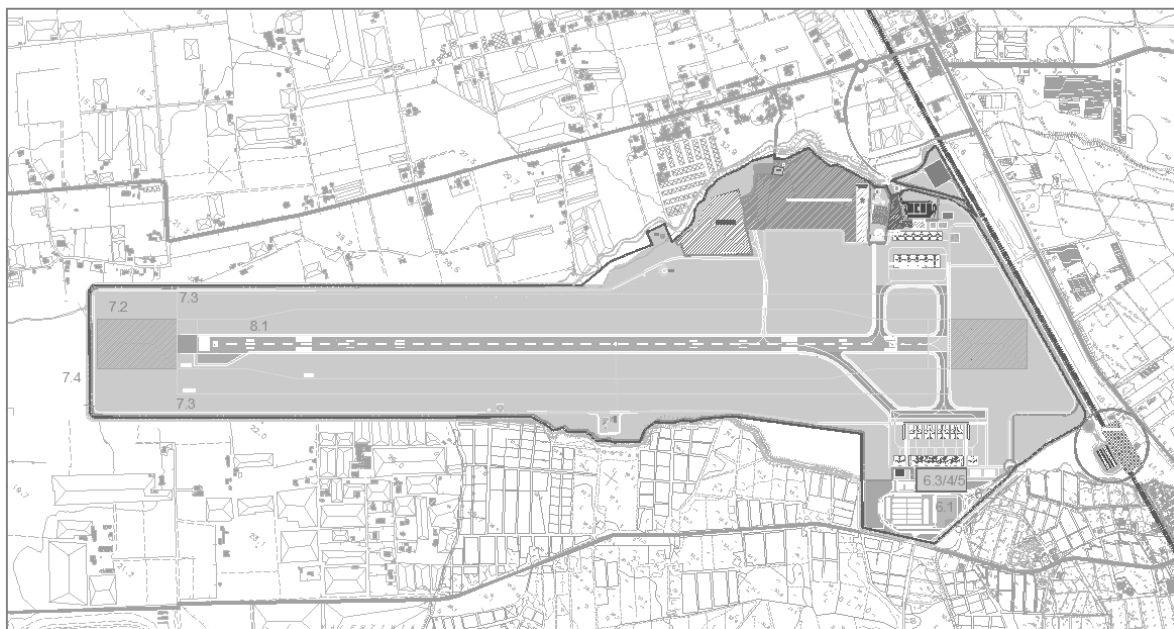


AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI MASTER PLAN BREVE E MEDIO TERMINE



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE ALLEGATO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE *SCHEDE INTERVENTI*

Codice Elaborato: SIA-QPGT-REL-02	Data emissione: Marzo 2016
<i>Autorità proponente:</i> ENAC- Ente Nazionale Aviazione Civile	
Master Plan: Approvato/Verificato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA P.H. Progettazione e Manutenzione: Ing. E. Freda RUP: Ing. C. Iannizzaro	  <small>Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA il Port Holder Manutenzione e Progettazione (Ing. Ermanno Freda)</small> <small>AEROPORTO DI SALERNO S.p.A. Ing. Chiara Iannizzaro Il Responsabile Unico del Procedimento</small>
Studio di Impatto Ambientale: Redatto - VDP srl	  <small>V.D.P. s.r.l. L'Amministratore Unico Ing. Francesco Ventura</small>
Approvato - Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA	

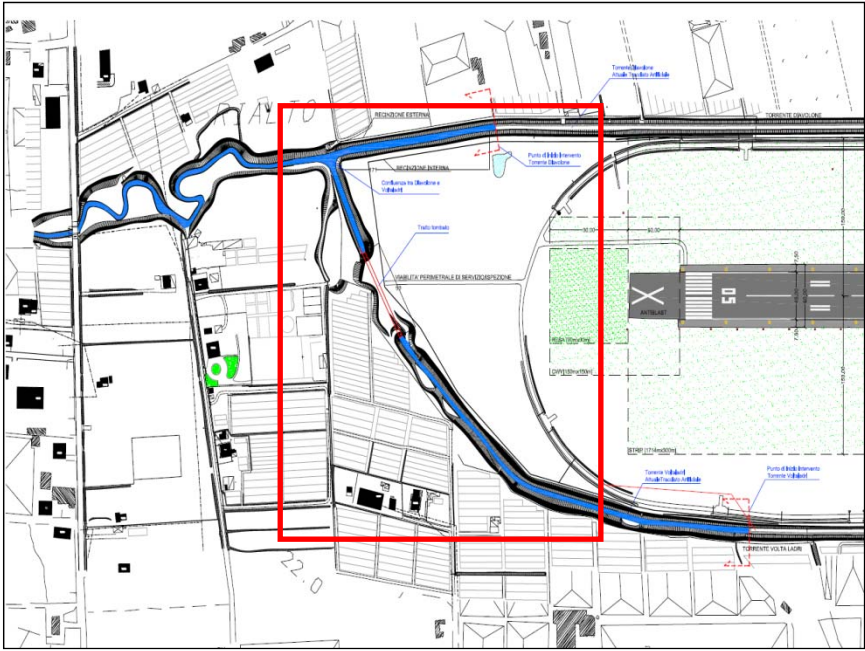
INDICE

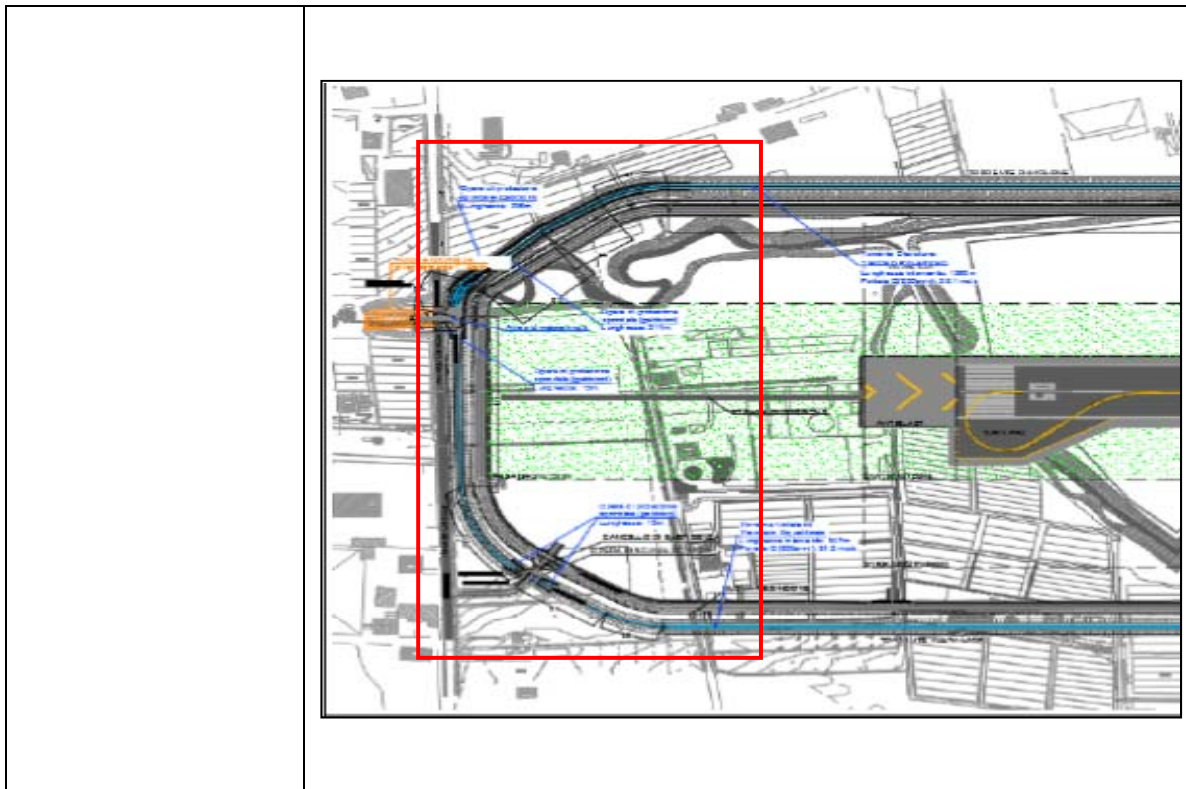
1	SCHEDA INTERVENTI FASE 1	3
1.1	Scheda intervento 1.3: Adeguamento/prolungamento torrenti Volta ladri e Diavolone.....	3
1.2	Scheda intervento 2.1: Prolungamento pista di volo ed opere correlate	10
1.3	Scheda intervento 3.1: Potenziamento pista di volo esistente ed opere correlate	16
1.4	Scheda intervento 3.2/3.7: Riconfigurazione/Ampliamento Apron est (av. commerciale) e Ovest (av. generale)	21
1.5	Scheda intervento 3.3/3.4/3.6: Potenziamento raccordi a-b-d/nuovo raccordo e.	25
1.6	Scheda intervento 3.8/3.9: nuovo terminal aviazione generale e parcheggio	30
1.7	Scheda intervento 4.1 : edificio multifunzionale e sue pertinenze	34
1.8	Scheda intervento 4.2/4.8: fabbricato mezzi di rampa	38
1.9	Scheda intervento 4.3: Ampliamento capannone vv.ff.	42
1.10	Scheda intervento 4.5/4.6: Nuovo deposito e distributore carburanti	46
2	SCHEDA INTERVENTI FASE 2	50
2.1	Scheda intervento 5.2: Deviazione torrente Volta Ladri (zona terminal)	50
2.2	Scheda intervento 6.1/6.3/6.4/6.5: ampliamento e riqualifica terminal aviazione commerciale e parcheggio	54
2.3	Scheda intervento 6.2: Distributore carburanti autovetture	60
2.4	Scheda intervento 7.3: Adeguamento/prolungamento torrenti Volta Ladri e Diavolone.....	63
2.5	Scheda intervento 8.1: Prolungamento pista e opere correlate.....	67

1 SCHEDE INTERVENTI FASE 1

1.1 Scheda intervento 1.3: Adeguamento/prolungamento torrenti Volta Ladri e Diavolone

I	Aspetti generali
----------	-------------------------

Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Sistema dei canali
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi di sistemazione idraulica
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1 – 1 [^] anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
		<i>Assetto di progetto 1</i>

