 51 ft (15.78 m)	ACL location/Elevation RWY head 25 - 51 ft (15.78 m)
4 Punto di controllo VOR/INS NIL / NIL	VOR/INS checkpoints NIL / NIL
5 Note 1) 1ª e 3ª TWY lato destro RWY 07 chiuse.	Remarks 1) 1st and 3rd TWY right side RWY 07 closed.

9 GUIDA AI MOVIMENTI A TERRA E SISTEMI DI CONTROLLO E SEGNALAZIONE	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS
---------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------

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

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

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

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

1 Ufficio METEO di riferimento TREVISO ISTRANA	Associated MET office TREVISO ISTRANA
2 Orario di servizio MON-FRI 0700-1900 (0600-1800) il servizio è assicurato dall'ufficio meteorologico di Treviso Istrana. In altri HR, SAT, SUN, HOL e il 24 JUN il servizio è assicurato dal Centro Meteorologico Regionale di Milano Linate	Hours of service MON-FRI 0700-1900 (0600-1800) service assured by Treviso Istrana MET office. Other HR, SAT, SUN, HOL and JUN 24th service assured by Milano Linate Regional MET office
3 Ufficio responsabile preparazione TAF/Periodo di validità TREVISO ISTRANA / 9H	Office responsible for TAF preparation/Period of validity TREVISO ISTRANA / 9H
4 Tipo di previsione per l'atterraggio/Intervallo di emissione NIL / NIL	Type of landing forecast/Interval of issuance NIL / NIL
5 Briefing e consultazione fornita Telefono	Briefing and consultation provided Telephone
6 Documentazione di volo/Lingua usata Testi in linguaggio chiaro abbreviato, Tabular Forms IT, EN	Flight documentation/Language used Abridged plain language texts, Tabular Forms IT, EN
7 Carte e documentazione disponibili per consultazione Disponibile O/R presso l'handling dell'aeroporto a pagamento	Charts and other information available for briefing or consultation Available O/R to AD handling on payment
8 Mezzi aggiuntivi disponibili per l'informazione NIL	Supplementary equipment available for providing information NIL
9 Enti ATS destinatari delle informazioni TREVISO TWR, TREVISO APP	ATS units provided with information TREVISO TWR, TREVISO APP
10 Informazioni climatologiche e informazioni supplementari 1) ISTRANA tel +39 0422 833242 fax +39 0422 833525 2) TAF 9 HR emessi: 0918, 1221, 1524, 1803, 2106, 0009, 0312, 0615	Climatological information and additional information 1) ISTRANA tel +39 0422 833242 fax +39 0422 833525 2) TAF 9 HR issued: 0918, 1221, 1524, 1803, 2106, 0009, 0312, 0615

12 | CARATTERISTICHE FISICHE DELLE PISTE | RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS

Designazione NR RWY Designation	QFU	Dimensioni RWY Dimension of RWY (M)	Resistenza e superficie di RWY Strength and surface of RWY	Coordinate THR THR coordinates	THR ELEV, MAX TDZ ELEV della RWY per APCH di precisione THR ELEV, MAX TDZ ELEV of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
07	067°	2420 x 45	PCN 65 - ACN 58 ASPH	45°38'41.61"N 012°10'50.00"E	56 FT / NIL
25	247°	2420 x 45	PCN 65 - ACN 58 ASPH	45°39'07.11"N 012°12'26.00"E	51 FT / NIL

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

Designazione NR RWY Designation	OFZ Obstacle free zone (OFZ)	Note Remarks
1	12	13
07	Non applicabile Not applicable	1) DTHR 77.5 m 2) Testate in conglomerato bituminoso/heads in bituminous conglomerate
25	NIL	1) DTHR 118 m 2) Testate in conglomerato bituminoso/heads in bituminous conglomerate

13 | DISTANZE DICHIARATE | DECLARED DISTANCES

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

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

RWY ID	AVVICINAMENTO APPROACH			THR	VASIS	PAPI	MEHT (M)	TDZ
	Tipo Type	Lunghezza Length (M)	Intensità Intensity	Colore Colour				Lunghezza Length (M)
1	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5
07	CAT I	850	6.6	THR G	NIL	3° wing bar lato sx/left side	19.0	210
25	NIL	NIL	NIL	THR G	NIL	3° wing bar lato sx/left side	16.0	NIL

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

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

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

1	Localizzazione ABN/IBN, caratteristiche e orari Coordinate ABN: 45°38'52"N 012°11'55"E Caratteristiche: rotante luce bianco-verde alternata Orario: O/R	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation ABN Coordinates: 45°38'52"N 012°11'55"E Characteristics: revolving white-green alternating light Hours: O/R
2	Localizzazione LDI e luci Localizzazione anemometro e luci LDI: 740 m dopo THR RWY 25, 225 m a destra RCL. Illuminato. Anemometri ad elica: -1 a 920 m dopo THR RWY 07, 250 m a sinistra RCL. Illuminato.	LDI location and lights Anemometer location and lights LDI: 740 m after THR RWY 25, 225 m right side RCL. Lighted. Propeller anemometers: -1 at 920 m after THR RWY 07, 250 m left side RCL. Lighted.
3	Illuminazione bordo e asse centrale TWY Bordo spaziato ogni 30 m, blu CL spaziata ogni 15 m, verde	TWY edge and centre line lighting Edge spaced every 30 m, blue CL spaced every 15 m, green
4	Alimentatore secondario/Tempo di intervento Disponibile	Secondary power supply/Switch over time Available
5	Note NIL	Remarks NIL

16 AREA DI ATTERRAGGIO ELICOTTERI HELICOPTERS LANDING AREA

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

17 SPAZIO AEREO ATS ATS AIRSPACE

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

18 SERVIZI DI COMUNICAZIONE ATS ATS COMMUNICATION FACILITIES

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza MHZ Frequency MHZ	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
Emergenza Emergency	NIL	121.500 MHZ	H24	NIL
APP	Treviso APP	120.400 MHZ	H24	1) All'interno dell'area ad est della linea congiungente i punti: 46°10'00"N 012°40'00"E 45°34'00"N 012°53'00"E il Servizio di Controllo di Avvicinamento risulta limitato, a causa di difficoltà nelle comunicazioni radio a bassa quota/Within area east of line joining following points: 46°10'00"N 012°40'00"E 45°34'00"N 012°53'00"E Approach Control Service limited, due to radio communication difficulties at low altitude

Servizio Service	Nominativo Call sign	Frequenza MHZ Frequency MHZ	Orario Operational hours	Note Remarks
1	2	3	4	5
		121.150 MHZ	Vedi note/See remarks	1) A discrezione ATC/ATC discretion 2) All'interno dell'area ad est della linea congiungente i punti: 46°10'00"N 012°40'00"E 45°34'00"N 012°53'00"E il Servizio di Controllo di Avvicinamento risulta limitato, a causa di difficoltà nelle comunicazioni radio a bassa quota/Within area east of line joining following points: 46°10'00"N 012°40'00"E 45°34'00"N 012°53'00"E Approach Control Service limited, due to radio communication difficulties at low altitude
	Treviso Radar	120.400 MHZ	0700-1900 (0600-1800)	1) All'interno dell'area ad est della linea congiungente i punti: 46°10'00"N 012°40'00"E 45°34'00"N 012°53'00"E il Servizio di Controllo di Avvicinamento risulta limitato, a causa di difficoltà nelle comunicazioni radio a bassa quota/Within area east of line joining following points: 46°10'00"N 012°40'00"E 45°34'00"N 012°53'00"E Approach Control Service limited, due to radio communication difficulties at low altitude 2) Altri orari a discrezione ATC/ Other hours ATC discretion
TWR	Treviso TWR	118.700 MHZ	0500-2300 (0400-2200)	NIL
		122.100 MHZ	0500-2300 (0400-2200)	NIL

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

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (2° E-2005.0)	CHI	114.10 MHZ CH 88X	VOR H24 DME H24	VOR 45°04'15.9"N 012°16'53.2"E DME 45°04'15.9"N 012°16'52.6"E	8 M AMSL	80 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 000°/230° MRA 5000 FT 230°/360° MRA 6000 FT	1) MAINT: Primo TUE di ogni mese/first TUE every month 1000- 1100 (0900-1000)
NDB	CHI	408.00 KHZ	H24	45°04'18.5"N 012°16'53.0"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 50 NM 020°/290° MRA 4000 FT 290°/320° MRA 10000 FT 320°/020° MRA 5000 FT	1) MAINT: Primo FRI di ogni mese/first FRI each month 0800-1100 (0700-1000)
NDB	FER	427.00 KHZ	H24	44°48'52.2"N 011°36'58.8"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 40 NM 250°/325° MRA 5000 FT 325°/360° MRA 3000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 40 NM 325°/360° NU limitazioni a/limitations at 50 NM 000°/150° MRA 5000 FT 150°/250° MRA 8000 FT	1) MAINT: Primo WED di ogni mese/First WED each month 1000-1100 (0900- 1000)
ILS RWY 07 LOC CAT 1 (2° E-2005.0)	TRE	109.30 MHZ	H24	45°39'11.1"N 012°12'41.0"E	NIL	NIL	1) Fascio posteriore non utilizzabile/ back beam not usable
GP	-	332.00 MHZ	H24	45°38'50.2"N 012°11'01.6"E	NIL	NIL	Slope 3° RDH:17.60 M
OM	-	75.00 MHZ	H24	45°37'22.2"N 012°05'44.2"E	NIL	NIL	NIL
MM	-	75.00 MHZ	H24	45°38'27.6"N 012°10'00.7"E	NIL	NIL	NIL
L	TRE	301.50 KHZ	H24	45°37'20.9"N 012°05'44.3"E	NIL	25 NM limitazioni oltre/limitations beyond 10 NM 300°/040° MRA 7000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 15 NM 270°/300° MRA 6000 FT limitazioni oltre/limitations beyond 20 NM 210°/270° MRA 3500 FT	1) MAINT: Primo WED di ogni mese/first WED each month: 1000- 1300 (0900-1200)
L	VEN	379.00 KHZ	H24	45°26'56.8"N 012°16'36.9"E	NIL	25 NM limitazioni a/limitations at 25 NM 000°/230° MRA 1500 FT 230°/360° MRA 2500 FT	NIL

Tipo di radioassistenza Type of aid CAT di/of ILS (VAR ILS/VOR)	ID	FREQ	Orario Operational hours	Coordinate antenna Antenna site coordinates (WGS84)	Elevazione antenna DME Elevation of DME antenna	Copertura operativa nominale Limitazioni Designated operational coverage Limitations	Note Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VOR/DME (2° E-2005.0)	VIC	113.40 MHZ CH 81X	VOR H24 DME H24	VOR 45°38'14.3"N 011°40'34.9"E DME 45°38'14.3"N 011°40'34.3"E	65 M AMSL	80 NM/50000 FT limitazioni a/limitations at 40 NM 030°/060° MRA 10000 FT 060°/230° MRA 5000 FT 230°/270° MRA 7000 FT 270°/300° MRA 10000 FT 300°/030° MRA 16000 FT	1) MAINT: Primo MON di ogni mese / first MON each month: 1000- 1100 (0900-1000)
NDB	VIC	417.00 KHZ	H24	45°38'12.7"N 011°40'28.8"E	NIL	50 NM limitazioni a/limitations at 50 NM 060°/250° MRA 2500 FT 250°/320° MRA 12000 FT 320°/060° MRA 17000 FT	1) MAINT: Primo TUE di ogni mese/first TUE each month 1000-1100 (0900-1000)

20 REGOLAMENTI DEL TRAFFICO LOCALE

LOCAL TRAFFIC REGULATIONS

1 Usso preferenziale delle piste NIL	Runway preferential use NIL
2 Apron NIL	Apron NIL
3 Norme per l'utilizzo delle vie di rullaggio 1ª e 3ª TWY lato destro RWY 07 chiuse.	Special rules for taxiway use 1st and 3rd TWY right side RWY 07 closed.
4 Procedure speciali applicabili agli aeromobili in condizioni di bassa visibilità I decolli in bassa visibilità (LVTO) sono sospesi con RVR inferiore a 400 m	Aircraft special procedures in low visibility conditions Low visibility take off (LVTO) suspended when RVR is less than 400 m
5 Operazioni per l'utilizzo della pista nel tempo strettamente necessario NIL	Special operational practice for minimum RWY occupancy NIL
6 Restrizioni locali ai voli 1) Aerodromo utilizzabile con precauzione a causa della concentrazione di gabbiani. Per verificare l'efficacia delle onde elettromagnetiche per l'allontanamento dei volatili dall'area di manovra, i piloti devono accendere il radar meteo prima del decollo e dell'atterraggio 2) Per la protezione dell'ambiente, i voli di addestramento delle compagnie commerciali devono essere autorizzati preventivamente dall'Autorità dell'Aviazione Civile (ENAC) 3) Durante i voli di prova militari, annunciati da un notam, un cavo di arresto carrello posizionato 86.5 m 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 11 m dai bordi, HGT: 0.3 m/1.0 ft. (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: 2333.5 m X 45 m - Distanze dichiarate: RWY 07: TORA 2333.5 m, TODA 2333.5 m, ASDA 2333.5 m, LDA 2333.5 m RWY 25: TORA/TODA/ASDA/LDA: NON DISPONIBILI. Come conseguenza dello spostamento della soglia pista 07, l'avvicinamento diretto della procedura 'ILS OR L 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 5) Il piano di volo dovrà arrivare almeno 2 ore in anticipo rispetto all'ETD o all'ETA	Local flight restrictions 1) Aerodrome available with caution due to seagulls concentration. To verify the effectiveness of electromagnetic waves regarding birds evacuation from the manoeuvring area, pilots must activate meteo radar equipment before take-off and landing 2) Due to environment protection commercial company training flights must be previously authorized by local Civil Aviation Authority (ENAC) 3) During military test flights, announced by notam, an arresting gear cable located at 86.5 m after RWY 07 head and 9 m after THR RWY 07, will be operative with presence of obstacles on both side of RWY, at 11 m from the edges, HGT: 0.3 m/1.0 ft. (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: 2333.5 m X 45 m - Declared distances: RWY 07: TORA 2333.5 m, TODA 2333.5 m, ASDA 2333.5 m, 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 of 'ILS or L RWY 07' procedure 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 5) PLN shall arrive at least 2 hours in advance of ETD or ETA
7 Disposizioni per gli aeromobili dell'aviazione generale Gli aeromobili dell'Aviazione Generale necessitano di un'autorizzazione preventiva da richiedere al gestore aeroportuale con 24 ore di anticipo, fax +39 0422 315129; la disponibilità è subordinata alla capacità del parcheggio.	Provisions for general aviation aircraft General Aviation flights accepted only PPR by AD handling, 24 HR in advance: fax +39 0422 315129; subject to stands availability.