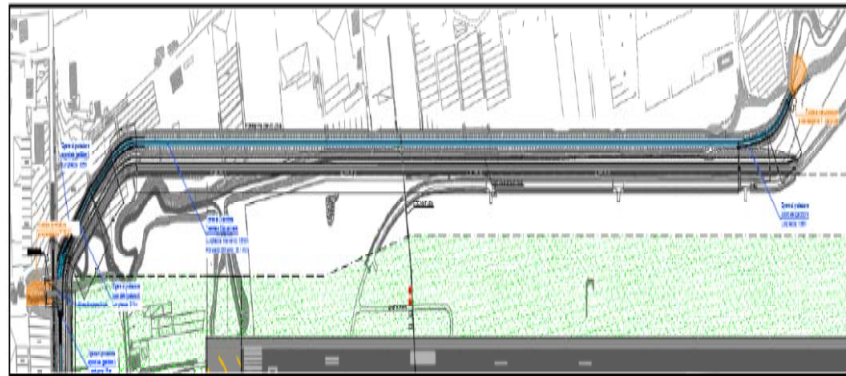


Caratteristiche dell'area di intervento

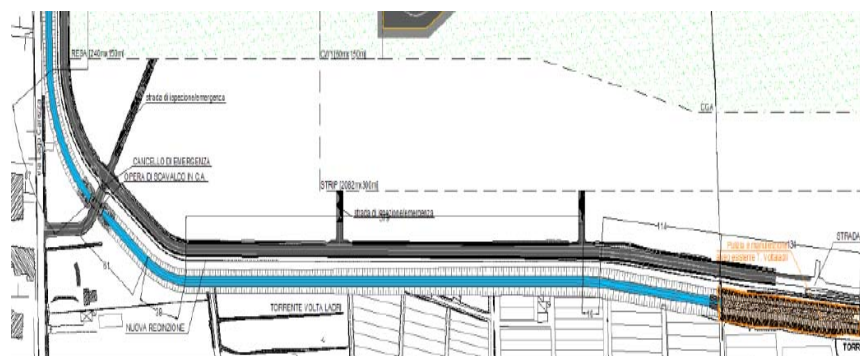
L'area d'interesse è delimitata da due torrenti minori denominati Diavolone, a nord, e Volta Ladri, a sud, che confluiscono subito fuori il perimetro dell'aeroporto, dando vita ad un unico corpo idrico, il Torrente Rialto che sfocia nel fiume Tusciano, quasi all'altezza dello sbocco a mare di quest'ultimo nell'area interessata dall'allungamento della pista di volo. L'allungamento della pista comporta la riconfigurazione del percorso dei canali che lambiscono il sedime aeroportuale, che appunto confluiscono immediatamente a valle dell'attuale pista.

La riconfigurazione dei canali terrà conto anche della riqualifica della strip di volo di cui all'intervento 2.1 (rif. prolungamento pista ed opere correlate) che prevede sul lato ovest la ricollocazione di una parte del tracciato del torrente Diavolone, in modo da rispettare le aree sensibili così come previsto dalla normativa aeroportuale (regolamento EASA n. 139).

Assetto di progetto 2: Riconfigurazione Diavolone



Assetto di progetto 3: Riconfigurazione Volta Ladri



I dettagli dei suddetti interventi sono contenuti nell'Allegato 141_PD_FLU_IDR_RE_01_REV1 al Quadro progettuale.

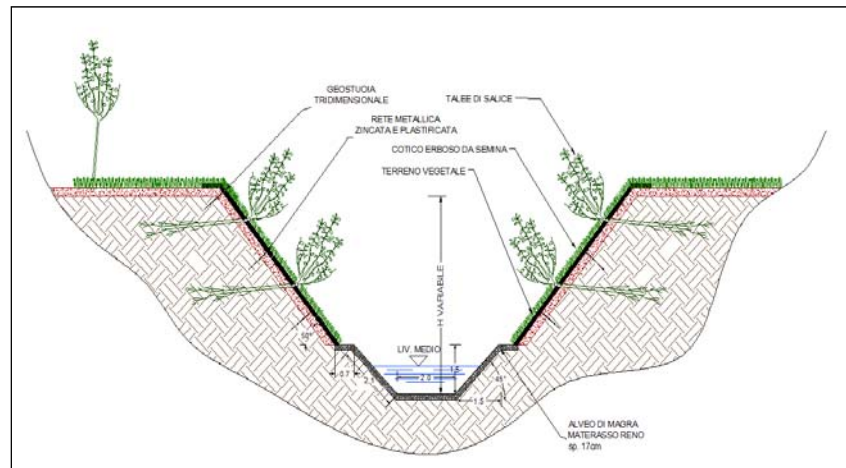
Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali e tecniche		

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	-
	<i>Lunghezza adeguamento Canale Volta Ladri (ml)</i>	840
	<i>Lunghezza adeguamento Canale Diavolone (ml)</i>	1400
<p>Gli interventi prevedono la ricollocazione, riqualifica e la manutenzione straordinaria dei torrenti Diavolone e Volta Ladri in modo da permettere il prolungamento della pista di volo RWY 05/23 dell'Aeroporto Costa D'Amalfi.</p> <p>In particolare gli interventi consistono in una rettifica del tracciato dei due torrenti in modo da rispettare le aree sensibili previste dalle normative aeroportuali, nonché da limitare al massimo le opere che andranno a essere coinvolte per l'allungamento di seconda fase.</p> <p>Pertanto l'andamento planimetrico dei corsi d'acqua proseguirà, in tal modo, all'esterno dell'area di Strip, evitando di interferire con le attività dell'aeroporto e con le strumentazioni a supporto degli aeromobili.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Il nuovo tracciato rettificato del Torrente Diavolone comporterà una traslazione dell'alveo esistente di circa 20 m in modo da liberare la STRIP Ovest dalla presenza della strada perimetrale, come richiesto dal nuovo Regolamento EASA n.139. Complessivamente il nuovo tracciato avrà uno sviluppo pari a circa 1400m. - Il tracciato rettificato e riconfigurato del Torrente Volta Ladri avrà uno sviluppo pari a circa 920m. <p>In corrispondenza degli innesti dei nuovi tracciati dei torrenti quelli esistenti sono previsti interventi di manutenzione straordinaria, pulizia e riprofilatura degli alvei esistenti per una lunghezza di ca 150 m.</p>		

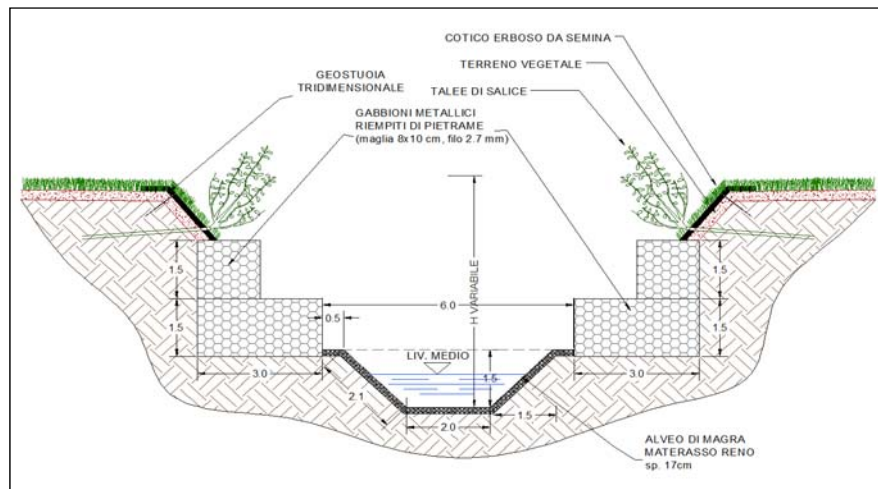
Caratteristiche tecniche

Da un punto di vista progettuale la configurazione del tratto rettificato dei torrenti Diavolone e Volta Ladri è stata concepita prevedendo una riprofilatura delle sezioni.

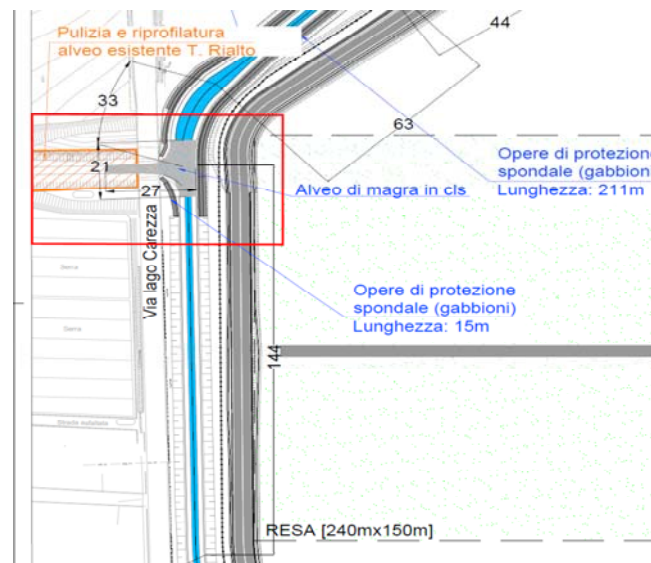
Le sezioni riqualficate verranno progettate in modo da contenere la massima portata di piena due-centennale garantendo un ampio franco di sicurezza, mediamente pari a 2.00m. Verrà previsto un letto di magra a sezione trapezia (dimensioni di massima base 2.00m, altezza 1.50m) realizzato mediante la posa di materassi tipo Reno, in modo da eliminare i fenomeni erosivi del fondo dell'alveo e restituire naturalità ai corsi d'acqua. Le scarpate, il cui andamento ricalca quello delle attuali sezioni del Diavolone e del Volta Ladri, saranno poi riqualficate mediante interventi di ingegneria naturalistica in modo da stabilizzare il terreno e limitare l'impatto ambientale.



Nei punti maggiormente sensibili dell'alveo, verranno previste delle opere di protezione spondale ovvero dei gabbioni metallici riempiti con pietrame, tipo Maccaferri per evitare fenomeni di erosione anch'essi poi rinverditi con talee di salice.

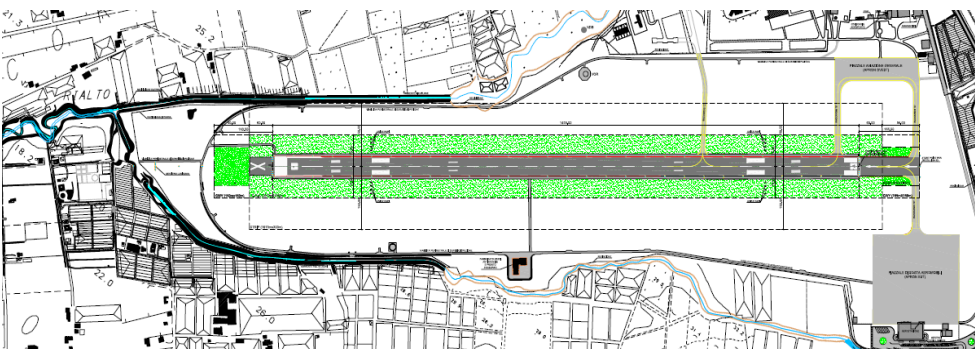


Nella zona di confluenza a monte e a valle del Ponte su via Lago Carezza per una lunghezza di ca 10 m l'alveo di magra sarà realizzato in c.a. invece che in materassi metallici in modo da consentire le operazioni di manutenzione anche con mezzi meccanici.

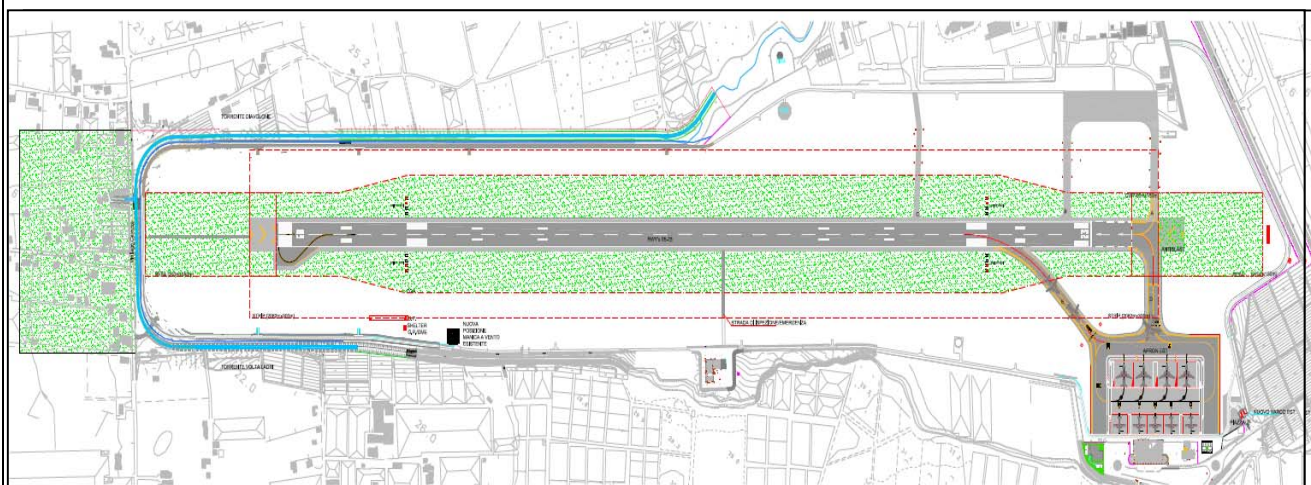


III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	6 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 – 1 [^] anno. L'intervento è previsto immediatamente a valle dell'acquisizione delle aree e della relativa bonifica (bob).
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi di sistemazione idraulica"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolizione manufatti; - Scavi e movimenti terra; - Posa in opera tubi, elementi prefabbricati di rivestimento
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera

1.2 Scheda intervento 2.1: Prolungamento pista di volo ed opere correlate

I Aspetti generali																					
Tipologia di opera	Sistema aeroportuale Infrastrutture di volo																				
	Tipologia costruttiva Realizzazione infrastruttura di volo																				
Tempistica	Fase di intervento Fase1 – 1 [^] e 2 [^] anno																				
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>																				
	 <table border="1" data-bbox="486 974 1412 1176"> <thead> <tr> <th>Designazione NR RWY</th> <th>TORA [m]</th> <th>TODA [m]</th> <th>ASDA [m]</th> <th>LDA [m]</th> <th>RESA</th> <th>PCN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05</td> <td>1500</td> <td>1655</td> <td>1500</td> <td>1500</td> <td>95X90</td> <td>23/F/B/Y/T</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>1655</td> <td>1805</td> <td>1655</td> <td>1500</td> <td>90X90</td> <td>ASPH</td> </tr> </tbody> </table>	Designazione NR RWY	TORA [m]	TODA [m]	ASDA [m]	LDA [m]	RESA	PCN	05	1500	1655	1500	1500	95X90	23/F/B/Y/T	23	1655	1805	1655	1500	90X90
Designazione NR RWY	TORA [m]	TODA [m]	ASDA [m]	LDA [m]	RESA	PCN															
05	1500	1655	1500	1500	95X90	23/F/B/Y/T															
23	1655	1805	1655	1500	90X90	ASPH															

Assetto di progetto



Designazione NR RWY	TORA [m]	TODA [m]	ASDA [m]	LDA [m]	RESA	PCN
05	1962*	2022	1962	1867	150X240	MIN 40
23	1655	1805	1655	1500	150x240	ASPH
*su richiesta 60 m di TORA aggiuntiva a tergo del fine pista RWY05 (TORA ON REQUEST 2022m)						

Caratteristiche dell'area di intervento

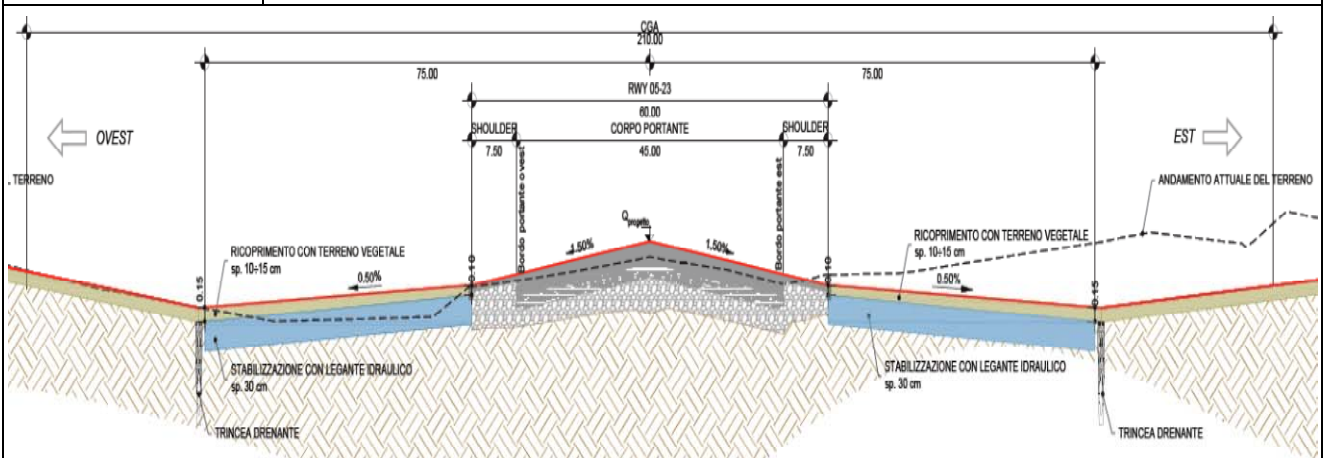
Il prolungamento della pista di volo avverrà in direzione sud verso il mare (unica direzione possibile) per una lunghezza di 367 m con il conseguente spostamento della THR 05 ed annessione al sedime aeroportuale di un'area di ca 15 Ha ricadenti nel Comune di Pontecagnano attraverso procedura espropriativa per pubblica utilità. Verranno annessi al sedime anche gli ulteriori 10 Ha (oltre v. Lago Carezza) necessari all'allungamento della pista a 2200 di seconda fase; tuttavia tali aree non saranno oggetto di interventi infrastrutturali. Le aree da espropriare ospitano in prevalenza attività agricole (coltivazioni in serra, allevamenti, ecc.) ed in parte ridotta civili abitazioni.

Elaborati grafici descrittivi	Tavola	Scala
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali, tecniche e strutturali		

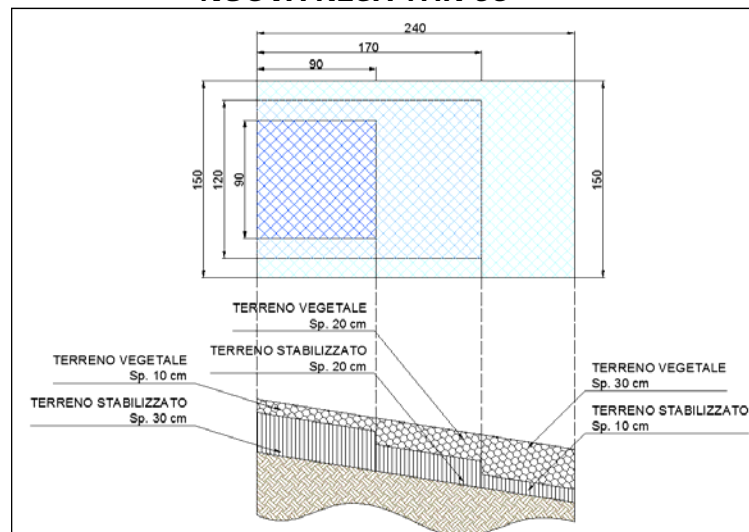
Caratteristiche dimensionali	Larghezza area di impronta (m)	45 m (+2 shoulder da 7,5 m)
	Lunghezza area di impronta (m)	367 m
	Superficie (m ²)	22020

Caratteristiche tecniche

L'andamento altimetrico longitudinale non solo del prolungamento ma dell'intera pista di volo RWYs 05/23 verrà studiato in modo che le pendenze del nuovo profilo siano in accordo con la normativa di riferimento con pendenza media inferiore all'1,00%. La larghezza del corpo portante della pista di volo nel tratto di prolungamento resterà invariata ossia di 45 m con le due fasce antipolvere larghe 7,50 m ciascuna, poste in adiacenza alla pista. La pendenza trasversale conferita alla pista di volo è pari all'1,5% e mantenuta sostanzialmente costante per tutto lo sviluppo della pista. La porzione di STRIP prima delle testate, denominata antiblast, di dimensione 62 m x 60 m sulla testata 05 sarà pavimentata. In corrispondenza della THR 05, al fine di permettere inversione di marcia di un aeromobile proveniente dalla testata 23 è prevista la realizzazione di una turn pad delle dimensioni appropriate a consentire la manovra di inversione a tutti gli aeromobili fino al codice C. La RESA sarà di dimensione 240x150 m opportunamente livellata con pendenza sempre al di sotto del limite fissato del 5% e sarà realizzata definendo tre diverse zone a "cedevolezza" variabile.