21 PROCEDURE ANTIRUMORE

NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1 Generalità Oltre a quanto riportato nella presente tabella si rimanda alla descrizione delle procedure di INITIAL CLIMB, SID e STAR e alla sezione ENR 1.5 per la normativa generale. Tutti gli aerei civili che operano sull'aeroporto di Treviso devono essere classificati come 3ª categoria (certificato acustico) Annesso 16 ICAO cap. 3	General In addition to what hereafter is stated see also the description of INITIAL CLIMB, SID and STAR procedures and ENR 1.5 for general provisions. All civil aircraft operating on Treviso aerodrome must be classified as 3rd category (acoustic certification) ICAO Annex 16 chapter 3
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2 Usò delle piste 1) Partenze NIL 2) Arrivi NIL 3) Restrizioni notturne Dalle 2200 alle 0500 (2100-0400) gli aerei in atterraggio devono usare tutta la lunghezza di pista per raggiungere l'area di parcheggio	Use of RWY 1) Departures NIL 2) Arrivals NIL 3) Night restrictions From 2200 to 0500 (2100-0400) it is compulsory for landing aircraft to use the entire length of runway to reach parking area
3 Restrizioni al suolo 1) Spinta inversa Agli aeromobili in atterraggio è fatto divieto di far uso dei reverse nei limiti superiori a quelli minimi previsti dal manuale di volo, eccetto che per motivi di sicurezza 2) APU L'APU (Auxiliary Power Unit) potrà essere accesa non prima di 60 minuti dall'EOBT e dovrà essere spento non oltre 20 minuti dopo l'ATA. L'estensione dell'APU oltre i termini sopra indicati dovrà essere autorizzata dall'Ufficio Controllo Traffico della Direzione Aeroportuale in relazione 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)	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)
4 Attività addestrativa NIL	Training activity NIL

22 PROCEDURE DI VOLO	FLIGHT PROCEDURES
------------------------------------	--------------------------

1 GENERALITA' 1) Circuito di traffico: a) RWY 07 a sinistra b) RWY 25 a destra	GENERAL 1) Traffic circuit: a) RWY 07 left b) RWY 25 right
2 PROCEDURE PER I VOLI IFR 2.1 Informazioni generali NIL 2.2 Arrivi 1) Procedure di entrata Descrizione delle STAR: Vedere Tabella 24 2) Procedure di attesa/discesa/mancato avvicinamento Vedere tabella 24 3) Controllo delle velocità NIL 4) Procedure di radio-avaria In caso di radio avaria, la radioassistenza designata su cui iniziare la discesa per l'atterraggio per l'aeroporto di Treviso/S. Angelo è "TRE" LO 2.3 Partenze 1) Informazioni generali NIL 2) Procedure per la messa in moto NIL 3) Procedure di uscita Procedure di salita iniziale e SID: Vedere Tabella 24 4) Controllo delle velocità NIL	PROCEDURES FOR IFR FLIGHTS General information NIL Arrivals 1) Entry procedures STAR description: See Table 24 2) Holding/approach/missed approach procedures See table 24 3) Speed control NIL 4) Radio-failure In the event of radio failure, the radio aid designated to descend for landing in Treviso/S. Angelo airport is "TRE" LO Departures 1) General information NIL 2) Start-up procedures NIL 3) Exit procedures Initial Climb procedures and SID: See Table 24 4) Speed control NIL
3 PROCEDURE RADAR 3.1 Informazioni generali NIL 3.2 Caratteristiche operative 1) Uso del radar nel Servizio di Controllo di Aerodromo NIL 2) Uso del radar per i movimenti di superficie (SMR) NIL 3.3 Caratteristiche tecniche NIL 3.4 Radar avaria NIL	RADAR PROCEDURES General information NIL Operational characteristics 1) Use of radar in Aerodrome Control Service NIL 2) Use of radar for surface movements (SMR) NIL Technical characteristics NIL Radar failure NIL
4 PROCEDURE PER I VOLI VFR 4.1 Informazioni generali Il traffico VFR all'interno di Treviso/S. Angelo ATZ può essere soggetto a ritardo a causa di ridotta capacità ATC. Traffico non interessato: voli militari, di soccorso, di stato e di emergenza 4.2 Attività di circuito NIL 4.3 Arrivi NIL 4.4 Partenze NIL 4.5 Sorvoli NIL 4.6 VFR Speciale NIL	PROCEDURES FOR VFR FLIGHTS General information VFR traffic within Treviso/S. Angelo ATZ may be subject to delay due to ATC reduced capacity. Traffic not affected: military, rescue, state and emergency flights Circuit activity NIL Arrivals NIL Departures NIL Overflying NIL Special VFR NIL

4.7 VFR notturno 1) VFR/N è consentito ai soli elicotteri 2) Punto di ingresso: SPINEA 3) Circuito di traffico: RWY 07 a destra 4.8 Attività addestrativa NIL	VFR/N 1) VFR/N allowed for helicopters only 2) Entry point: SPINEA 3) Traffic circuit: RWY 07 right Training activity NIL
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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

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

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

Intenzionalmente bianca

Intentionally left blank



ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

AEROPORTO DI ALGHERO-FERTILIA

MAPPE DI VINCOLO
LIMITAZIONI RELATIVE AGLI OSTACOLI ED AI PERICOLI PER LA
NAVIGAZIONE AEREA (Art. 707 commi 1,2,3,4 Codice della
Navigazione)

RELAZIONE



SOGEAAL
SOCIETÀ DI GESTIONE
AEROPORTO ALGHERO
AREA INFRASTRUTTURE

SO.GE.A.AL. S.p.A.
Alghero (SS)

Post Holder Progettazione So.Ge.A.Al.:
Ing. Gianluca Langella

APPROVAZIONE ENAC
Prot. 007/|OP/MV del 16/11/2011

DIREZIONE OPERATIVA
IL DIRETTORE
Ing. Franco Conte

		Revisioni:	0	1	2	3
			2010	2011		
Data:	D CEMBRE 2010					

Relazione Mappe di vincolo e limitazioni ostacoli

INDICE

Premessa	3
1. Caratteristiche principali delle piste di volo	4
2. Quote e coordinate del punto di aerodromo, delle testate e delle soglie	7
3. Descrizione delle superfici di limitazione ostacoli adottate.....	8
4. Elenco dei Comuni il cui territorio è interessato dalla proiezione delle superfici di protezione e limitazione ostacoli.....	15
5. Delimitazione dei vincoli	16
6. Descrizione della simbologia applicata nelle mappe ostacoli.....	21
<u>ALLEGATO 1</u>	23
<u>ALLEGATO 2</u>	25

Premessa

L'Aeroporto di Alghero Fertilia è situato nella parte Nord Ovest della Sardegna in Regione Nuraghe Biancu e dista circa 10 Km. dalla città di Alghero.

Il sedime aeroportuale copre una superficie complessiva di circa 246 ha ed è composto da una zona centrale occupata dalle infrastrutture di volo, da una zona ad ovest attualmente di competenza militare e da una zona ad est della pista destinata alle attività dell'aviazione civile.

TABELLA 1 - Dati amministrativi e geografici

DATI AMMINISTRATIVI E GEOGRAFICI		
1	Coordinate ARP	40° 37' 52" N 008° 17' 19" E
2	Direzione e distanza dalla città	4.32 NM NNW
3	Elevazione e temperatura di riferimento	87 FT / 28.5 C°
4	Variazione magnetica / Variazione annuale	1° E (2005.0) / 6'E
5	Tipo di traffico consentito (IFR/VFR)	IFR/VFR

1. Caratteristiche principali delle piste di volo

1.1 Dimensioni

L'Aeroporto è dotato di una pista di volo orientata 02/20 di lunghezza 3.000 m. e larghezza di 45 m., con pavimentazione in conglomerato bituminoso e testate in calcestruzzo (150m x 45m).

Sono inoltre presenti, per tutta la lunghezza della pista, le banchine (shoulder) di larghezza 7.5m.

La pista è dotata di un sistema di avvicinamento di precisione Cat I, di ILS per testata 20 e di PAPI posizionati a sinistra e a destra su entrambe le direzioni di atterraggio.

La pista è compresa all'interno della Strip di dimensioni 3.120x300 alle cui estremità si trovano le R.E.S.A. di dimensioni 90x90.

Sono inoltre presenti n. 2 CWY relative alle testate 02/20 di 90x150 .

Sulla base delle caratteristiche geometriche delle infrastrutture di volo nonché delle distanze di separazione asse pista/asse taxiway, asse taxiway/manufatti, taxilane/manufatti, l'Aeroporto ha codice di riferimento **4D**.

TABELLA 2 – Caratteristiche fisiche delle piste

Caratteristiche fisiche delle piste		
Pista di volo	02	20
Orientamento magnetico	024°	204°
Resistenza e superficie	PCN 80/F/A/W/T (al 05/2004) Bitume (testata calcestruzzo)	PCN 80/F/A/W/T (al 05/2004) Bitume (testata calcestruzzo)
Dimensioni	3.000x45 m – shoulder 7.5 m	3.000x45 m - shoulder 7.5 m
Pendenza longitudinale media	0,19%	0,19%
Pendenza trasversale	<1,5%	<1,5%
R.E.S.A.		
Lunghezza	90	90
Larghezza	90	90

Portanza	Idonea (al 08/2004)	Idonea (al 08/2004)
CWY		
Lunghezza	90	90
Larghezza	150	150
Quote		
Soglia pista 20	26.64 m slm	
Soglia pista 02	20.95 m slm	

1.2 Tipo di operatività

1.2.1 Operazioni di avvicinamento ed atterraggio

Le piste 20 e 02 possono essere utilizzate per avvicinamenti IFR (Instrument Flight Rules) e VFR (Visual Flight Rules) nel rispetto delle seguenti procedure pubblicate su AIP – Italia:

Pista 20 (utilizzata per avvicinamenti strumentali di precisione)

- Standard Instrument Arrival Chart (STAR) AEA – VOR – RWY 20 (AD 2 LIEA 4-7)
- Instrument Approach Chart (IAC) ILS - Z - RWY 20 (AD 2 LIEA 5-3)
- Instrument Approach Chart (IAC) ILS - Y - RWY 20 (AD 2 LIEA 5-5)
- Instrument Approach Chart (IAC) ILS - X - RWY 20 (AD 2 LIEA 5-7)
- Instrument Approach Chart (IAC) ILS - W - RWY 20 (AD 2 LIEA 5-9)
- Instrument Approach Chart (IAC) ILS - V - RWY 20 ATC DISCRETION (AD 2 LIEA 5-11)
- Instrument Approach Chart (IAC) VOR – RWY 20 (AD 2 LIEA 5-13)
- Instrument Approach Chart (IAC) L – RWY 20 (AD 2 LIEA 5-15)
- Standard Instrument Arrival Chart (STAR) ALG VORTAC ATC DISCRETION (AD 2 LIEA 4-11)
- Standard Instrument Arrival Chart (STAR) ALG NDB (AD 2 LIEA 4-15)
- Visual Approach chart (VAC) (AD 2 LIEA 5-1)

Pista 02 (utilizzata esclusivamente per avvicinamenti strumentali non di precisione)

- Standard Instrument Arrival Chart (STAR) AEA – VOR – RWY 02 (AD 2 LIEA 4-1)
- Instrument Approach Chart (IAC) VOR – Z- RWY 02 (AD 2 LIEA 5-17)
- Instrument Approach Chart (IAC) VOR – Y RWY 02 (AD 2 LIEA 5-19)

- Instrument Approach Chart (IAC) NDB RWY 02 (AD 2 LIEA 5-21)
- Standard Instrument Arrival Chart (STAR) ALG VORTAC ATC DISCRETION (AD 2 LIEA 4-11)
- Standard Instrument Arrival Chart (STAR) ALG NDB (AD 2 LIEA 4-15)
- Visual Approach chart (VAC) (AD 2 LIEA 5-1)

1.2.2 Operazioni di partenza

Pista 20

- Standard Instrument Departure Chart (SID) AEA VOR RWY 20 (AD 2 LIEA 6-5)
- Standard Instrument Departure Chart (SID) NDB RWY 20 ALG VORTAC / AEA VOR INOPERATIVE (AD 2 LIEA 6-13)
- Standard Instrument Departure Chart (SID) ALG VORTAC RWY 20 ATC DISCRETION (AD 2 LIEA 6-21)

Pista 02

- Standard Instrument Departure Chart (SID) AEA VOR RWY 02 (AD 2 LIEA 6-1)
- Standard Instrument Departure Chart (SID) NDB RWY 02 ALG VORTAC / AEA VOR INOPERATIVE (AD 2 LIEA 6-9)
- Standard Instrument Departure Chart (SID) ALG VORTAC RWY 02 ATC DISCRETION (AD 2 LIEA 6-17)

1.3 Distanze dichiarate

TABELLA 3 – Distanze dichiarate

Distanze dichiarate (m)	Designazione RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
	02	3000	3090	3000	3000
20	3000	3090	3000	3000	

2. Quote e coordinate del punto di aerodromo, delle testate e delle soglie

L'Aeroporto di Alghero Fertilia è situato nella parte Nord Ovest della Sardegna in Regione Nuraghe Biancu e dista circa 10 Km dalla città di Alghero.

Di seguito i dati relativi al punto di aerodromo, alle testate ed alle soglie.

Coordinate:

ARP (Aerodrom Reference Point)	40°37'52" N 08°17'19" E
Testata 02	40°37'11.45" N 008°17'00.22" E
Testata 20	40°38'39.90" N 008°17'53.36" E

Elevazione:

Aeroporto	87 FT
Soglia 02	68.8 FT
Soglia 20	87.3 FT

3. Descrizione delle superfici di limitazione ostacoli adottate

Nelle planimetrie allegate, PG 01 “ Planimetria Generale delle superfici di delimitazione ostacoli “ e PG02 “ Planimetria Generale con superficie di inviluppo “ sono rappresentate le seguenti superfici di limitazione ostacoli:

SUPERFICIE DI SALITA AL DECOLLO (Take off Climb Surface (TOCS))

SUPERFICIE DI AVVICINAMENTO (Approach Surface)

SUPERFICIE DI TRANSIZIONE (TRANSITIONAL SURFACE -TS)

SUPERFICIE ORIZZONTALE INTERNA (Inner Horizontal Surface - IHS)

SUPERFICIE CONICA (Conical Surface - CS)

SUPERFICIE ORIZZONTALE ESTERNA (Outer Horizontal Surface - OHS)

Per tutte le superfici sono state considerate le dimensioni riportate nella tabella 4.1 e 4.2 del cap. 4 del “Regolamento per la Costruzione e l’Esercizio degli Aeroporti “ utilizzando i dati relativi all’avvicinamento di precisione di categoria I e numero di codice 4.

SUPERFICIE DI SALITA AL DECOLLO (Take off Climb Surface -TOCS)

La take-off climb surface è un piano inclinato con origine, nell’aeroporto di Alghero, in entrambe le direzioni alla fine della clearway (90 m).

La take-off climb surface è, infatti, stabilita per ogni direzione di decollo.

I limiti della take-off climb surface sono caratterizzati da:

Un lato interno, orizzontale e perpendicolare all’asse pista, di lunghezza determinata, ubicato ad una distanza di 90 m, per decolli da 02 e da 20 , misurata orizzontalmente nella direzione di decollo con inizio alla fine della TORA (come da **TABELLA 4**).

Due limiti laterali originanti alle estremità del lato interno, divergenti uniformemente, con un angolo determinato rispetto al prolungamento dell’asse pista, fino ad una determinata larghezza finale che rimane costante per la lunghezza residua di tali limiti.

Un lato esterno orizzontale e perpendicolare alla traiettoria di decollo.

Le dimensioni della TOCS sono specificate nella **TABELLA 4** ed illustrate nella figura 1.

L'elevazione del lato interno è pari a quello del punto più alto della CWY lungo il prolungamento dell'asse pista.

Essendo la traiettoria di decollo rettilinea, la pendenza della TOCS è misurata sul piano verticale che contiene il prolungamento dell'asse pista.

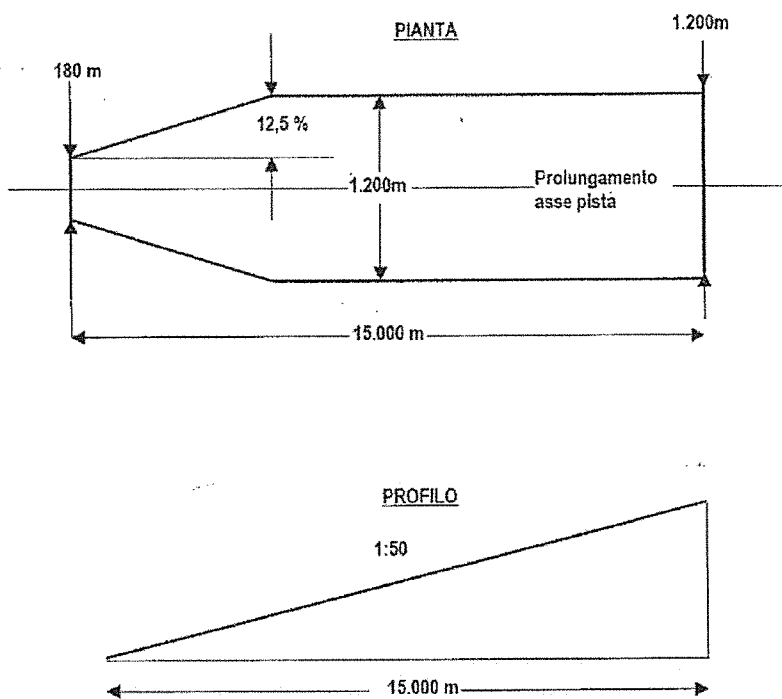


FIGURA 1 – Dimensioni della TOCS

TABELLA 4 – Dimensioni e pendenze della TOCS

Dimensioni e pendenze della TOCS		
Numero di codice	4	
Lunghezza del lato interno	180 m	
Distanza del lato interno dalla fine della TORA	02	90 m
	20	90 m
Divergenze per ciascun lato	12,5%	
Larghezza finale	1.200 m	
Lunghezza	15.000 m	
Pendenza	2 % (1:50)	

Nota: tutte le dimensioni sono misurate orizzontalmente

SUPERFICIE DI AVVICINAMENTO (Approach Surface)

La superficie di avvicinamento è un piano inclinato o una combinazione di piani che terminano 60 m prima della soglia pista, secondo quanto specificato al successivo punto.

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

I limiti della superfici e di avvicinamento sono costituiti da:

- Un lato orizzontale interno di lunghezza determinata, perpendicolare al prolungamento dell'asse pista, sito ad una distanza di 60 m dalla soglia
- Due bordi laterali con origine alle estremità del lato interno e che divergono uniformemente rispetto al prolungamento dell'asse pista ad un rateo determinato
- Un lato esterno parallelo al lato interno

Le dimensioni e la pendenza delle superfici di avvicinamento sono definite in tabella 5.

La pendenza della superficie di avvicinamento si misura nel piano verticale che contiene il prolungamento dell'asse pista o del sentiero di avvicinamento approvato dall'ENAC.

La superficie di avvicinamento diventa orizzontale a partire dal punto dove il piano inclinato previsto incontra il piano orizzontale, situato a 150 m al di sopra della soglia.

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

TABELLA 5 – Dimensioni e pendenze delle superfici di separazione dagli ostacoli

DIMENSIONI E PENDENZE DELLE SUPERFICI DI SEPARAZIONE DAGLI OSTACOLI			
	SUPERFICIE E DIMENSIONI (tutte le dimensioni sono misurate in orizzontale)	AVVICINAMENTI STRUMENTALI NON DI PRECISIONE CODICE 4	AVVICINAMENTI DI PRECISIONE CATEGORIA I CODICE 4
CONICA	Pendenza	5%	5%
	Altezza	100 m	100 m
ORIZZONTALE INTERNA	Altezza	45 m	45 m
	Raggio	4.000 m	4.000 m
INTERNA DI AVVICINAMENTO	Larghezza	-	120 m
	Distanza dalla soglia	-	60 m
	Lunghezza	-	900 m
	Pendenza	-	2 %
AVVICINAMENTO	Lunghezza bordo interno	300 m	300 m
	Distanza dalla soglia	60 m	60 m
	Divergenza (su entrambi i lati)	15 %	15 %
PRIMA SEZIONE	Lunghezza	3.000 m	3.000 m
	Pendenza	2 %	2 %
SECONDA SEZIONE	Lunghezza	3.600 m ^a	3.600 m ^a
	Pendenza	2,5 %	2,5 %
SEZIONE ORIZZONTALE	Lunghezza	8.400 m ^a	8.400 m ^a
	Lunghezza totale	15.000 m	15.000 m
TRANSIZIONE	Pendenza	14,3 %	14,3 %
TRANSIZIONE INTERNA	-	-	33,3 %
ATTERRAGGIO MANCATO	Lunghezza bordo interno	-	120 m
	Distanza dalla soglia	-	1.800 m
	Divergenza (su entrambi i lati)	-	10 %
	Pendenza	-	3,33 %

(a) Lunghezza variabile

SUPERFICIE DI TRANSIZIONE (Transitional Surface - TS)

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).

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

La pendenza della TS misurata in un piano verticale ortogonale all'asse pista è del 14,3 % (1:7).

L' elevazione di ogni punto del bordo inferiore della TS

- lungo il bordo coincidente alla AS è pari alla elevazione della stessa in quel punto;
- lungo la strip è pari alla elevazione del più vicino punto dell'asse pista o del suo prolungamento.

Conseguentemente a quanto sopra specificato la TS lungo la strip sarà curva in quanto il profilo dell'asse pista è curvo. Anche l'intersezione della TS con la superficie orizzontale interna sarà una linea curva.

Il bordo esterno della TS è determinato dall'intersezione tra il piano della TS ed il piano della superficie dell'IHS.

Gli ostacoli che forano la TS sono consentiti in quanto trattasi di aiuti alla navigazione aerea ed in quanto l'intera struttura soddisfa i requisiti di frangibilità applicabili agli ostacoli situati all'interno della strip.

SUPERFICIE ORIZZONTALE INTERNA (Inner Horizontal Surface - IHS)

L'IHS è contenuta in un piano orizzontale posto a 65,95 m (45 m + 20,95 m quota soglia più bassa).

Avendo, l'aeroporto di Alghero una pista di lunghezza non inferiore a 1800 m, il bordo esterno dell'IHS è un piano orizzontale ottenuto con circonferenza di raggio 4.000 m con centro sul punto d'incontro dell'asse pista con i fine pista. Tali circonferenze sono raccordate da tangenti parallele all'asse pista

SUPERFICIE CONICA (Conical Surface - CS)

La CS è una superficie con origine sul limite periferico della IHS e con pendenza verso l'alto e verso l'esterno. Una CS è definita per ogni aeroporto. La pendenza della CS rispetto ad un piano orizzontale è del 5% (1:20). Il bordo esterno della CS è delimitato dal piano orizzontale collocato sopra l'HIS all'altezza riportata nella tabella precedente.

SUPERFICIE ORIZZONTALE ESTERNA (Outer Horizontal Surface - OHS)

Avendo, l'aeroporto di Alghero una pista di lunghezza non inferiore a 1800 m, l'OHS si estende dal limite esterno della CS per un raggio di 15.000 m a partire dal Punto di Riferimento dell'Aeroporto (Aerodrome Reference Point – ARP).

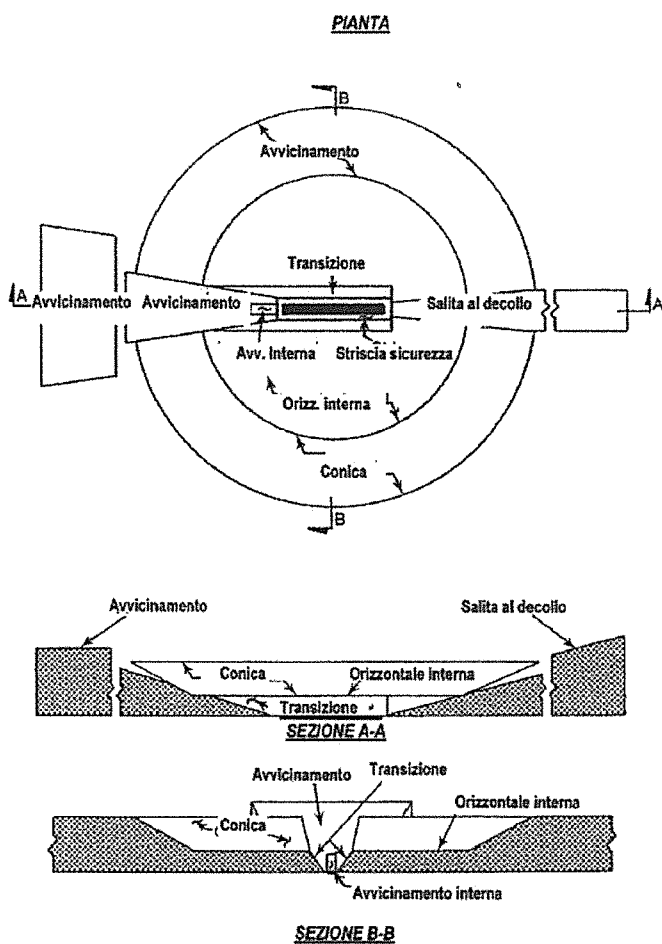


Figura 2 - Denominazione delle diverse superfici di separazione degli ostacoli

ZONA LIBERA DA OSTACOLI (Obstacle Free Zone - OFZ)

Per quanto riguarda la OFZ, tenuto conto di quanto previsto al capitolo 4 punto 8.4 , che prevede l'istituzione della OFZ per operazioni di avvicinamento di cat II e III , essendo su AHO l'avvicinamento di cat I , non è stata presa in considerazione.