NUOVA RESA THR 05



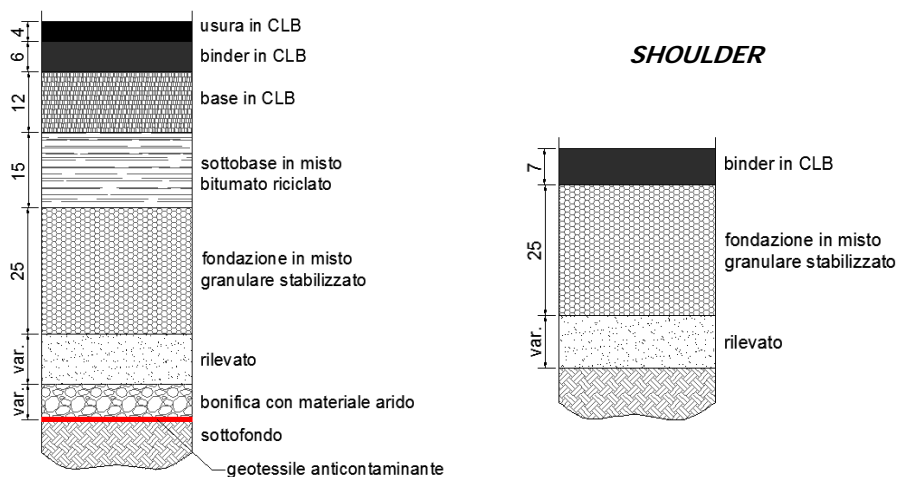
Caratteristiche strutturali

Per quanto riguarda la sovrastruttura del prolungamento della pista di volo, si avrà la seguente stratigrafia:

- Strato di usura in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 4 cm;
- Strato di binder in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 6 cm;
- Strato di base in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 12 cm;
- Strato di sotto base in misto bitumato riciclato a freddo sp. 15 cm;
- Strato di fondazione in misto granulare stabilizzato sp. 25 cm.

In questo nuovo tratto di infrastruttura la pavimentazione avrà, in termini di strati legati a bitume, il medesimo pacchetto previsto per il tratto di riqualifica. L'unica differenza risiede nello strato di fondazione (dello spessore di 25cm) che sarà evidentemente costituita da Misto Granulare Stabilizzato da cava. Discorso analogo vale per le shoulder ove la fondazione sarà tutta di nuova fornitura. Infine, considerando che il tratto in prolungamento sorgerà su aree nuove occupate attualmente da serre e campi coltivati, è prevista, in questo tratto, una bonifica con materiale arido per una profondità di 1 metro dal piano campagna, al di sotto della quale verrà steso un telo di geotessile anticontaminante. E' stato previsto il completo riciclo del conglomerato bituminoso derivante dalle fresature dell'intervento di riqualifica delle infrastrutture esistenti attraverso la realizzazione di uno strato di sottobase in misto bitumato riciclato.

Prolungamento Pista Di Volo 05/23



<p>OPERE CORRELATE</p>	<p>- Opere idrauliche (idraulica di piattaforma, sistemi di drenaggio e relativi scarichi conformi alla normativa): il sistema di raccolta delle acque di dilavamento della pista di volo RWY 05/23, posto sull'estremità esterna di entrambe le shoulders, sarà costituito da un sistema di zanelle di tipo prefabbricato intervallate, mediamente ogni 20 mt, da pozzetti aventi classe di portanza F900 dotati di caditoie in ghisa sferoidale della medesima classe di portanza. Nel processo di ruscellamento superficiale le acque vengono dunque captate dalle zanelle e successivamente addotte verso le caditoie e dunque all'interno dei pozzetti d'intercettazione. Da questi ultimi le acque vengono poi allontanate mediante tubazioni in PEAD (dim int. $\Phi 300$, $\Phi 400$, $\Phi 500$, $\Phi 600$, $\Phi 700$) che corrono sotto il piano di posa delle zanelle. Le acque raccolte verranno poi allontanate mediante collettori di allontanamento, costituiti da tubazioni in PEAD, verso i ricettori finali previo opportuno processo di trattamento.</p> <p>Verrà previsto inoltre un sistema di drenaggio dello strato più superficiale del terreno, in modo da migliorare la velocità di smaltimento degli strati imbibiti e attenuare il fenomeno degli allagamenti, attraverso la predisposizione di una rete interrata di tubazioni fessurate, con fondo a canaletta, che raccolgono le acque meteoriche e le allontanano verso il recapito finale (torrenti Diavolone e Volta Ladri). Il sistema di trincea drenante sarà collocato parallelamente alla pista, su entrambi i lati.</p> <p>- Opere impiantistiche: adeguamento aiuti visivi luminosi e sistema PAPI secondo quanto previsto dalla normativa, SALS ed installazione impianto ILS CAT1.</p> <p>- Sistemazione nuove aree di strip e CGA: le aree di Strip saranno opportunamente sistemate, da un punto di vista planoaltimetrico ed in termini di caratteristiche di portanza. Si ipotizza di realizzare un intervento di stabilizzazione a calce per uno spessore di 30 cm, dei terreni costituenti le aree di CGA, per i primi 75 m, e un loro successivo ricoprimento con terreno vegetale in modo da garantire le caratteristiche di portanza e le entità di cedimento indicate dalla normativa di riferimento.</p> <p>- Nuova viabilità di servizio e recinzione (sud): Il nuovo tracciato della viabilità di servizio lato ovest è stato riconfigurato in modo da non penetrare all'interno della STRIP come prescritto dalla normativa (reg. EASA n.139), motivo per cui una parte della vecchia perimetrale verrà demolita. Considerato il tipo di traffico previsto verrà realizzata una piattaforma costituita da due corsie da 2,75 m di larghezza e due banchine pavimentate da 0,25m per complessivi 6,00m. Si ipotizza l'utilizzo di una soluzione a doppia-falda, con pendenza trasversale del 2,5%. La recinzione sarà realizzata secondo la scheda CISA 7 e sarà posta fra la strada perimetrale (interno sedime) e gli argini dei canali (esterno sedime).</p>
	<p>SIA-QPGT-REL-02 Schede degli interventi</p>

Elaborati grafici descrittivi	Tavola	Scala
		Planovolumetrico
II Caratteristiche dimensionali, funzionali, strutturali e opere correlate		
Caratteristiche dimensionali	Larghezza area di impronta (m)	45 (+ 2 shoulders 7,5 m)
	Lunghezza area di impronta (m)	1.655
	Superficie (m ²)	87.000 ca
Caratteristiche funzionali	<p>L'intervento previsto sull'attuale pista di volo è una riqualifica profonda dalle pavimentazioni del corpo portante e delle shoulders.</p> <p>La larghezza del corpo portante, così come quella delle fasce laterali antipolvere, resterà invariata e quindi pari rispettivamente a 45 m e 7,5 m.</p> <p>In alcuni tratti della pista di volo la nuova fondazione sarà costituita direttamente dal misto granulare esistente mentre in altri, al fine di raggiungere lo spessore minimo (richiesto dalle verifiche) di 25cm o per raggiungere le nuove quote di progetto, è prevista l'integrazione di questo con misto granulare stabilizzato di nuova fornitura.</p> <p>Nell'ottica della minimizzazione dei conferimenti a discarica il materiale derivante dallo scavo delle fondazioni esistenti verrà reimpiegato per la realizzazione della bonifica e del rilevato del prolungamento della pista di volo. Sempre nel riutilizzo dei materiali derivanti dalle demolizioni è stato previsto il completo riciclo del conglomerato bituminoso derivante dalle fresature attraverso la realizzazione di uno strato di sottobase in misto bitumato riciclato.</p> <p>Tale scelta progettuale infatti, oltre a garantire benefici prestazionali vista l'introduzione di uno strato avente rigidezza intermedia rispetto agli strati tra i quali è posto, ha il vantaggio di essere realizzato completamente con materiale derivato dalla fresatura del conglomerato bituminoso, che altrimenti verrebbe conferito a discarica. Considerate quindi le quantità in gioco ciò si traduce in una riduzione dei costi (trasporto ed oneri di discarica) e dell'impatto ambientale (ovvero diminuzione del traffico di cantiere e minor conferimento in discarica). Lo strato verrà composto dal 100% del materiale proveniente dalla fresatura del conglomerato bituminoso, da un'emulsione di bitume modificato con funzione di legante, cemento, e acqua per migliorare la lavorabilità della miscela.</p>	

Caratteristiche strutturali

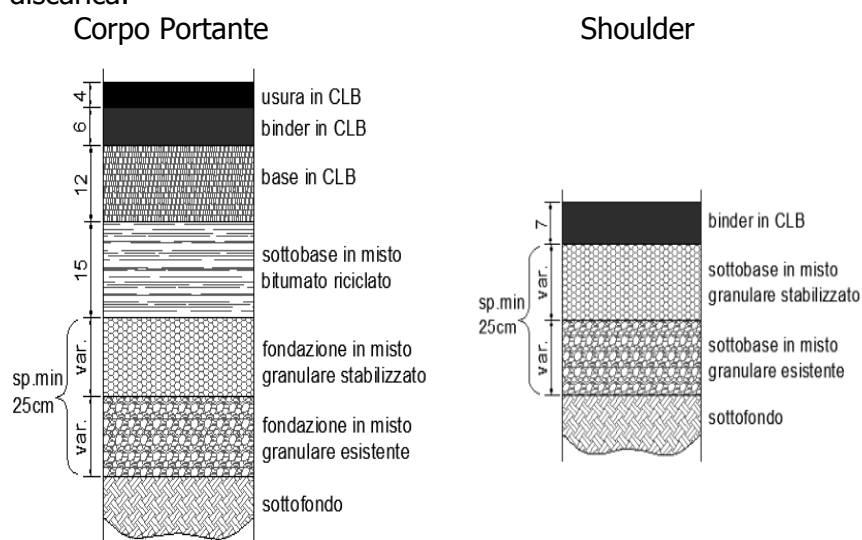
Per quanto riguarda le **pavimentazioni** è prevista la realizzazione di un corpo stradale, analogo a quanto studiato per il prolungamento della pista di volo:
Pista RWY 05/23:

- Strato di usura in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp.4 cm
- Strato di binder in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp.6 cm
- Strato di base in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 12 cm
- Strato di sottobase in misto bitumato riciclato a freddo sp. 15 cm
- Strato di fondazione in Misto granulare stabilizzato Variabile sp. (min 25 cm)

SHOULDERS

- Strato di binder in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 7 cm
- Strato di sotto base in misto granulare stabilizzato sp. 25 cm