4. Elenco dei Comuni il cui territorio è interessato dalla proiezione delle superfici di protezione e limitazione ostacoli

I comuni, il cui territorio è interessato dalla proiezione delle superfici di limitazione ostacoli sono :

- Alghero
- Sassari
- Olmedo
- Putifigari
- Uri

5. Delimitazione dei vincoli

Il Codice della Navigazione, art. 707, prevede che ENAC, al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, individui le aree da sottoporre a vincolo e stabilisca le limitazioni relative agli ostacoli ed ai potenziali pericoli per la navigazione aerea, conformemente alla normativa tecnica internazionale.

ENAC ha recepito la normativa tecnica internazionale all'interno del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti cap. 4.

Gli enti locali, nell'esercizio delle proprie competenze, in ordine alla programmazione ed al governo del territorio, adeguano i propri strumenti di pianificazione alle prescrizioni dell'ENAC.

5.1 Ostacoli alla navigazione aerea

Il Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti al cap. 4 determina, in relazione alle caratteristiche fisiche ed operative dell'aeroporto, le superfici di delimitazione degli ostacoli che non possono essere forate da nuovi manufatti o estensione di quelli esistenti.

Le limitazioni di altezza o di quota in sommità delle nuove costruzioni o delle estensioni di quelle esistenti, nelle aree soggette a vincolo determinate in applicazione del citato Regolamento al cap. 4, sono così definite negli elaborati allegati:

5.1.1 Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli a quota variabile (ALLEGATO 1)

Nei fogli catastali allegati alle mappe (TAV PC X) ed elencati come di seguito indicato, sono riportate le quote massime delle nuove edificazioni al fine di rispettare le superfici di delimitazione degli ostacoli, determinate in funzione delle caratteristiche fisiche ed operative dell'aeroporto di Alghero.

La quota massima di edificazione nelle aree comprese tra due linee di isolivello deve essere determinata per interpolazione lineare tra le due quote limitrofe indicate.

5.1.2 Aree interessate da superfici di delimitazione degli ostacoli orizzontali (ALLEGATO 2)

Per i fogli catastali interessati da superficie di delimitazione degli ostacoli orizzontale sono indicati come di seguito riportato: il numero del foglio, il Comune, il codice catastale e la relativa quota massima di edificazione consentita nelle aree interessate dal foglio catastale stesso.

5.2 Pericoli per la navigazione aerea

Il Codice della Navigazione, art 707, prevede che ENAC, al fine di garantire la sicurezza della navigazione aerea, individui le zone da sottoporre a vincolo e stabilisca le limitazioni relative, oltre che agli ostacoli, anche ai potenziali pericoli per la navigazione aerea.

L'art. 711 dello stesso Codice prescrive che la realizzazione di opere e l'esercizio di attività, che costituiscono un potenziale pericolo alla navigazione aerea, sono subordinati alla autorizzazione di ENAC, che ne accerta il grado di pericolosità ai fini della sicurezza della navigazione aerea.

In relazione alle citate previsioni del Codice della Navigazione, ENAC ha individuato alcune tipologia di attività e di manufatti che, se ubicati nelle aree circostanti l'aeroporto, possono generare una situazione di potenziale pericolo per la sicurezza della navigazione aerea, a prescindere dalla loro altezza al di sopra del livello del terreno.

Pertanto, in aggiunta ai vincoli derivanti dal rispetto delle superfici di delimitazione degli ostacoli (indicati nelle planimetrie PC 01 e PC X), si rende necessario sottoporre a limitazione le aree limitrofe all'aeroporto in relazione ad alcune tipologie di attività o di costruzione, che possono costituire un potenziale pericolo per la sicurezza della navigazione aerea.

Le tipologie di attività o di costruzione, con le relative aree di influenza, sono di seguito elencate.

Le aree di influenza, distinte per ogni tipo di attività o manufatto da realizzare, sono delimitate con colorazione differenziata nelle planimetrie **PC01 A, B, C** in scala 1:25.000.

I Comuni interessati da tali vincoli, connessi con la necessità di evitare la costituzione di pericoli per la navigazione aerea, dovranno inserire nei propri strumenti urbanistici le

conseguenti limitazioni riguardanti l'esercizio di tali nuove attività e/o la realizzazione di nuovi manufatti nelle aree individuate nelle citate planimetrie.

Analogamente le altre Amministrazioni pubbliche, comunque competenti a rilasciare autorizzazioni di nuove costruzioni od attività nelle vicinanze dell'aeroporto, sono tenute a rispettare le limitazioni stesse.

Per eventuali casi specifici, i Comuni o le Amministrazioni pubbliche preposte potranno richiedere ed acquisire la preventiva autorizzazione di ENAC, che valuterà la sussistenza di condizioni di potenziale pericolo e la accettabilità del livello associato di rischio per la navigazione aerea, che deriverebbero dalla presenza della attività o della costruzione oggetto di autorizzazione.

Le aree di influenza, distinte per ogni tipo di attività o manufatto da realizzare, devono essere delimitate con colorazione differenziata nelle planimetrie PC01-A, -B, -C in scala 1:25.000.

Descrizione delle attività o costruzioni e delle relative aree oggetto di limitazione:

1. Tipologia attività o costruzione da sottoporre a limitazione (vedi tav. PC01 A):

- Discariche¹
- Altre fonti attrattive di fauna selvatica nell'intorno aeroportuale², quali:
 - Impianti depurazione acque reflue, laghetti e bacini d'acqua artificiali, canali artificiali, produzioni di acquicoltura, aree naturali protette.
 - Piantagioni coltivazioni agricole e vegetazione estesa.
 - Industrie manifatturiere.
 - Allevamenti di bestiame

Area interessata: l'area interessata dalla limitazione di cui sopra è costituita dall'impronta sul territorio della superficie orizzontale esterna.

¹ Per la valutazione dell'accettabilità delle discariche da realizzare in prossimità degli aeroporti si dovrà far riferimento alle "Linee Guida per la Valutazione della messa in opera di impianti di discarica in prossimità del sedime aeroportuale", pubblicate sul sito ENAC www.enac.gov.it.

² Per la valutazione della accettabilità degli impianti, attività o piantagioni elencate da realizzare in prossimità degli aeroporti, con la individuazione delle tecniche di mitigazione delle fonti di attrazione, si dovrà far riferimento alle "Linee guida relative alla valutazione delle fonti attrattive di fauna selvatica in zone limitrofe agli aeroporti", pubblicate sul sito ENAC www.enac.gov.it.

2. Tipologia attività o costruzione da sottoporre a limitazione (vedi tav. PC01 A):

- Manufatti con finiture esterne riflettenti e campi fotovoltaici³
- Luci pericolose e fuorvianti⁴
- Ciminiere con emissioni di fumi;
- Antenne ed apparati radioelettrici irradianti (indipendentemente dalla loro altezza), che prevedendo l'emissione di onde elettromagnetiche possono creare interferenze con gli apparati di radionavigazione aerea.

Area interessata: l'area interessata dalla limitazione di cui sopra è costituita dall'impronta sul territorio della superficie orizzontale interna e della superficie conica.

3. Tipologia attività o costruzione da sottoporre a limitazione (vedi tav. PC01 B):

- Sorgenti laser e proiettori ad alta intensità (utilizzati nei giochi di luce per intrattenimento)⁴

Area interessata: l'area interessata dalla limitazione di cui sopra è definita dal Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti al Cap. 6 paragrafo 1.3.3.

4. Tipologia attività da sottoporre a limitazione (vedi tav. PC01 C):

- Impianti eolici⁵

Area interessata:

- Area di incompatibilità assoluta costituita dall'impronta sul territorio delle superfici di avvicinamento, di salita al decollo e dell'ATZ "Aerodrom Traffic Zone" (area, di norma circolare, di raggio 5 Mn, pari a km 9.266, con origine dal punto di riferimento dell'aeroporto ARP o di dimensioni e forma

³ Per manufatti di considerevoli dimensioni, che presentano estese vetrate o superfici esterne riflettenti, e per i campi fotovoltaici di dimensioni consistenti ubicati al di sotto della superficie orizzontale interna e della superficie conica dovrà essere effettuato e presentato ad ENAC uno studio che valuti l'impatto del fenomeno della riflessione della luce, che possa comportare un eventuale abbagliamento ai piloti impegnato nelle operazioni di atterraggio e di circuitazione.

⁴ Per la valutazione di accettabilità di luci fuorvianti si dovrà fare riferimento ai requisiti indicati dal Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti Cap. 6, paragrafo 1.3.

⁵ I requisiti di riferimento per l'ubicazione dei parchi eolici sono conformi a quanto già previsto dalla lettera circolare n. 0013259 datata 25/02/2010 di ENAC, pubblicate sul sito ENAC www.enac.gov.it.

diversamente definite nella pubblicazione aeronautica AIP vigente per l'aeroporto in questione).

- Area in cui è comunque richiesta una valutazione specifica di ENAC, ovvero l'area ricompresa tra il limite esterno dell'ATZ e la circonferenza di raggio a partire dal Punto di Riferimento dell'Aeroporto (Airport Reference Point – ARP), pari a 15.000 m per l'aeroporto di Alghero, la cui pista ha lunghezza non inferiore a 1800 m.

6. Descrizione della simbologia applicata nelle mappe ostacoli

La **Tavola PG01** è una planimetria elaborata su base cartografica C.T.R. (Cartografia Tecnica Regionale) in scala 1:25.000.

Nella planimetria PG01 è stato riportato:

- Il layout della pista di volo.
- Il confine aeroportuale rappresentato utilizzando la simbologia crociata di colore nero (x-x-x) con tratto sottile.
- Le superfici di delimitazione degli ostacoli, previste al cap. 4 del Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti, per le quali la rappresentazione dei bordi delle superfici è stata differenziata dal punto di vista cromatico secondo quanto riportato di seguito (tra parentesi l'equivalente codifica della scala cromatica digitale):

- Superficie di salita al decollo: colore azzurro (170), linea continua.
- Superficie di avvicinamento: colore rosso (10), linea continua.
- Superficie di transizione: colore verde (70), linea continua.
- Superficie orizzontale interna: colore arancio (40), linea continua.
- Superficie conica: colore arancio (40), linea continua.
- Superficie orizzontale esterna: colore arancio (40), linea continua.

Nella rappresentazione grafica, per le superfici sopra riportate, sono state indicate le curve isolivello con relativa quota altimetrica, secondo gli intervalli riportati di seguito:

- Superficie di salita al decollo: curve isolivello ogni 5 metri, linea tratteggiata.
- Superficie di avvicinamento: curve isolivello ogni 5 metri, linea tratteggiata.
- + - Superficie di transizione: curve isolivello ogni 10 metri, linea tratteggiata.
- Superficie conica: curve isolivello ogni 20 metri, linea tratteggiata.
- L'identificazione dei confini comunali interessati dalle limitazioni e il nome del relativo comune.
- Un'apposita legenda della simbologia adottata.

La base cartografica è stata rappresentata in colore grigio (9) al fine di migliorare la leggibilità della tavola.

Nelle planimetrie è sempre indicato il nord.

Tavola PG02

Planimetria elaborata su base cartografica C.T.R. (Cartografia Tecnica Regionale) in scala 1:25.000.

Nella planimetria PG02 è stata riportata un'unica superficie di delimitazione ostacoli derivante dall'involuppo delle superfici rappresentate nella PG01. L'involuppo delle superfici è stato effettuato applicando il principio dell'individuazione delle condizioni più penalizzanti in termini di altezza altimetrica. I bordi interni ed esterni della superficie derivante dall'operazione di involuppo sono stati rappresentati in colore nero (7) mentre la base cartografica è stata rappresentata sempre in colore grigio (9). Anche in questo caso sono state riportate le curve isolivello altimetrico della superficie di involuppo rispettando gli intervalli altimetrici già indicati per la PG01.

Tavola PG03

Planimetria elaborata su base cartografica C.T.R. (Cartografia Tecnica Regionale) in scala 1:25.000.

Nella planimetria PG03 sono rappresentate le curve isolivello del territorio (con indicazione delle relative quote) sulle quali sono state delimitate, mediante tratteggio colorato in rosso, le aree in cui il terreno forma le superfici di delimitazione degli ostacoli; sono inoltre indicati i comuni interessati dalla foratura.

Tavole PC01 e PC01-a-b-c

Rimangono valide le modalità di rappresentazione grafica già illustrate per le tavole precedenti.

Tavole PCX

In tali tavole sono stati riprodotti singolarmente i fogli catastali, nella loro scala ufficiale, riportando su di essi la parte di superficie di involuppo con le relative quote altimetriche assolute delle curve di isolivello, che interessano l'area di territorio oggetto del foglio stesso. Rimangono valide le modalità di rappresentazione grafica già illustrate per le tavole precedenti.