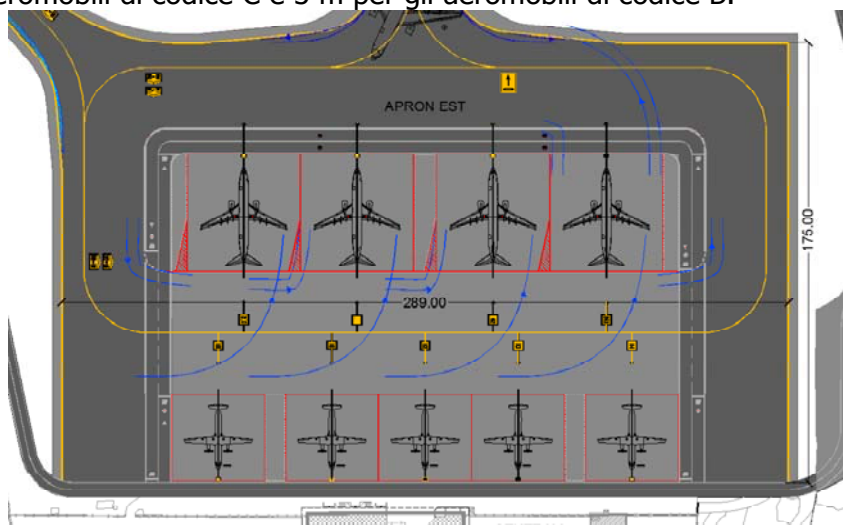
Tale scelta progettuale infatti, oltre a garantire benefici prestazionali vista l'introduzione di uno strato avente rigidezza intermedia rispetto agli strati tra i quali è posto e conseguente limitazione delle tensioni e deformazioni sia alla base del conglomerato bituminoso stesso che in sommità del sottofondo, ha il vantaggio di essere realizzato completamente con materiale derivato dalla fresatura del conglomerato bituminoso, che altrimenti verrebbe conferito a discarica.



III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	Durata attività	3 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 – 1 [^] e 2 [^] anno. L'intervento di riqualifica comincerà appena terminata la riconfigurazione dei canali, della viabilità perimetrale e della recinzione e potrà avvenire contemporaneamente al prolungamento della pista di volo.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "infrastrutture di volo"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scotico - Stesa materiali e compattazione del piano di posa per la formazione di diversi strati costituenti il pacchetto multistrato - Formazione dello strato di binder e usura - Eventuale stesa della manta cementizia additivata - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, pala gommata e rullo compattatore - Vibrofinitrice - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

1.4 Scheda intervento 3.2/3.7: Riconfigurazione/Ampliamento Apron est (av. commerciale) e Ovest (av. generale)

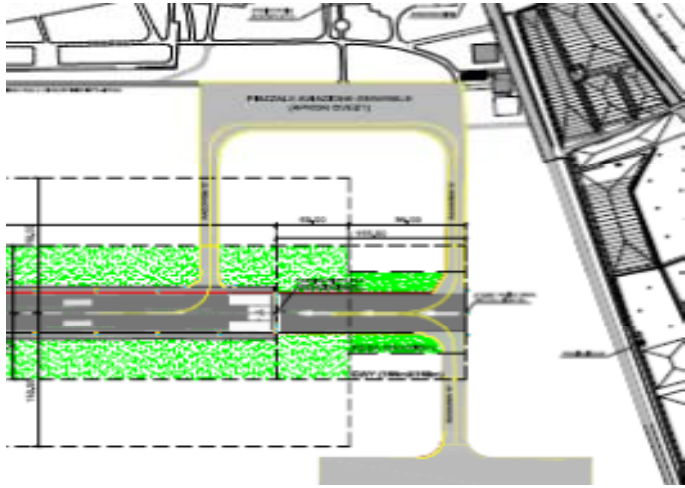
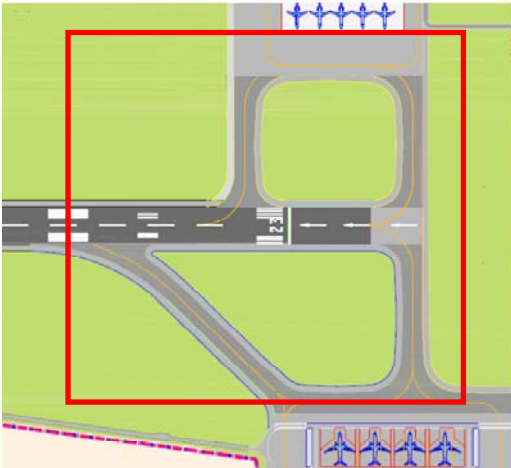
I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Infrastrutture di volo
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione infrastruttura di volo
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1 – 1 [^] e 2 [^] anno
	<i>Assetto attuale</i>	<i>Assetto di progetto</i>
<p><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>Le opere interessano le aree occupate dai piazzali esistenti: l'Apron Est prospiciente l'attuale aerostazione passeggeri e l'Apron Ovest sul fronte diametralmente opposto, prospiciente l'attuale TWR ENAV. Il layout di progetto prevede l'ampliamento, potenziamento e riconfigurazione dei suddetti Apron e le opere correlate.</p> <p>La superficie interessata complessiva è di circa 51000 m² per l'Apron Est, e di circa 32000 m² per L'Apron Ovest.</p>		

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	Varie
II	Caratteristiche dimensionali, funzionali e strutturali, opere correlate	
Caratteristiche dimensionali	Apron Est	
	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	175
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	289
	<i>Superficie (m²)</i>	51.000 ca
Caratteristiche funzionali	Apron Ovest	
	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	160
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	200
	<i>Superficie (m²)</i>	32.000 ca
	<p>Le riconfigurazioni dei piazzali sono legate ad un'ottimale funzionalizzazione degli spazi di rullaggio e di sosta, al fine di agevolare le operazioni ad esso legate in condizioni di massima sicurezza, nonché alle nuove previsioni di traffico e della composizione della flotta aerea di previsione, delle dimensioni degli aeromobili e delle loro capacità di manovra in modo da garantire i necessari franchi di sicurezza sia tra gli stessi aeromobili, che tra questi e gli ostacoli fissi e mobili. Le aree del piazzale idonee per il passaggio degli aeromobili sono affiancate da fasce antipolvere della larghezza di 3,5 m.</p> <p>La distanza di sicurezza minima garantita tra i singoli aeromobili sul piazzale e ogni altra costruzione adiacente è pari a 4,5 m per gli aeromobili di codice C e 3 m per gli aeromobili di codice B.</p>	
		

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	2 mesi APRON EST 3mesi APRON OVEST
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 – 1^ e 2^ anno
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "infrastrutture di volo"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scotico - Stesa materiali e compattazione del piano di posa per la formazione di diversi strati costituenti il pacchetto multistrato - Formazione dello strato di binder e usura - Eventuale stesa della manta cementizia additivata - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, pala gommata e rullo compattatore - Vibrofinitrice - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

1.5 Scheda intervento 3.3/3.4/3.6: Potenziamento raccordi A-B-D/nuovo raccordo e

I Aspetti generali

Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Infrastrutture di volo
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Potenziamento infrastruttura di volo ed opere correlate
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1 – 1 [^] e 2 [^] anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto Attuale</i>	
		
	<i>Assetto di progetto</i>	
		

	<p><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>L'area d'intervento è quella occupata dai raccordi esistenti D, A, B nonché quella necessaria alla realizzazione del nuovo raccordo E di rapid exit con le relative fasce antipolvere. I raccordi esistenti verranno riqualificati sia in termini di portanza che di dimensioni in modo da consentire il passaggio di aeromobili di CAT C e D, il raccordo E sarà realizzato ex novo.</p> <p>La superficie interessata complessiva è di circa 23.000 m².</p>
--	---

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	Varie

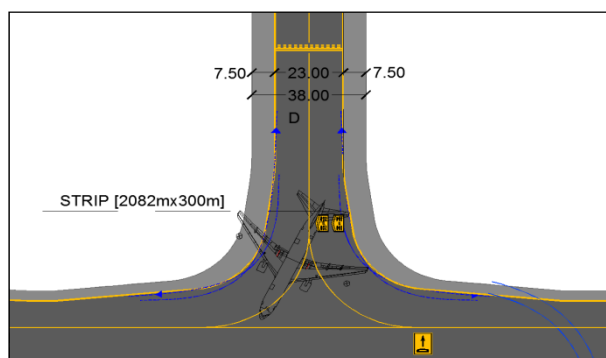
II	Caratteristiche dimensionali, funzionali strutturali
-----------	---

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	A,B,D= 23 + 15(shoulders) E=18+7 (shoulders)
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	A,B= ca 155 m, D= ca 160m E=260 m
	<i>Superficie (m²)</i>	25.000 ca

Caratteristiche funzionali

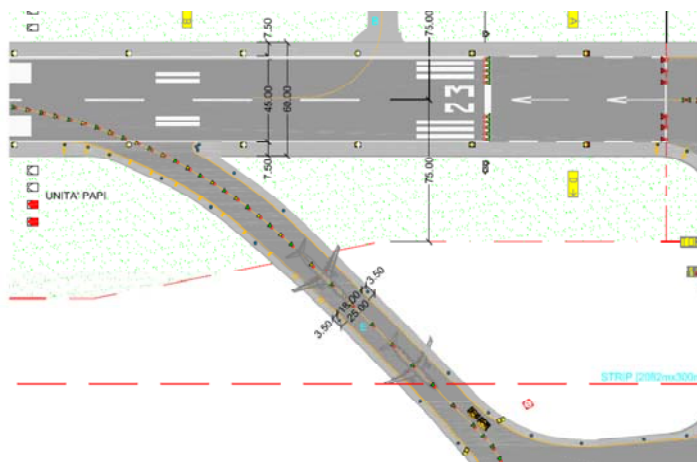
Raccordi Alfa e Bravo: Posti ortogonalmente alla pista, fungono da collegamento tra la pista e l'Apron Ovest. I raccordi avranno un corpo portante di larghezza pari a 23,0 m, con un franco di sicurezza tra il bordo esterno del carrello principale e il bordo pavimentato di 4,5 m. Questa larghezza permetterà l'utilizzo dei raccordi a velivoli di codice D.

Raccordo Delta: Posto ortogonalmente alla pista, funge da collegamento tra la pista e l'Apron Est. Il raccordo D riqualificato avrà un corpo portante di larghezza pari a 23,0 m, con un franco di sicurezza tra il bordo esterno del carrello principale e il bordo pavimentato di 4,5 m. Questa larghezza permetterà l'utilizzo del raccordo a velivoli di codice D.



Raccordo Echo (uscita veloce): Il raccordo di uscita veloce è posto a ca 1575m dalla THR05 (configurazione fase 1) con un angolo d'intersezione con l'asse della pista di volo di ca 45°. Avrà un corpo portante di larghezza, nel tratto in rettilineo, pari a 18,0 m, con un franco di sicurezza tra il bordo esterno del carrello principale e il bordo pavimentato di 4,5 m. Questa larghezza permetterà l'utilizzo del raccordo a velivoli fino al codice C.


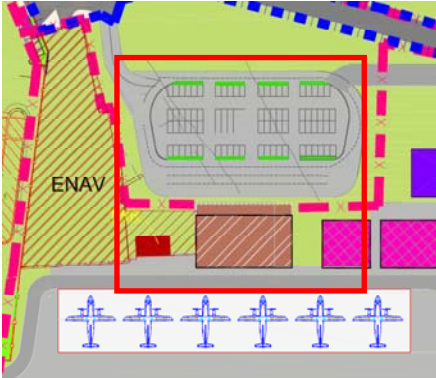
Attraverso tali interventi nelle condizioni di traffico intenso, si avrà una gestione più snella e lineare, con una maggiore efficienza dal punto di vista della safety aeroportuale, andando a ridurre al minimo i tempi di occupazione della pista di volo da parte degli aeromobili.



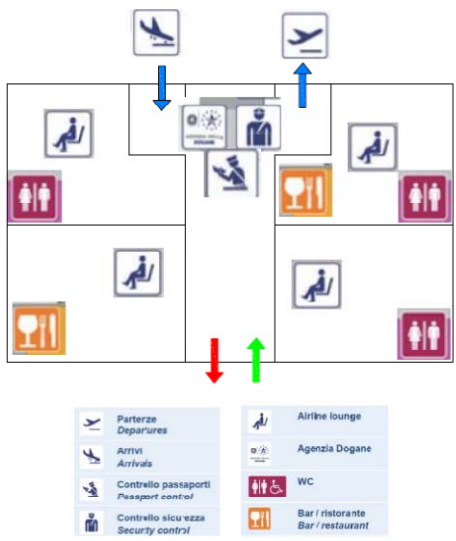
<p>Caratteristiche strutturali</p>	<p>Per i raccordi A, B, D l'intervento previsto in progetto consiste nella riqualifica profonda della pavimentazione esistente, nell'allargamento del corpo portante fino a portarlo ad una larghezza complessiva di 23m, e la realizzazione delle due shoulders laterali, larghe 7,5m, oggi non presenti.</p> <p>Il raccordo E è un raccordo di uscita veloce di nuova costruzione, pertanto lo strato di fondazione è costituito interamente da misto granulare stabilizzato da approvvigionare. La nuova pavimentazione poggerà su un sottofondo opportunamente preparato attraverso la stabilizzazione con legante idraulico per uno spessore pari a 30cm.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Raccordo A, B, D</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Raccordo E</p> </div> </div>
<p>Opere correlate</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Opere idrauliche (idraulica di piattaforma, sistemi di drenaggio e relativi scarichi conformi alla normativa): demolizione dei fognoli esistenti e lo spostamento del sistema raccolta + allontanamento in corrispondenza del bordo esterno delle nuove fasce laterali antipolvere. Il sistema di raccolta sarà intercettato mediamente ogni 20 m da un pozzetto per il convogliamento delle acque all'interno delle condotte di allontanamento. Queste ultime avranno come recapito finale le unità di trattamento (sedimentazione e disoleatura) che scaricheranno, le acque trattate, nei torrenti. - Opere impiantistiche: adeguamento aiuti visivi luminosi con lo smontaggio ed il recupero di tutti i segnali e di tutti i chiusini F900 esistenti.

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	<p>2 mesi: Adeguamento e Potenziamento Raccordo "Delta" alla classe III C/D;</p> <p>1 mese: Realizzazione dell'uscita veloce per l'immissione sul Piazzale Est;</p> <p>3 mesi Adeguamento e riconfigurazione relativi raccordi Bravo ed Alfa;</p>
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 – 1 [^] e 2 [^] anno. L'intervento per la nuova configurazione delle vie di circolazione sarà attuato nel 1 e 2 anno della fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "infrastrutture di volo"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scotico - Stesa materiali e compattazione del piano di posa per la formazione di diversi strati costituenti il pacchetto multistrato - Formazione dello strato di binder e usura - Eventuale stesa della malta cementizia additivata - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, pala gommata e rullo compattatore - Vibrofinitrice - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

1.6 Scheda intervento 3.8/3.9: nuovo Terminal aviazione generale e parcheggio

I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1 – 2 [^] e 3 [^] anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
	<i>Assetto di progetto</i>	
		
<i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i>		
<p>La realizzazione della nuova aerostazione di aviazione generale e del relativo parcheggio si inserisce nel quadro di interventi di riorganizzazione dell'Area Terminale previsti nella Fase 1. Risulta ubicata nell'area ovest, nella medesima area occupata dal vecchio terminal prefabbricato dismesso, prospiciente al nuovo apron ovest, anch'esso oggetto di intervento di ampliamento in Fase 1 dedicato all'aviazione generale.</p>		

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie
II	Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali	

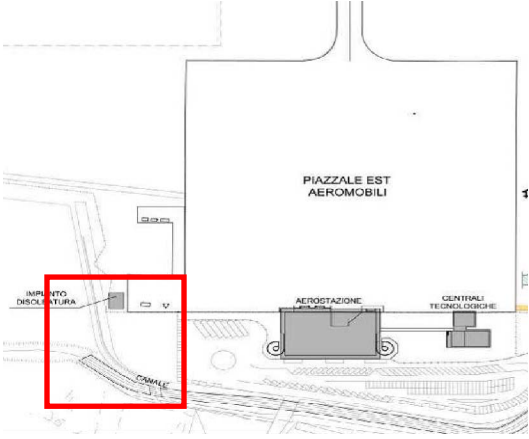
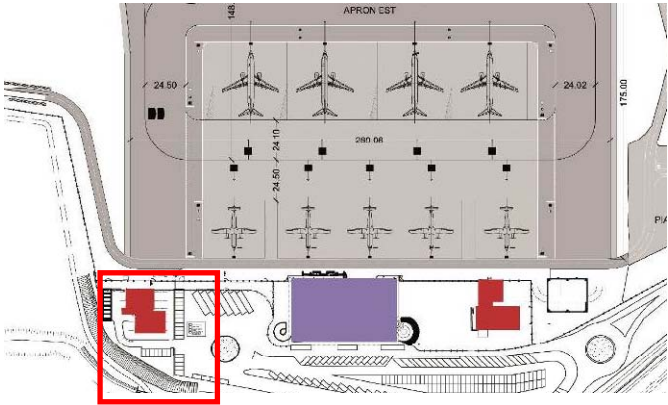
Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	25
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	40
	<i>Superficie (m²)</i>	1000
	<i>Altezza da pc (m)</i>	9
Caratteristiche funzionali	<p>Il Terminal sarà interamente dedicato ai voli leisure e business. L'edificio si sviluppa per una superficie coperta di circa 1000 mq su n° 2 livelli fuori terra, con il piano terra interamente dedicato ai servizi ed alle dotazioni per soddisfare la domanda di una clientela crescente e molto esigente. La distribuzione funzionale degli spazi sarà pensata per garantire ai fruitori tempi di attesa minimi e formalità ridotte un corpo centrale attraverso cui avviene il transito dei pax/bagagli land side - air side e viceversa e le rimanenti aree dedicate a tutti i servizi aviation e no aviation per i passeggeri e gli equipaggi dell'aviazione generale (lounge, meeting room, crew area, uffici a tempo, aree commerciali). Il piano superiore potrà essere utilizzato dalla Società di gestione e da eventuali handler.</p> 	

<p>Caratteristiche architettoniche</p>	<p><i>Terminal aviazione generale</i></p> <p>Per il nuovo terminal aviazione generale si è ipotizzata una tipologia costruttiva che sia in grado di evolversi sia strutturalmente che funzionalmente e quindi di ampliarsi, per poter soddisfare eventuali ulteriori incrementi della domanda di traffico e di servizi, e le soluzioni costruttive e tipologiche saranno improntate a criteri di modularità, espandibilità, rapidità di costruzione, riduzione dei vincoli per le cantierizzazioni e soprattutto flessibilità per l'organizzazione degli spazi interni. Le scelte tecnologiche, costruttive, così come le finiture riprenderanno quelle del terminal commerciale, per fornire una certa uniformità architettonica all'intero complesso aeroportuale. L'involucro edilizio sarà caratterizzato dall'alternanza di componenti vetrate e opache, compositivamente bilanciate in relazione alle specifiche destinazioni d'uso degli ambienti. Le possibili soluzioni tecniche e dei materiali, compresi quelli di finitura, saranno individuate secondo le caratteristiche di resistenza, affidabilità, durabilità, manutenibilità, sanificabilità, sostenibilità.</p>  <p><i>Pertinenze esterne</i></p> <p>Le sistemazioni esterne di stretta pertinenza del terminal saranno distinte in: aree permeabili, con sistemazioni a verde e aiuole di arredo con piantumazioni di tipo arbustivo e aree non permeabili, comprensive del parcheggio auto e della relativa viabilità di accesso con pavimentazioni carrabili e pedonali. L'area di parcheggio prevista sarà di circa 5000 mq per un totale di 90 posti auto.</p>
---	---

Caratteristiche strutturali	<p>Terminal aviazione generale</p> <p>Il fabbricato verrà realizzato utilizzando soluzioni strutturali in grado di soddisfare i criteri di modularità ed espandibilità, oltreché garantire la massima flessibilità nell'organizzazione degli spazi interni.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strutture portanti orizzontali e verticali <p>Strutture portanti saranno realizzate in carpenteria metallica con elementi di cls prefabbricato e cls gettato in opera per getti di completamento, solette, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondazioni <p>Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e sono costituite da plinti quadrangolari gettati su calcestruzzo magro di livellamento del terreno collegati tra di loro con una soletta di estensione pari alla impronta del piano terra.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coperture <p>La copertura sarà di tipo piano con solaio in cls prefabbricato, finito con massetto in conglomerato cementizio isolante, strato geotessile non tessuto in polipropilene e guaina impermeabilizzante sp. 1,5 mm.</p> <p>Pavimentazione parcheggi e viabilità di servizio</p> <p>La pavimentazione è di tipo flessibile in conglomerato bituminoso e si ipotizza un pacchetto stradale composto da: fondazione 20 cm, base 25 cm, binder 4 cm, usura 4 cm</p>
------------------------------------	---

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	5 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 – 2 [^] e 3 [^] anno L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla Fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

1.7 Scheda intervento 4.1 : edificio multifunzionale e sue pertinenze

I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1 - 2^ e 3^ anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto di progetto</i>	
		