ALLEGATO 1

AREE INTERESSATE DA SUPERFICI DELIMITAZIONE OSTACOLI A QUOTA VARIABILE

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	SUPERFICIE	N. TAVOLA
1	ALGHERO	A192	CONICA	PC02
2	ALGHERO	A192	CONICA	PC03
3	ALGHERO	A192	CONICA	PC04
4	ALGHERO	A192	CONICA	PC05
5	ALGHERO	A192	CONICA	PC06
6	ALGHERO	A192	SALITA AL DECOLLO/TRANSIZIONE	PC07
7	ALGHERO	A192	CONICA	PC08
8	ALGHERO	A192	AVVICINAMENTO/TRANSIZIONE	PC09
9	ALGHERO	A192	CONICA	PC10
11	ALGHERO	A192	AVVICINAMENTO/TRANSIZIONE	PC11
12	ALGHERO	A192	SALITA AL DECOLLO/TRANSIZIONE	PC12
13	ALGHERO	A192	CONICA	PC13
15	ALGHERO	A192	CONICA	PC14
20	ALGHERO	A192	CONICA	PC15
21	ALGHERO	A192	CONICA	PC16
24	ALGHERO	A192	CONICA	PC17
25	ALGHERO	A192	SALITA AL DECOLLO/TRANSIZIONE	PC18
26	ALGHERO	A192	TRANSIZIONE	PC19
27	ALGHERO	A192	CONICA	PC20
28	ALGHERO	A192	CONICA	PC21
32	ALGHERO	A192	CONICA	PC22
32 allegato Y	ALGHERO	A192	CONICA	PC23
32 allegato Z	ALGHERO	A192	CONICA	PC24
33	ALGHERO	A192	CONICA	PC25
34	ALGHERO	A192	SALITA AL DECOLLO /TRANSIZIONE	PC26
35	ALGHERO	A192	SALITA AL DECOLLO/TRANSIZIONE	PC27
37	ALGHERO	A192	CONICA	PC28
37 allegato Z	ALGHERO	A192	CONICA	PC29
38	ALGHERO	A192	CONICA	PC30
39	ALGHERO	A192	CONICA	PC31
40	ALGHERO	A192	CONICA	PC32
41	ALGHERO	A192	CONICA	PC33
42	ALGHERO	A192	CONICA	PC34
43	ALGHERO	A192	CONICA	PC35
48	ALGHERO	A192	CONICA	PC36
48 allegato Y	ALGHERO	A192	CONICA/AVVICINAMENTO	PC37
48 allegato Z	ALGHERO	A192	AVVICINAMENTO	PC38
49	ALGHERO	A192	CONICA	PC39
49 allegato A	ALGHERO	A192	CONICA	PC40
49 allegato B	ALGHERO	A192	CONICA	PC41
49 allegato X	ALGHERO	A192	CONICA	PC42
49 allegato Y	ALGHERO	A192	CONICA	PC43
50	ALGHERO	A192	CONICA	PC44
50 allegato Y	ALGHERO	A192	CONICA	PC45
50 allegato Z	ALGHERO	A192	CONICA	PC46
50 allegato P	ALGHERO	A192	CONICA	PC47
50 allegato PZ	ALGHERO	A192	CONICA	PC48

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	SUPERFICIE	N. TAVOLA
51	ALGHERO	A192	CONICA	PC49
52	ALGHERO	A192	CONICA	PC50
53	ALGHERO	A192	CONICA	PC51
54	ALGHERO	A192	CONICA	PC52
55	ALGHERO	A192	CONICA	PC53
56	ALGHERO	A192	CONICA	PC54
57	ALGHERO	A192	CONICA	PC55
60	ALGHERO	A192	CONICA	PC56
61	ALGHERO	A192	CONICA	PC57
61 allegato Q	ALGHERO	A192	CONICA	PC58
61 allegato QZ	ALGHERO	A192	CONICA	PC59
61 allegato R	ALGHERO	A192	CONICA	PC60
61 allegato RZ	ALGHERO	A192	CONICA	PC61
62	ALGHERO	A192	CONICA	PC62

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	SUPERFICIE	N. TAVOLA
41	SASSARI NURRA	I452B	AVVICINAMENTO	PC81
42	SASSARI NURRA	I452B	AVVICINAMENTO	PC82
43	SASSARI NURRA	I452B	AVVICINAMENTO	PC83
58	SASSARI NURRA	I452B	AVVICINAMENTO	PC93
59	SASSARI NURRA	I452B	AVVICINAMENTO	PC94
60	SASSARI NURRA	I452B	AVVICINAMENTO	PC95
67	SASSARI NURRA	I452B	AVVICINAMENTO	PC99
68	SASSARI NURRA	I452B	AVVICINAMENTO	PC100
88	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC102
88 allegato A	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC103
90	SASSARI NURRA	I452B	SALITA AL DECOLLO	PC104
91	SASSARI NURRA	I452B	SALITA AL DECOLLO	PC105
91 allegato A	SASSARI NURRA	I452B	SALITA AL DECOLLO	PC106
92	SASSARI NURRA	I452B	SALITA AL DECOLLO	PC107
97	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC110
98	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC111
99	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC112
100	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC113
101	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC114
105	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC117
106	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC118
107	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC119
108	SASSARI NURRA	I452B	SALITA AL DECOLLO	PC120
109	SASSARI NURRA	I452B	CONICA	PC121

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	SUPERFICIE	N. TAVOLA
2	OLMEDO	G046	CONICA	PC71
3	OLMEDO	G046	CONICA	PC72
4	OLMEDO	G046	CONICA	PC73
5	OLMEDO	G046	CONICA	PC74

ALLEGATO 2

AREE INTERESSATE DA SUPERFICI DELIMITAZIONE OSTACOLI ORIZZONTALI

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	ALTEZZA MASSIMA	PROGRESSIVO
1 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	1
2 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	2
10	ALGHERO	A192	65,95 mt	3
14	ALGHERO	A192	165,95 mt	4
14 allegato Y	ALGHERO	A192	165,95 mt	5
14 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	6
16	ALGHERO	A192	65,95 mt	7
17	ALGHERO	A192	65,95 mt	8
18	ALGHERO	A192	165,95 mt	9
18 allegato X	ALGHERO	A192	165,95 mt	10
18 allegato Y	ALGHERO	A192	165,95 mt	11
18 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	12
19	ALGHERO	A192	165,95 mt	13
19 allegato Y	ALGHERO	A192	165,95 mt	14
19 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	15
22	ALGHERO	A192	165,95 mt	16
22 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	17
23	ALGHERO	A192	165,95 mt	18
23 allegato Y	ALGHERO	A192	165,95 mt	19
23 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	20
29	ALGHERO	A192	165,95 mt	21
30	ALGHERO	A192	165,95 mt	22
31	ALGHERO	A192	165,95 mt	23
36	ALGHERO	A192	65,95 mt	24
44	ALGHERO	A192	165,95 mt	25
45	ALGHERO	A192	165,95 mt	26
45 allegato w	ALGHERO	A192	165,95 mt	27
45 allegato X	ALGHERO	A192	165,95 mt	28
45 allegato Y	ALGHERO	A192	165,95 mt	29
45 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	30
46	ALGHERO	A192	165,95 mt	31
46 allegato A	ALGHERO	A192	165,95 mt	32
46 allegato Y	ALGHERO	A192	165,95 mt	33
47	ALGHERO	A192	165,95 mt	34
47 allegato X	ALGHERO	A192	165,95 mt	35
47 allegato Y	ALGHERO	A192	165,95 mt	36
47 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	37
49 allegato Z	ALGHERO	A192	65,95 mt	38
49 allegato H	ALGHERO	A192	65,95 mt	39
49 allegato HY	ALGHERO	A192	65,95 mt	40
49 allegato HZ	ALGHERO	A192	65,95 mt	41
58	ALGHERO	A192	165,95 mt	42
59	ALGHERO	A192	165,95 mt	43
63	ALGHERO	A192	165,95 mt	44
64	ALGHERO	A192	165,95 mt	45
64 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	46

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	ALTEZZA MASSIMA	PROGRESSIVO
64 allegato F	ALGHERO	A192	165,95 mt	47
64 allegato FZ	ALGHERO	A192	165,95 mt	48
65	ALGHERO	A192	165,95 mt	49
65 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	50
65 allegato G	ALGHERO	A192	165,95 mt	51
65 allegato GZ	ALGHERO	A192	165,95 mt	52
66	ALGHERO	A192	165,95 mt	53
66 allegato A	ALGHERO	A192	165,95 mt	54
67	ALGHERO	A192	165,95 mt	55
68	ALGHERO	A192	165,95 mt	56
69	ALGHERO	A192	165,95 mt	57
69 allegato A	ALGHERO	A192	165,95 mt	58
70	ALGHERO	A192	165,95 mt	59
71	ALGHERO	A192	165,95 mt	60
71 allegato A	ALGHERO	A192	165,95 mt	61
71 allegato B	ALGHERO	A192	165,95 mt	62
71 allegato BZ	ALGHERO	A192	165,95 mt	63
71 allegato C	ALGHERO	A192	165,95 mt	64
71 allegato CZ	ALGHERO	A192	165,95 mt	65
71 allegato D	ALGHERO	A192	165,95 mt	66
71 allegato E	ALGHERO	A192	165,95 mt	67
71 allegato I	ALGHERO	A192	165,95 mt	68
71 allegato M	ALGHERO	A192	165,95 mt	69
71 allegato MZ	ALGHERO	A192	165,95 mt	70
71 allegato N	ALGHERO	A192	165,95 mt	71
72	ALGHERO	A192	165,95 mt	72
72 allegato L	ALGHERO	A192	165,95 mt	73
73	ALGHERO	A192	165,95 mt	74
74	ALGHERO	A192	165,95 mt	75
75	ALGHERO	A192	165,95 mt	76
75 allegato A	ALGHERO	A192	165,95 mt	77
76	ALGHERO	A192	165,95 mt	78
77	ALGHERO	A192	165,95 mt	79
77 allegato O	ALGHERO	A192	165,95 mt	80
78	ALGHERO	A192	165,95 mt	81
78 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	82
79	ALGHERO	A192	165,95 mt	83
80	ALGHERO	A192	165,95 mt	84
81	ALGHERO	A192	165,95 mt	85
82	ALGHERO	A192	165,95 mt	86
83	ALGHERO	A192	165,95 mt	87 (PC63)
84	ALGHERO	A192	165,95 mt	88
84 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	89
85	ALGHERO	A192	165,95 mt	90
86	ALGHERO	A192	165,95 mt	91
87	ALGHERO	A192	165,95 mt	92
87 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	93
88	ALGHERO	A192	165,95 mt	94
89	ALGHERO	A192	165,95 mt	95
90	ALGHERO	A192	165,95 mt	96

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	ALTEZZA MASSIMA	PROGRESSIVO
91	ALGHERO	A192	165,95 mt	97 (PC64)
92	ALGHERO	A192	165,95 mt	98 (PC65)
93	ALGHERO	A192	165,95 mt	99
93 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	100
94	ALGHERO	A192	165,95 mt	101 (PC66)
95	ALGHERO	A192	165,95 mt	102 (PC67)
95 allegato Y	ALGHERO	A192	165,95 mt	103 (PC68)
95 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	104 (PC 69)
96	ALGHERO	A192	165,95 mt	105 (PC70)
97	ALGHERO	A192	165,95 mt	106
97 allegato Y	ALGHERO	A192	165,95 mt	107
97 allegato Z	ALGHERO	A192	165,95 mt	108

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	ALTEZZA MASSIMA	PROGRESSIVO
47	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	109 (PC84)
48	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	110 (PC85)
49	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	111 (PC86)
50	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	112 (PC87)
51	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	113 (PC88)
52	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	114 (PC89)
53	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	115 (PC 90)
54	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	116 (PC91)
55	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	117 (PC92)
56	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	118
57	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	119
58	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	120 (PC93)
61	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	121 (PC96)
61 allegato Z	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	122 (PC97)
62	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	123 (PC98)
63	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	124
63 allegato A	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	125
64	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	126
65	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	127
65 allegato A	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	128
65 allegato E	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	129
66	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	130
70	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	131
70 allegato Y	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	132
70 allegato Z	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	133
71	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	134
72	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	135
73	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	136
74	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	137
75	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	138
75 allegato A	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	139
76	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	140
76 allegato A	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	141
77	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	142
78	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	143

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	ALTEZZA MASSIMA	PROGRESSIVO
79	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	144
80	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	145
81	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	146
82	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	147
83	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	148 (PC101)
83 allegato A	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	149
84	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	150
84 allegato Y	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	151
84 allegato Z	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	152
85	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	153
85 allegato Z	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	154
86	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	155
86 allegato A	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	156
87	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	157
87 allegato A	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	158
89	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	159
93	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	160
94	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	161 (PC108)
95	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	162 (PC109)
96	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	163
96 allegato Z	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	164
102	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	165
103	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	166
104	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	167 (PC116)
105 allegato Z	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	168
110	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	169
111	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	170
112	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	171 (PC122)
113	SASSARI NURRA	I452B	165,95 mt	172

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	ALTEZZA MASSIMA	PROGRESSIVO
1	OLMEDO	G046	165,95 mt	173
5 allegato A	OLMEDO	G046	165,95 mt	174
6	OLMEDO	G046	165,95 mt	175
6 allegato A	OLMEDO	G046	165,95 mt	176
7	OLMEDO	G046	165,95 mt	177
8	OLMEDO	G046	165,95 mt	178
9	OLMEDO	G046	165,95 mt	179
10	OLMEDO	G046	165,95 mt	180
11	OLMEDO	G046	165,95 mt	181