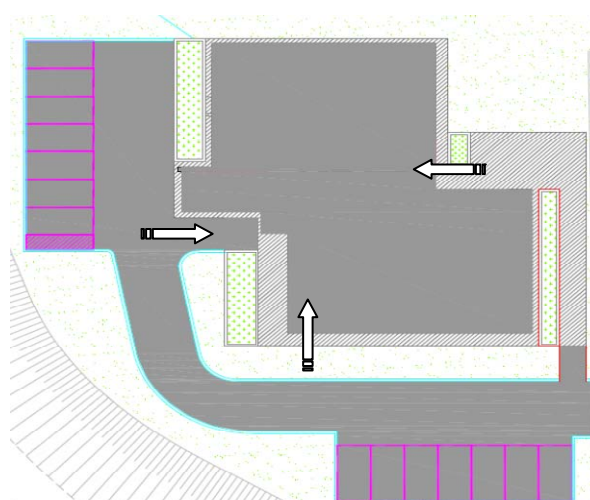
	<p><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>La realizzazione del Nuovo Edificio Multifunzionale si inserisce nel quadro di interventi di riorganizzazione dell'Area Terminale previsti nella fase 1.</p> <p>Risulta ubicato in stretta adiacenza al Terminal Passeggeri, all'estremità S-SO del Piazzale Aeromobili Est e parallelamente allo stesso. L'area di pertinenza dell'edificio è delimitata, a N-NO, dal nuovo posizionamento della CISA, rispetto alla quale mantiene un distacco di 5m; a S-SO, dal fosso; a N-NE dall'area di pertinenza del Terminal Passeggeri.</p>
--	--

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali		

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	27
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	31
	<i>Superficie (m²)</i>	800
	<i>Altezza da pc (m)</i>	7.77

Caratteristiche funzionali

L'edificio si sviluppa per una superficie complessiva di circa 800 mq su 2 livelli fuori terra (piano terra e primo piano) destinati prevalentemente agli uffici della Società di gestione e di altri operatori del settore. L'organizzazione funzionale risulterà, quindi, a piano terra, distributivamente concepita in modo da garantire l'utilizzo, differenziato e flessibile attraverso tre ingressi indipendenti, di due sotto-elementi parallelepipedi, l'uno, destinato alla Società di gestione e l'altro ad altri operatori del settore aeroportuale. Il primo piano ospiterà gli uffici della Società di gestione.

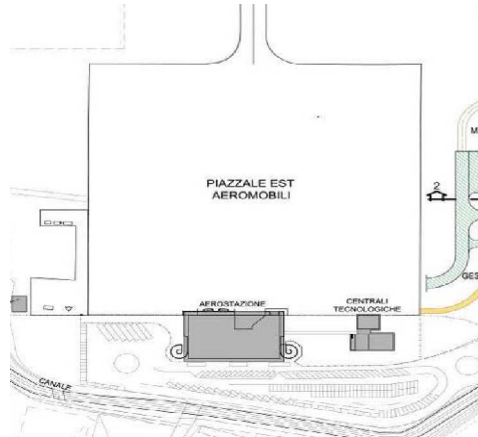
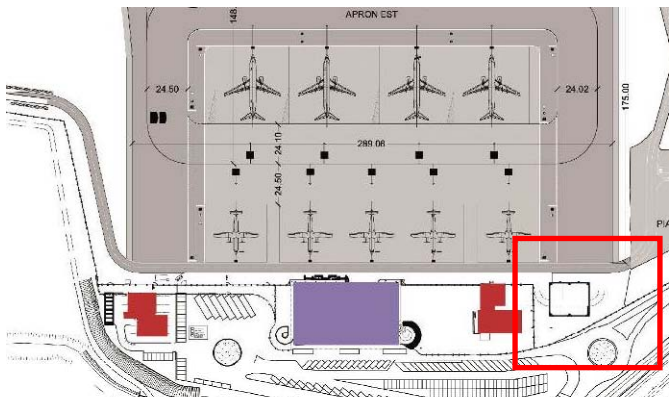


<p>Caratteristiche architettoniche</p>	<p>Edificio</p> <p>L'involucro edilizio sarà costituito dall'alternanza di componenti vetrate e opache, compositivamente bilanciate in relazione alle specifiche destinazioni d'uso degli ambienti. La sagoma del fabbricato è ricavata da due volumi parallelepipedi dimensionalmente e strutturalmente analoghi, tra loro traslati lungo l'asse SO-NE, a seguito dell'interposizione volumetrica dell' "ingombro" del corpo scala "a vista", in modo da garantire l'illuminazione naturale degli spazi. I due parallelepipedi sono caratterizzati dalla prevalenza delle superfici vetrate, disegnate dall'orizzontalità degli elementi costituenti e dall'utilizzo, sul lato SO, di "porzioni" di facciata opache, in corrispondenza degli spazi destinati a locali di servizio e deposito. Le superfici vetrate dei volumi parallelepipedi risultano tra loro differenziate dall'impiego, sui fronti SE e SO, di elementi frangisole orizzontali. I criteri di scelta delle possibili soluzioni tecniche e dei materiali, compresi quelli di finitura, sono stati individuati secondo le caratteristiche di resistenza, affidabilità, durabilità, manutenibilità, sanificabilità, sostenibilità.</p> <p>Pertinenze esterne</p> <p>Le sistemazioni esterne di stretta pertinenza dell'edificio Multifunzionale saranno distinte in :</p> <p>aree permeabili, con sistemazioni a verde e aiuole di arredo con piantumazioni di tipo arbustivo aree non permeabili, con pavimentazioni carrabili e pedonali. L'accessibilità all'area avviene attraverso la superficie, destinata a parcheggio, retrostante il Terminal Passeggeri. Le zone a parcheggio dell'edificio Multifunzionale verranno articolate secondo una configurazione a "L", sul lato SE e SO del fabbricato, organizzate in 2 slarghi tra loro connessi da un raccordo avente larghezza 4m circa e raggio di curvatura 8.90m. Ciascuno slargo ospita n° 7 posti auto. Si è prevista la destinazione di un posto auto, nello slargo di SO, per persone con ridotta o impedita capacità motoria, in prossimità dell'accesso uffici.</p> <div data-bbox="443 1496 1206 1917" data-label="Image"> </div>
---	--

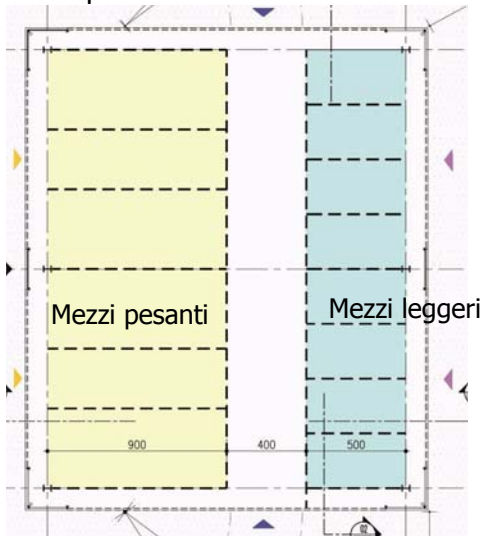
Caratteristiche strutturali	<p>Il fabbricato verrà realizzato con strutture in calcestruzzo gettato in opera.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strutture portanti orizzontali e verticali <p>Il solaio sarà composto da: lastre in cls prefabbricato, provviste di tralicci metallici intervallati da pannelli di polistirolo aventi la funzione di alleggerimento, getto di completamento a formare i travetti e la soletta superiore, travi a spessore.</p> <p>I pilastri quadrati e circolari saranno anch'essi di c.a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fondazioni <p>Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e sono costituite da plinti quadrangolari gettati su calcestruzzo magro di livellamento del terreno collegati tra di loro con una soletta di estensione pari alla impronta del piano terra.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coperture <p>La copertura sarà di tipo piano con pavimentazione posata sul solaio in cls prefabbricato, finito con massetto in conglomerato cementizio isolante, strato geotessile non tessuto in polipropilene e guaina impermeabilizzante sp. 1,5 mm.</p>
------------------------------------	---

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	5 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 - 2 [^] e 3 [^] anno. L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

1.8 Scheda intervento 4.2/4.8: fabbricato mezzi di rampa

I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1 - 2 [^] e 3 [^] anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
	<i>Assetto di progetto</i>	
		
<p style="text-align: center;"><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>Gli edifici (identici) si collocano a margine della superficie S/S-E dell'Apron Est, sviluppandosi in senso longitudinale lungo la direttrice N-NE/S-SO, parallelamente al piazzale antistante, all'interno dell'attuale sedime.</p>		

Elaborati grafici descrittivi	Tavola	Scala
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali		

Caratteristiche dimensionali	Larghezza area di impronta (m)	24
	Lunghezza area di impronta (m)	20
	Superficie (m ²)	480
	Altezza da pc (m)	8.80
Caratteristiche funzionali	<p>Gli edifici si svilupperanno per una superficie complessiva cad di circa 500 mq su 1 livello fuori terra con la funzione di ricovero dei mezzi di rampa. Il sistema di accessi dei mezzi necessari per la gestione delle attrezzature, mezzi e pedonale addetto sottobordo risulta differenziato in relazione agli stessi, prevedendo: direttamente dalla viabilità di servizio del Piazzale Aeromobili, l'accesso dei mezzi pesanti per agevolarne la movimentazione ed il ricovero e attraverso un passaggio di servizio largo 4m, l'accesso dei mezzi leggeri. Detto passaggio si sviluppa per l'intera lunghezza del corpo di fabbrica e consente più agevoli operazioni di manovra.</p> 	

**Caratteristiche
architettoniche**

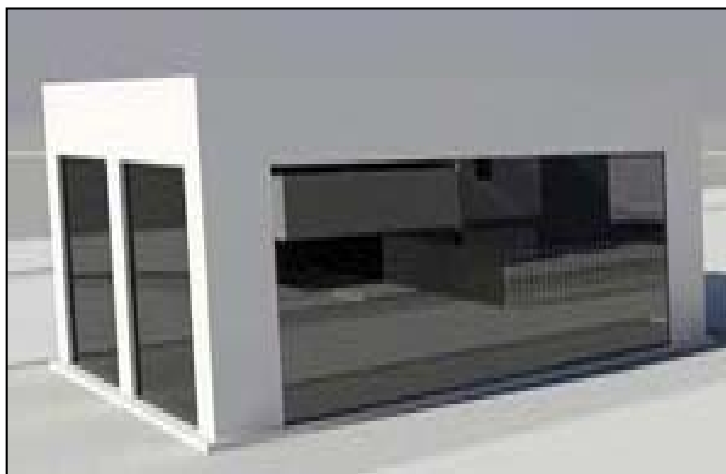
- Edifici

I nuovi ricoveri mezzi di rampa saranno progettati secondo principi di semplicità, simmetria e regolarità, caratteri suggeriti dalla destinazione d'uso per cui risultano preposti, di forma rettangolare e si svilupperanno parallelamente all'ampliamento del piazzale est.