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	ALTEZZA MASSIMA	PROGRESSIVO
1	URI	L503	165,95 mt	182 (PC123)
2	URI	L503	165,95 mt	183 (PC124)
3	URI	L503	165,95 mt	184
4	URI	L503	165,95 mt	185 (PC125)
4 allegato A	URI	L503	165,95 mt	186
10	URI	L503	165,95 mt	187
11	URI	L503	165,95 mt	188
12	URI	L503	165,95 mt	189 (PC126)
16	URI	L503	165,95 mt	190 (PC127)
20	URI	L503	165,95 mt	191
21	URI	L503	165,95 mt	192 (PC128)
22	URI	L503	165,95 mt	193 (PC129)
25	URI	L503	165,95 mt	194 (PC130)
26	URI	L503	165,95 mt	195 (PC131)
27	URI	L503	165,95 mt	196 (PC132)

FOGLIO	COMUNE	CODICE COMUNE	ALTEZZA MASSIMA	PROGRESSIVO
1	PUTIFIGARI	H095	165,95 mt	197
2	PUTIFIGARI	H095	165,95 mt	198
3	PUTI FIGARI	H095	165,95 mt	199
4	PUTI FIGARI	H095	165,95 mt	200
5	PUTI FIGARI	H095	165,95 mt	201
6	PUTI FIGARI	H095	165,95 mt	202 (PC75)
7	PUTI FIGARI	H095	165,95 mt	203 (PC76)
8	PUTI FIGARI	H095	165,95 mt	204 (PC77)
9	PUTI FIGARI	H095	165,95 mt	205 (PC78)
10	PUTI FIGARI	H095	165,95 mt	206 (PC79)
15	PUTI FIGARI	H095	165,95 mt	207 (PC80)

Alghero, 7 Novembre 2011

Il Post Holder Progettazione

Ing. Gianluca Langella

Bur n. 11 del 03/02/2012

COMUNE DI CASALE SUL SILE (TREVISO)

Avviso di deposito mappe di vincolo di cui all'art. 707 del codice di di navigazione – aeroporto di venezia – ostacoli e pericoli alla navigazion aerea. avviso di deposito.

Il Responsabile dell'area servizi tecnici

e gestione del territorio

Visto che con Dispositivo Dirigenziale n. 012/IOP/MV/ del 6 dicembre 2011 sono state approvate le mappe di vincolo dell'aeroporto di Venezia, i cui elaborati progettuali sono stati predisposti, su incarico di ENAC, a cura del gestore aeroportuale in qualità di soggetto titolare del certificato di aeroporto;

Visto l'obbligo di pubblicazione previsto dal comma 3 dell'art. 707 del Codice di Navigazione;

AVVISA

che il supporto informatico contenente le mappe di vincolo relative all'aeroporto di Venezia, costituite da " Relazione" ed "Elaborati Grafici" è depositato dal 17/01/2012 al 17/03/2012 ai sensi e per gli effetti dell'art. 707 del Codice della navigazione, presso l'Ufficio Urbanistica dell'Area 3 Tecnica, consultabile nel sito web del Comune di Casale sul Sile (<http://www.comunecasale.tv.it> – servizi tecnici e di gestione del territorio – ufficio urbanistica);

Gli interessati potranno notificare le eventuali opposizioni entro 60 giorni dall'avviso di deposito pubblicato nel BUR, di cui all'art. 708 del Codice della navigazione, direttamente a: ENAC – Direzione Operatività, Viale del Castro Pretorio n. 118 – 00185 Roma.

Visto il "Codice della navigazione" approvato con RD 30 marzo 1942, n. 327, aggiornato al D.Lgs. 15 marzo 2006, n. 151 ;

Il Responsabile area servizi tecnici e di gestione del territorio Arch. Agostino Furlanetto

Bur n. 11 del 03/02/2012

COMUNE DI CASIER (TREVISO)

Avviso di deposito delle mappe di vincolo dell'aeroporto di Venezia.

Visto il "Codice della navigazione" approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, si comunica che con Dispositivo Dirigenziale n. 012/IOP/MV/ del 06/12/2011 sono state approvate le mappe di vincolo dell'aeroporto di Venezia, i cui elaborati progettuali, costituiti da Relazione tecnica e da Elaborati grafici sono stati predisposti, su incarico di ENAC, a cura del gestore aeroportuale in qualità di soggetto titolare del certificato di aeroporto.

Il CD-rom contenente la copia delle suddette mappe di vincolo è depositato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 707 del Codice della navigazione, presso l'Ufficio Urbanistica del Settore Uso e Assetto Territorio e dal 10/01/2012 tale materiale è consultabile all'Albo Pretorio on-line del Comune di Casier.

Gli interessati potranno notificare le eventuali opposizioni, di cui all'art. 708 del Codice della navigazione, direttamente a: ENAC – Direzione Operatività, Viale del Castro Pretorio n. 118 – 00185 Roma.

Il Responsabile del Settore Paola Bandoli

Bur n. 11 del 03/02/2012

COMUNE DI RONCADE (TREVISO)

Avviso di deposito delle mappe di vincolo dell'aeroporto di Venezia.

Visto il "Codice della navigazione" approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, si comunica che con Dispositivo Dirigenziale n. 012/IOP/MV/ del 06/12/2011 sono state approvate le mappe di vincolo dell'aeroporto di Venezia, i cui elaborati progettuali, costituiti da Relazione tecnica e da Elaborati grafici sono stati predisposti, su incarico di ENAC, a cura del gestore aeroportuale in qualità di soggetto titolare del certificato di aeroporto.

Il CD-rom contenente la copia delle suddette mappe di vincolo è depositato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 707 del Codice della navigazione, presso il Settore Tecnico-Ufficio Urbanistica e dal 24/01/2012 tale materiale è consultabile all'Albo Pretorio on-line del Comune di Roncade.

Gli interessati potranno notificare le eventuali opposizioni, di cui all'art. 708 del Codice della navigazione, direttamente a: ENAC – Direzione Operatività, Viale del Castro Pretorio n. 118 – 00185 Roma.

Il Responsabile del Settore Tecnico – Lillo arch. Alessandro

Bur n. 14 del 17/02/2012

COMUNE DI PREGANZIOL (TREVISO)

Avviso di deposito delle mappe di vincolo dell'aeroporto di Venezia.

Visto il 'Codice della navigazione' approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, si comunica che con Dispositivo Dirigenziale n. 012/IOP/MV/ del 06/12/2011 sono state approvate le mappe di vincolo dell'aeroporto di Venezia, i cui elaborati progettuali, costituiti da Relazione tecnica e da Elaborati grafici sono stati predisposti, su incarico di ENAC, a cura del gestore aeroportuale in qualità di soggetto titolare del certificato di aeroporto. Il CD-rom contenente la copia delle suddette mappe di vincolo è depositato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 707 del Codice della navigazione, presso il Servizio Urbanistica Edilizia Pubblica e Privata del Settore III – Politiche del Territorio e tale materiale è consultabile sul sito web del Comune di Preganziol (www.comune.preganziol.tv.it). Gli interessati potranno notificare le eventuali opposizioni, di cui all'art. 708 del Codice della navigazione, direttamente a: ENAC – Direzione Operatività, Viale del Castro Pretorio n. 118 – 00185 Roma.

Il Responsabile del Settore Geom. Lucio Baldassa

Bur n. 26 del 06/04/2012

COMUNE DI SILEA (TREVISO)

Avviso di deposito delle mappe di vincolo dell'aeroporto di venezia.

Visto il "Codice della navigazione" approvato con RD 30 marzo 1942, n. 327, si comunica che con dispositivo dirigenziale n. 012/IOP/MV/ del 06/12/2011 sono state approvate le mappe di vincolo dell'aeroporto di Venezia, i cui elaborati progettuali sono stati predisposti, su incarico dell'ENAC, a cura del gestore aeroportuale in qualità di soggetto titolare del certificato di aeroporto;

Il CD-rom contenente le mappe di vincolo relative all'aeroporto di Venezia, costituite da "Relazione" ed "Elaborati grafici" è depositato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 707 del codice della navigazione presso l'ufficio Urbanistica dell'Area 4 Gestione Territorio e dal 21/03/2012 tale materiale è consultabile all'albo pretorio on-line del Comune di Silea.

Gli interessati potranno notificare le eventuali opposizioni entro 60 giorni dall'avviso di deposito pubblicato nel BUR, di cui all'art. 708 del Codice della Navigazione, direttamente a: ENAC – Direzione Operatività, Viale del Castro Pretorio n. 118 – 00185 Roma

Il Responsabile Area 4[^] geom. Antonio Vedelago

Bur n. 61 del 03/08/2012

COMUNE DI MOGLIANO VENETO (TREVISO)

Avviso deposito mappe di vincolo relative all'aeroporto di Venezia redatte dall'Enac.

Si comunica che a partire dal 03/08/2012, per 15 gg consecutivi, saranno depositati presso l'Ufficio Pianificazione-Sit del Comune di Mogliano Veneto, le mappe di vincolo relative all'aeroporto di Venezia redatte dall'ENAC. Eventuali opposizioni, ai sensi dell'art. 708 del codice di Navigazione, potranno essere notificate all'ENAC di Roma, oltre che al Comune di Mogliano Veneto.

Rif. Ufficio Urbanistica SIT – Comune Mogliano V.to – tel 0415930405

Sist Salvina – Dirigente II° Settore

di Alessandro Zago

Aeroporto «Canova»: continua a bastare un po' di nebbia per bloccare atterraggi e partenze.

Come è capitato, per l'ennesima volta, domenica scorsa: quattro voli saltati nella mattinata. E i voli continueranno a saltare, sempre causa nebbia, per colpa di una firma mancante su un pezzo di carta. Ossia per colpa della solita burocrazia.

E tutto questo nonostante lo scalo sia dotato, ormai da tre anni, dei necessari dispositivi per garantire il traffico aereo in (quasi) tutte le condizioni meteorologiche, ossia il passaggio dalla prima categoria (voli con nebbia permessi solo con visibilità minima orizzontale di 600 metri) alla seconda categoria (visibilità a 350 metri). Mancava solo l'adeguamento della pista, per passare alla seconda categoria. E infatti nel 2011 si è messo in moto il cantiere, che ha portato alla chiusura dello scalo per mesi e alla spesa da parte di AerTre e Save di 16 milioni di euro. Scalo che ha riaperto i battenti nei primi giorni del dicembre 2011. Da oltre dieci mesi a questa parte, quindi, all'aeroporto «Canova» tutto è pronto per atterrare e decollare anche in presenza di nebbia. Però ogni volta che il cielo si vela, gli aerei non possono né decollare né atterrare: a paralizzare lo scalo è appunto una firma mancante. Solo una firma.

Quella dell'aeronautica militare: l'aeroporto di Treviso è infatti una struttura civile però il service provider (ossia il fornitore di servizi) è l'aeronautica militare. E quindi i due via libera per adottare la seconda categoria dovevano arrivare dall'Enac (ente nazionale di aviazione civile), che ha dato l'ok da tempo, e dall'aeronautica militare, che ha l'incartamento da mesi. Ma non firma.

E così, di questo passo, si profila un inverno all'insegna dei disagi: ogni volta che calerà la nebbia sarà blocco totale del traffico aereo, fino a che non arriverà appunto l'ultimo nullaosta. La trevigiana AerTre (la società che gestisce lo scalo) e Save (la società veneziana che ha inglobato quasi tutte le quote di AerTre) sono in attesa da mesi della firma necessaria



L'ingresso dell'aeroporto «Canova» di Treviso: la nebbia continua a bloccare i voli

Aerei fermi con la nebbia perché manca una firma

«Canova», voli a singhiozzo: l'aeronautica militare «blocca» la seconda categoria. Si attende da mesi il nullaosta per usare i dispositivi anti-foschia, gi

Comitati e Tar, guerra sul limite di atterraggi e decolli

Troppi voli sul «Canova»: per il Tar il limite di voli annui «da e per» lo scalo trevigiano deve essere di 16.300. Però sono di più, dato che solo da gennaio ad agosto sono già stati 14.016. Un Tar del Veneto che se da una parte alla fine ha bocciato il ricorso del Comitato contro l'ampliamento dello scalo, dall'altra con la sua sentenza di tre mesi fa ha messo nero su bianco cifre importanti, numeri sui quali ora ci sarà battaglia. All'orizzonte si profila

un esposto in Procura da parte del Comitato. Intenzionato a far rispettare tale limite che venne definito nel 2007 dal ministero dell'Ambiente. Il presidente del Comitato Dante Faraoni non va per il sottile: «Faremo un esposto in Procura e se nessuno interviene bloccheremo l'aeroporto». Probabili quindi altre battaglie fra Comitato e Save anche davanti all'Enac, l'ente preposto per il controllo dei voli. (I.c.)

per sbloccare l'imbarazzante stallo. E intanto i viaggiatori, compresi i turisti diretti a Treviso, vivono disagi continui.

Ma non si tratta dell'unica anomalia del «Canova»: oltre al blocco della seconda categoria, a fine maggio è pure scadu-

ta la concessione ventennale per la gestione dello scalo. E quella nuova, la quarantennale, accaparratasi dalla Save, che ha promesso 130 milioni di investimenti per i prossimi 40 anni, non è ancora stata data dal governo Monti. A rigor

di logica, quindi, da giugno l'aeroporto di Treviso dovrebbe essere chiuso al traffico aereo. Eppure i voli continuano ad esserci (nebbia permettendo) perché siamo in Italia e quindi è scattata, tacitamente, la solita proroga inattesa gra-

zie alla speciale... bone de... di impo... scalo, ri... zione g... dell'Am... necessa... mento c... scorso i... proteste... fatti han... il Tar. E... strativo... turno a... sto la sos... attesa di... durata p... ché resa... so al Con... dall'Enac... le ruspe... ne, il Tar... Treviso d

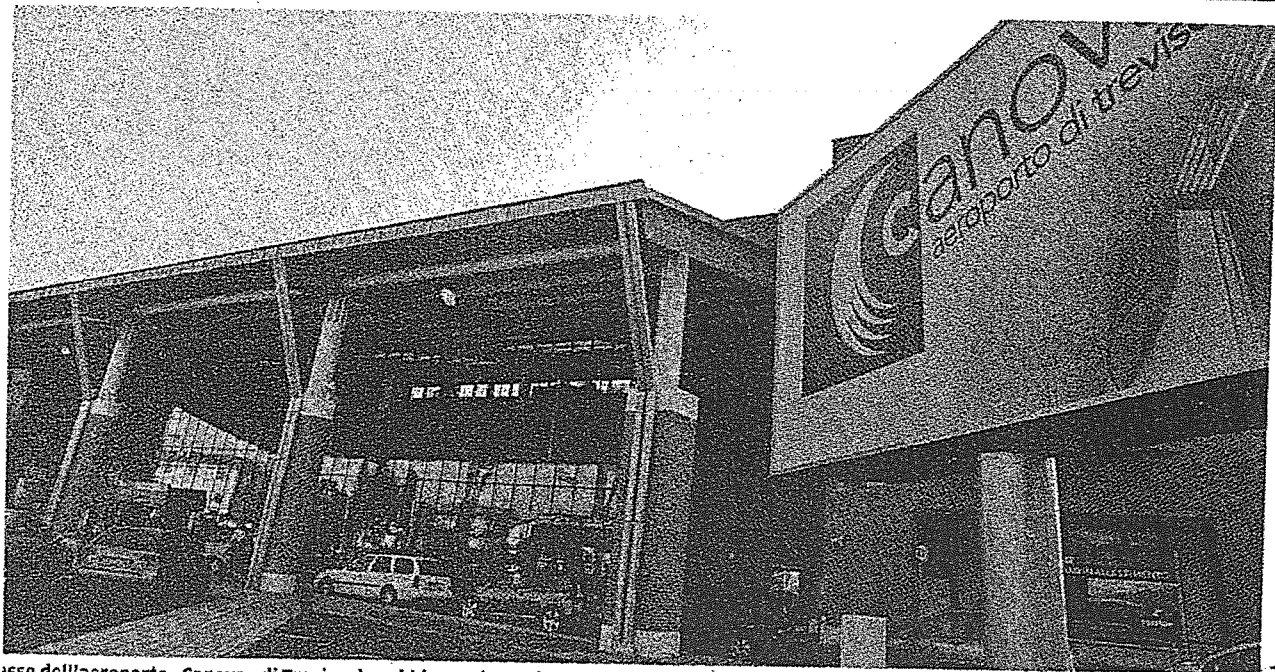
Biblio nuova. E aperta solo 6 ore

Pd: costata 700 mila, la struttura di S. Antonino funziona a scartamento ridotto

A Sant'Antonino c'è una biblioteca comunale che quasi nessuno conosce e utilizza. Anche

come ad una nuova biblioteca di quartiere, tra l'altro collegata al





Il disastro dell'aeroporto «Canova» di Treviso: la nebbia continua a bloccare i voli

Aerei fermi con la nebbia perché manca una firma

«Canova», voli a singhiozzo: l'aeronautica militare «blocca» la seconda categoria. Si tende da mesi il nullaosta per usare i dispositivi anti-foschia, già installati

Comitati e Tar, guerra sul limite di atterraggi e decolli

I voli sul «Canova»: per il Tar il limite di voli «da e per» lo scalo trevigiano deve essere di 16.300. Però sono di più, dato che solo da gennaio scorso sono già stati 14.016. Un Tar del Veneto da una parte alla fine ha bocciato il ricorso presentato contro l'ampliamento dello scalo, tra con la sua sentenza di tre mesi fa ha messo nero su bianco cifre importanti; numeri sui quali ci sarà battaglia. All'orizzonte si profila

un esposto in Procura da parte del Comitato intenzionato a far rispettare tale limite che venne definito nel 2007 dal ministero dell'Ambiente. Il presidente del Comitato Dante Faraoni non va per il sottile: «Faremo un esposto in Procura e se nessuno interviene bloccheremo l'aeroporto». Probabili quindi altre battaglie fra Comitato e Save anche davanti all'Enac, l'ente preposto per il controllo dei voli. (I.C.)

occorrere l'imbarazzante: intanto i viaggiatori, si i turisti diretti a Treviso, sono disagi continui.

on si tratta dell'unica categoria del «Canova»: oltre alla seconda categoria, la terza è pure scaduta

ta la concessione ventennale per la gestione dello scalo. E quella nuova, la quarantennale, accaparratasi dalla Save, che ha promesso 130 milioni di investimenti per i prossimi 40 anni, non è ancora stata data dal governo Monti. A rigor

di logica, quindi, da giugno l'aeroporto di Treviso dovrebbe essere chiuso al traffico aereo. Eppure i voli continuano ad esserci (nebbia permettendo) perché siamo in Italia e quindi è scattata, tacitamente, la solita proroga inattesa gra-

zie alla solita, faticosa legge speciale. Ma c'è anche il bubbone della Via, la Valutazione di impatto ambientale dello scalo, ritenuta però dalla direzione generale del ministero dell'Ambiente e dall'Enac non necessaria ai fini dell'ampliamento della pista, fatto che lo scorso anno ha scatenato le proteste dei comitati, che infatti hanno chiamato in causa il Tar. E il tribunale amministrativo regionale lo scorso autunno aveva addirittura chiesto la sospensione dei lavori in attesa di giudizio, sospensione durata poche settimane perché resa di fatto nulla dal ricorso al Consiglio di Stato avviato dall'Enac, che rimise in moto le ruspe. Lo scorso luglio, infine, il Tar ha posto il limite a Treviso di 16.300 voli all'anno.

LA MANIFEST

Poche auro e caro-sc Studenti in corteo

Un video in alta definizione in piazza San Vito a Treviso: tutti gli studenti alla manifestazione venerdì 12 ottobre.

A girarlo è stata una studentessa di medicina di mai come quest'anno: gli strumenti di medicina 2.0 per annunciare la protesta che si è svolta in tutta Italia, Marca e

Il video - dal titolo «Bre-Treviso» - si tratta di un tube e impazza in piazza virtuale di F

La manifestazione è stata venerdì alle 8. Il corteo partirà dalla stazione e poi in piazza dei Signori

«Ogni anno si spendono ad affrontare spese per 1.600 euro per poter avere la scuola», spiegano i presentanti, «il diritto di studio deve essere per tutti un privilegio per il quale non possono e non vogliono più rappresentare la classe sociale tra chi si può permettere un'istruzione pagandola e chi è condannato a non averla, ad avere un futuro».

Di qui la decisione di mobilitarsi: una manifestazione nazionale per chiedere allo studio effettivo, però l'esclusiva del diritto di studio dagli studenti delle scuole superiori e di diritto, può essere visto bene.

La manifestazione è anche il tema della relazione sulla situazione delle scuole e in particolare della mancanza di spazi e di strutture, stato fatiscente di studenti.

Un caso fra tutti della Castellana in stato di crisi: state chiuse delle aule del soffitto pericolano

Lau
CRIPCI

va. E aperta solo 6 ore

La struttura di S. Antonino funziona a scartamento ridotto



come ad una nuova biblioteca di quartiere, tra l'altro collegata alle altre del capoluogo, con tanto di sala conferenza indipendente



Balla Cafe

Spritz Hour

Ampia scelta di Vin

Canova, alberi segati: l'ira dei residenti

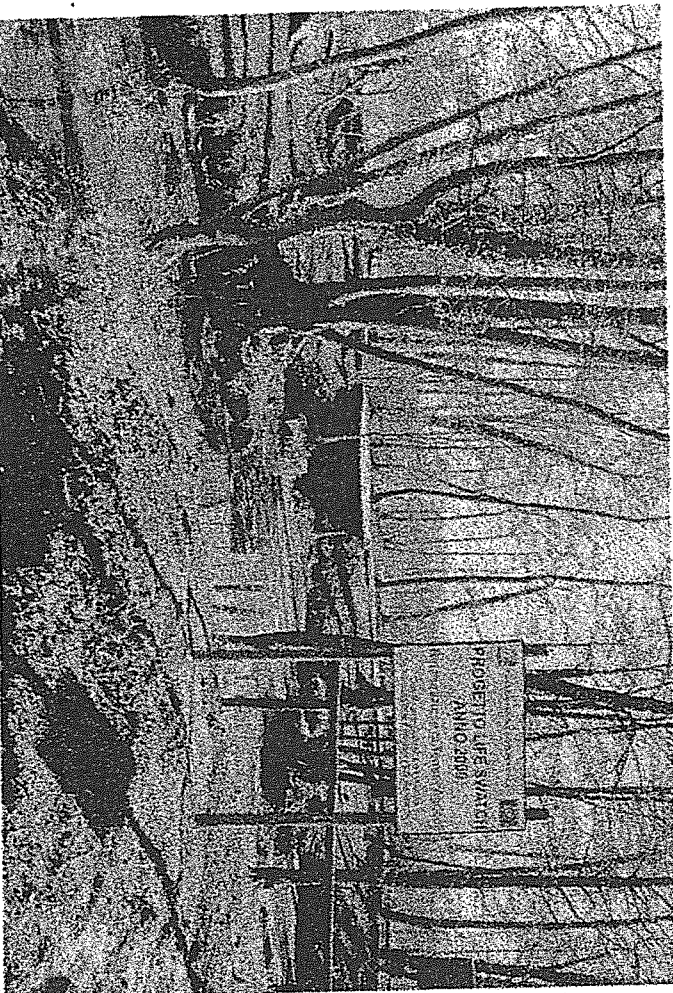
AerTre in azione, il comitato attacca anche l'ente Parco: «Problematica la convivenza fra aeroporto e cittadini»

di Laura Canzian

Il Comitato per il no all'ampiamiento dell'aeroporto è sul piede di guerra contro la capitozzatura, ossia lo sfoltimento massiccio degli alberi in via Nogarè, a Quinto di Treviso, subito dietro l'aeroporto "Canova".

La via interseca il principio della pista di atterraggio e di decollo. Motoseghe e camion sono entrati in azione da ieri mattina. L'azione è portata avanti, dal punto di vista organizzativo, da AerTre, la società che gestisce lo scalo di Treviso. Ma a ordinare tassativamente l'intervento è stato l'Enac, l'Ente per l'aviazione civile, per motivi legati alla sicurezza delle operazioni di volo.

L'Ente parco del Sile ha dato il suo placet. Betulle e pioppi maestosi, sono stati spogliati dei loro rami. Di alcuni di loro è rimasto solo il tronco. Un intervento che ha fatto imbutifilire i cittadini del comitato. Molti di loro, fra cui il rappresentante, Dante Nicola Faraoni, abitano proprio in quella via. «Tutto questo avviene con il beneplacito delle autorità», attacca Faraoni, «quello che stanno facendo agli alberi, che peraltro dovrebbero essere protetti dal parco che riceve finanziamenti europei per questo, è il simbolo di come la convivenza fra aeroporto, privati



Il Parco del Sile, l'ente ha dato il via libera al taglio degli alberi

Da ieri motoseghe in azione a Quinto su pioppi e betulle con il nulla osta dell'ente Pettenà: l'intervento chiesto dall'Enac per ragioni tecniche e di sicurezza dello scalo

di più l'eventuale pericolo di un incidente che lo sfoltimento di un albero. Operazione che peraltro i contadini d'inverno facevano sempre. E poi l'aeroporto esisteva prima del parco. Parco o non parco, prevalgono le ragioni della sicurezza».

Nell'aprile scorso l'eurodeputato Andrea Zanoni aveva chiesto all'Ue di fare luce sul taglio degli alberi nel parco del fiume Sile effettuato per l'ampiamiento dell'aeroporto Canova di Treviso. Zanoni aveva presentato un'interrogazione alla Commissione europea, sulla sospetta violazione della direttiva Habitat a causa della letta all'interno del Parco naturale regionale del fiume Sile.

LA RISSA AI BASTIONI
Il questore chiede il «coprifuoco» per un'ultra

In attesa di sapere se crescerà il numero delle persone denunciate per la rissa tra destra e sinistra scattata domenica all'alba nel piazzale della stazione delle corriere si sa che per uno degli aggressori, un 27enne dell'estrema destra, verrà richiesta anche la sorveglianza speciale, ovvero il divieto di uscire di casa dalle 20 alle otto del mattino.

Si tratta di N.V., ultras legato all'estrema destra protagonista di una lunga lista di episodi violenti e denunce da parte di varie procure. Contro di lui, in passato, accuse di danneggiamenti, violenza e perfino un perquisizione da parte della procura di Venezia per attività eversiva. Venne anche fermato con altri militanti dai carabinieri Montebelluna mentre armato di spranghe - si preparavano a una spedizione punitiva nei confronti di un gruppo di studenti di sinistra. La misura era già stata adottata nei confronti di altri esponenti dell'estrema destra e dei centri sociali proprio a seguito di alcune risse scoppiate in città.

VILLA LETIZIA
Parco Sile, riadottati gli atti di Bucci fra le polemiche

Il consiglio ha riadottato in blocco gli atti del direttore Stefano Bucci, che ora saranno nuovamente vagliati dagli uffici della Regione. Ma al Parco del Sile, l'altra sera, non sono mancate scintille e polemiche, e a poco sono valse le rassicurazioni del neopresidente Fulvio Pettenà.

L'obiettivo dell'ente Parco, dopo lo stop del governatore Zata agli atti, è l'incredibile caso dell'illegittimità della nomina del direttore Bucci (doveva farla il consiglio, non la giunta) e hita concentrata a concludere l'iter, cui sono legati i contributi europei per il progetto Gi-rasile.

Ma era prevedibile che il pasticcio lasciasse strascichi. Fra gli interventi quelli dell'ex consigliere Dimitri Coih, di Denis Gobbo (Caster), Stefano Tubiana (Istrana), che hanno chiesto chiarimenti e risposte al direttivo. Approvata anche la variazione di bilancio e la modifica del piano di tutela ambientale per consentire abitamenti mirati in caso di sovrabbondanza della fauna.

maestosi, sono stati spogliati del loro rami. Di alcuni di loro è rimasto solo il tronco. Un intervento che ha fatto inbufalire i cittadini del comitato. Molti di loro, fra cui il rappresentante, Dante Nicola Faraoni, abitano proprio in quella via. «Tutto questo avviene con il benepiacere delle autorità», attacca Faraoni, «quello che stanno facendo agli alberi, che peraltro dovrebbero essere protetti dal parco che riceve finanziamenti europei per questo, è il simbolo di come la convivenza fra aeroporto, privati cittadini e parco del Sile sia problematica. E lo diventerà ancora di più nel momento in cui lo scalo si amplierà. Inoltre, hanno agito nel momento in cui il comitato era in un momento di regua per quanto riguarda le proprie rivendicazioni».

La necessità dell'intervento, così come previsto dall'Enac, è stata illustrata dalla prefettura di Treviso al Comune di Quin-tobre. Lo sfoltimento ha ottenuto il nulla osta del parco del Sile. «Ci hanno chiesto l'autorizzazione per l'intervento per ragioni legate alla sicurezza dell'area, per questioni tecniche dovute, ad esempio, alla presenza di strumenti di avvicinamento in quella zona», spiega il presidente del parco, Fulvio Pettenà, «Avevano necessità di abbassare un po' l'altezza degli alberi».

Nel merito dell'opportunità che il parco naturale del fiume Sile abbia dato il suo placet a un'operazione del genere, Pettenà è chiaro: «Mi preoccupa

Da ieri motoseghe in azione a Quinto su pioppi e betulle con il nulla osta dell'ente Pettenà: l'intervento chiesto dall'Enac per ragioni tecniche e di sicurezza dello scalo



Il Parco del Sile, l'ente ha dato il via libera al taglio degli alberi

di più l'eventuale pericolo di un incidente che lo sfoltimento di un albero. Operazione che peraltro i cittadini d'intorno facevano sempre. E poi l'aeroporto esisteva prima del parco. Parco o non parco, prevalgono le ragioni della sicurezza».

Nell'aprile scorso l'eurodeputato Andrea Zannoni aveva chiesto all'Ue di fare luce sul

taglio degli alberi nel parco del fiume Sile effettuato per l'ampliamento dell'aeroporto Cavour di Treviso. Zannoni aveva presentato un'interrogazione alla Commissione europea, sulla sospetta violazione della direttiva Habitat a causa della tetta all'interno del Parco naturale regionale del fiume Sile.

varie procure. Contro di lui, in passato, accusa di danneggiamenti, violenza e perfino un'acquisizione da parte della procura di Venezia per attività eversiva. Venne anche fermato con altri militanti dai carabinieri Montebelluna mentre armato di spranghe - si preparavano a una spedizione punitiva nei confronti di un gruppo di studenti di sinistra. La misura era già stata adottata nei confronti di altri esponenti dell'estrema destra e dei centri sociali proprio a seguito di alcune risse scoppiate in città.

Ma era prevedibile che sticcio lasciasse strascico gli interventi quelli consigliere Dimitri Denis Gobbio (Castel, S. Irbiana (Istria), che, chiesto chiarimenti e si al direttivo. Approvata la variazione di bilanci modifica del piano di ambientale per consenti battimenti mirati in casu vradbonanza della fau-

Piste ciclabili tabù, lo conferma una most

Boom di segnalazioni: sosta selvaggia, tombini, buche. Da domani l'esposizione all'osteria Carra



Una pista ciclabile bloccata

Un furgone parcheggiato sopra la pista ciclabile in via Bartolomeo d'Aviano. Un'altra auto posizionata al centro di quella in Borgo Camillo Benso di Cavour. Stessa scena in via San Nicolò, Cassonetti al centro del tracciato ciclabile in via Santa Bona Nuova tanto da costringere i ciclisti a scendere con la due ruote sulla carreggiata. Bidoni delle immondizie ad occupare la pista in Piazza Vittoria davanti all'entrata dell'Istituto Riccati. Una linea gialla che delimita il percorso per ciclisti e pedoni che sembra improvvisamente all'altezza del Ponte del Ferro. Tombini che affossano pericolosamente l'asfalto creando un no-

tevole dislivello in via Cesare Battisti non rispettando il decreto del novembre del 1999 che impone la regolarità delle superfici della piste ciclabili.

Questi esempi sono solo la decina o poco più di segnalazioni tradotte in immagini che andranno a comporre "Treviso ciclabile". Si tratta della mostra che inaugurerà domani all'osteria Carrarese, curata da Michele Cavaliere, con le immagini selezionate utilizzando Google Street View da Matteo De Mayda e poi stampate con il ciclostile da Giacomo Covacich. Ma gli spunti e le segnalazione provenienti da ciclisti esausti sono giunte a centinaia da ogni par-

ganzioni non c'è modo di chin bicini in modo sicuro se la distanza è breve: glielo pericolosissimo, la in interna che spuca i "Le grazie" ancora F "Aldobbiadene...", piste bitle che terminata dopo 2 ti per catapulta il sulla strada frequent macchine, trattori, car amanti del prosecco questi solo per citarne La mostra proseguirà 5 novembre. Ma da oggi ne il sito www.treviso.it riflessione sulle piste che mira a raccogliere le lezioni dei cittadini sulla città degli itinerari della

CERCHIAMO IMMOBILIARE AZIENDE DA PROPORRE

A NOSTRI CLIENTI ITALIANI E STRANIERI

www.projectimmobiliarestri.com 房者不支付 執行任何類型的實踐

RIF. AZ139 MOTTA DI LIVENZA (TV), Bar ristorante pizzeria di 70m² con 70m² attività baracche. RIF. IM266 STRANA (TV), Palazzina indipendente composta da 100 unità abitative di 82 m² cadauna, ogni unità dispone di incasso.

LA POLEMICA

Ore di lavoro, docenti in rivolta

I sindacati protestano: «Il governo Monti colpisce ancora la sci

Docenti trevigiani sul piede di non obbligatori e non retribuiti chi mette in conto tutti

Canova, sfiorato il limite dei voli fissato dal Ministero

Dall'inizio dell'anno sono 16.500, 200 più del consentito Intanto la nebbia da 3 giorni cancella i viaggi mattutini



Tra l'altro Canova

TREVISO
Canova, sfiorato il limite dei voli fissato da Roma
L'aeroporto Canova di Treviso ha superato il tetto di 16.300 voli l'anno fissato dal ministero.

di APAGINA 10

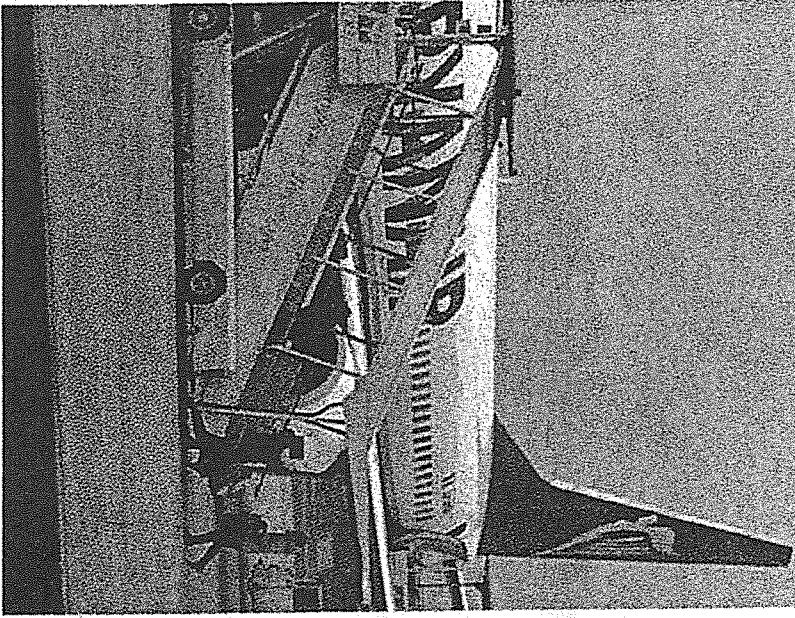
Il limite è stato sfiorato pochi giorni fa: l'aeroporto Canova, dall'inizio dell'anno, ha già registrato 16.500 voli, 200 in più del limite massimo annuale fissato a suo tempo dal Ministero dell'Ambiente con proprio decreto nel 2007, ribadito pochi mesi fa nella sentenza del Tar che rigettava il ricorso del comitato contro l'ampliamento dello scalo, ma ricordava appunto alle società che gestiscono lo scalo il limite dei voli annui.

Il superamento del tetto stabilito dal governo era ampiamente previsto: doveva cadere, secondo le previsioni, a fine settembre, alla fine e slittato di qualche settimana. Il dato ufficiale comunque, arriverà al primo aggiornamento del sito di Assotrasporti, che censisce puntualmente il movimento voli di tutti gli scali italiani.

Facile prevedere che lo sfioramento scatenerà nuovamente le proteste del comitato. Contro l'ampliamento, che a suo tempo aveva annunciato di voler percorrere le vie legali, e che in queste ultime settimane sta monitorando i numeri dei voli da e per lo scalo trevigiano di San Giuseppe proprio per registrare il volo numero 16.300, massimo consentito dal decreto ministeriale. Ma sul piede di guerra erano anche gruppi e associazioni ambientaliste e forze politiche delle minoranze in primis Pd e sinistre.

Dal canto suo Save e Aerre che gestiscono lo scalo hanno sempre sostenuto che il provvedimento del ministero non sia vincolante. E Marchi ha sempre detto, senza mezzi termini, che è pronto a spostare i voli in eccesso a Venezia. Tanto che già nel 2010 il tetto era stato abbondantemente superato (oltre 20mila voli. Nel 2001, invece, la chiusura dello scalo di San Giuseppe per cinque mesi, provocato dai lavori di ampliamento e ammodernamento delle strutture, aveva fatto sì che i numeri si abbas-

sassero giocoforza al di sotto del limite.
Il decreto del ministero dell'Ambiente che fa da *casus belli* è il 1475 del 2007. Il consigliere del Pd Caldato aveva chiesto al prefetto, quale rappresentante del governo, di vigilare e di farsi garante sul rispetto dell'atto ministeriale. Le polemiche sono destinate a riaccendersi.
Intanto, negli ultimi tre giorni, la nebbia continua a creare disagi. Per le condizioni meteo sono saltati i primi voli della mattina per Bari, e quello per Parigi, entrambi della Ryanair. Le apparecchiature antinebbia che consentirebbero atterraggi e decollo anche in condizioni avverse (seconda categoria, appena sotto gli standard degli aeroporti internazionali: vedi il Marco Polo a Venezia) sono installate da più di un anno, ma manca ancora dell'ultimo placet dell'Aeronautica Militare. E questo dopo che anche l'Enac ha dato il suo benestare.



Lo scalo aereo del Canova di Treviso, un aereo in partenza

INQUINAMENTO Fine settimana con polveri sottili oltre il limite

Arrivano i primi freddi e purtroppo torna inpiacevole alla ribalta l'inquinamento atmosferico: sabato scorso le polveri sottili (Pm10) a Treviso - dati ArpaV - hanno toccato i 78 microgrammi per metro cubo d'aria, contro una soglia di allarme fissata a 50 microgrammi. E sfioramento c'è stato anche venerdì scorso, con 60 microgrammi di Pm10 sempre per ogni metro cubo di aria. E superamento della soglia con buona probabilità c'è stato anche ieri pomeriggio.

LA DENUNCIA Ente Parco del Sile Pronto esposto alla Corte dei Conti

L'Ente Parco del Sile, a fine anno, di fatto verrà commissariata dalla Regione, eppure - come segnala Italia Nostra - la prima commissione comunale di Treviso mercoledì dovrà nominare i tre rappresentanti di Ca' Sugana per il consiglio dell'ente. Un argomento «decisamente superato», commenta Italia Nostra, dato che l'ente è appunto «più vicino alla morte», anche perché sta per partire un esposto alla Corte dei Conti per danno erariale.