L'area coperta destinata al ricovero mezzi di rampa risulta di circa 500 mq ciascuno, con un'altezza libera interna sottotrave di 6,50 m. I fronti N-NE e S-SE presenteranno, ciascuno, n° 2 varchi di passaggio aperti, i fronti S-SO e N-NE saranno concepiti a "varco unico" aperto. Le chiusure verticali, limitate alla protezione della struttura metallica sranno costituite da pannelli sandwich metallici in acciaio zincato preverniciato, fissati su sottostruttura metallica, e disposti ad andamento verticale ed aventi finitura della faccia esterna di tipo micronervato o liscia. Tali pannelli saranno collocati in opera. La pavimentazione, ad alta resistenza meccanica, sarà posata su massetto in c.a. con rete elettrosaldata.

- Sistemazioni esterne

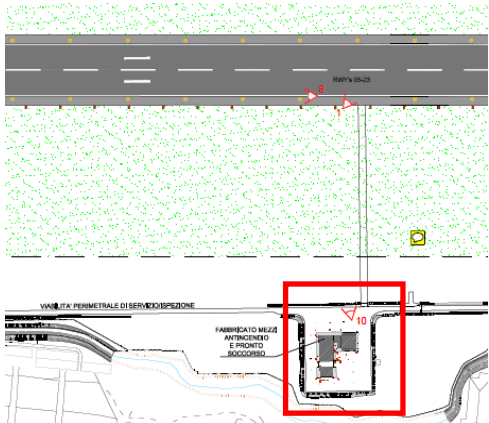
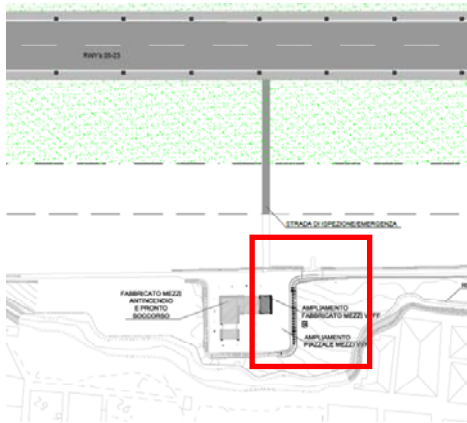
I nuovi edifici Mezzi di Rampa saranno circoscritto, su n° 3 lati, da un piazzale in conglomerato bituminoso che consente la movimentazione dei mezzi necessari per la gestione delle attrezzature.




Caratteristiche strutturali	<p>- Strutture verticali ed orizzontali La struttura in elevazione sarà costituita da profilati in acciaio del tipo HEB laminati a caldo e da n° 3 travi reticolari in acciaio costituite da profili HEA laminati a caldo</p> <p>- Fondazioni Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e costituite da travi continue disposte in direzione longitudinale e collegate tra loro in senso trasversale da una soletta di estensione pari alla impronta del piano.</p> <p>- Coperture La soluzione tecnologica del pacchetto di copertura prevede l'utilizzo di un pannello tipo "Sigma", sostenuto da arcarecci in acciaio, manto impermeabile, costituito da membrane bitumero polimero elastoplastomeriche a base di resine metalloceniche.</p>
------------------------------------	---

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	2 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 - 2 [^] e 3 [^] anno L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

1.9 Scheda intervento 4.3: Ampliamento capannone vv.ff.

I Aspetti generali		
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi edilizi
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1 – 2 ^a e 3 ^a anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
	<i>Assetto di progetto</i>	
		
<i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i>		<p>L'ampliamento dell'attuale edificio Pronto Soccorso e Mezzi VVF, ubicato a distanza di 220m circa a SE della pista di volo ed in posizione baricentrica rispetto alle due testate della pista, avverrà in direzione NE.</p>

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali		

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	10
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	10
	<i>Superficie (m²)</i>	100
	<i>Altezza da pc (m)</i>	6.50
Caratteristiche funzionali	<p>Il progetto prevede l'ampliamento di circa 100 mq della rimessa dei mezzi antincendio per ottenere un capacità totale di n° 3 mezzi, oltre che l'ampliamento del relativo piazzale di manovra.</p> 	

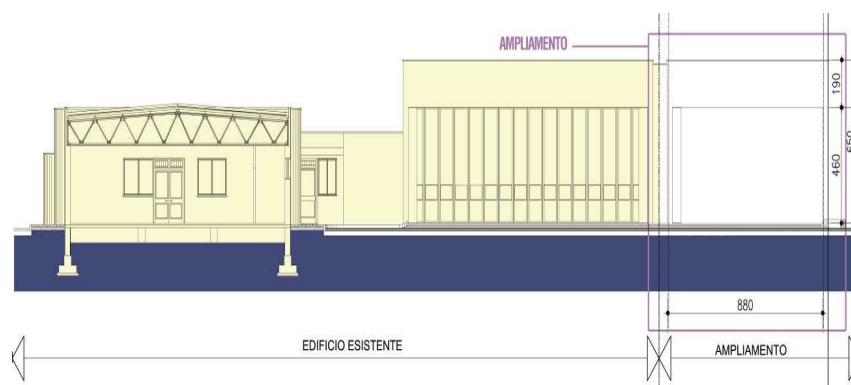
**Caratteristiche
architettoniche**

- Edificio

Il Nuovo Padiglione Automezzi, risulterà strutturalmente indipendente da quello esistente e distanziato di 70cm dallo stesso, così da non implicare interferenze vecchio - nuovo e configurare l'ipotesi di nuova costruzione ai sensi della vigente normativa antisismica. La continuità funzionale sarà garantita dall'apertura di varchi nelle murature di tamponamento. La parete del corpo di fabbrica di ampliamento direttamente prospiciente l'edificio esistente verrà concepita quale esatta riproduzione del passo strutturale e delle dimensioni delle tamponature dell'edificio limitrofo, in modo da consentire il corretto sistema di relazione distributivo - funzionale. Gli indirizzi progettuali risulteranno improntati sui caratteri di semplicità, simmetria e regolarità, sia in pianta che in alzato, e sulla precisa volontà di delineare una soluzione di omogeneità e continuità stilistica con l'esistente. A questo scopo, la sagoma dell'edificio sarà "dedotta", longitudinalmente, dagli allineamenti ai fronti ed alla maglia strutturale del fabbricato esistente, consentendo così la mimesi volumetrica e l'integrazione funzionale interna. Le finiture esterne saranno costituite da pannelli in lamiera coibentata con supporti in acciaio zincato e preverniciato.

- Sistemazioni esterne

Gli interventi relativi alle sistemazioni esterne interesseranno l'ampliamento del piazzale di pertinenza dell'edificio da realizzarsi ed il conseguente spostamento del fosso e del serbatoio gpl attualmente esistenti.


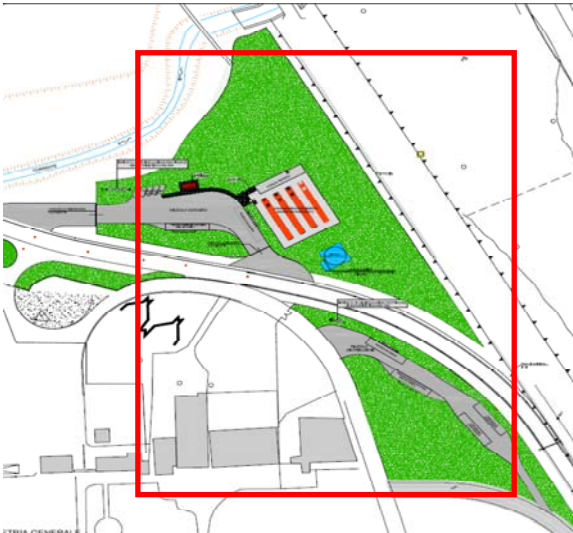


Caratteristiche strutturali	<p>- Strutture verticali ed orizzontali L'edificio presenterà una struttura in elevazione costituita da pilastri in cemento armato con copertura in carpenteria metallica sostenuta da un sistema di travi in acciaio laminato a caldo organizzata secondo un'orditura principale in profilati IPE e un'orditura secondaria di arcarecci.</p> <p>- Fondazioni Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e sono impostate alla stessa quota delle esistenti (circa 2,00m al di sotto del p.f.). Esse sono costituite da travi continue rettangolari e setti in cls collegati in testa da una soletta di spessore.</p> <p>- Copertura Il sovrastante pacchetto di copertura sarà composto da un pannello metallico coibentato con supporto esterno grecato e supporto interno in acciaio zincato e verniciato, manto impermeabile doppio strato di bitume polimero elastoplastomerico a base di resine metalloceniche.</p>
------------------------------------	--

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	2 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 – 2 [^] e 3 [^] anno L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compatatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

1.10 Scheda intervento 4.5/4.6: Nuovo deposito e distributore carburanti

I Aspetti generali

Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale: edifici e pertinenze
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione impianti a supporto aviazione
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 1 - 2 [^] e 3 [^] anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto di progetto</i>	
		

	<p><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>La realizzazione del nuovo deposito carburante avio è prevista su un'area già demaniale, (land side) esterna all'attuale sedime in zona N-NO, prospiciente al varco ovest, da un lato confinante con la linea ferrata dall'altra delimitata dalla strada provinciale SP 173 di accesso all'aeroporto. Il distributore è previsto nella medesima area, però internamente al sedime in zona air side.</p>
--	---

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie

II Caratteristiche dimensionali, funzionali e strutturali

Caratteristiche dimensionali	Deposito	
	<i>Area recintata (m²)</i>	10.619
	<i>Superficie pavimentata (m²)</i>	3213
	Distributore	
	<i>Superficie pavimentata(m²)</i>	1236

Caratteristiche funzionali

Il nuovo deposito carburanti avio dell'Aeroporto di Salerno risulterà suddiviso in due porzioni principali:

- una esterna alla zona aeromobili (land-side) ove risulteranno ubicati i serbatoi di stoccaggio, l'area di scarico dell'autobotte, la zona coperta dedicata alla sala filtri, sala pompe, manutenzione addetti, e le apparecchiature di controllo elettronico dedicate (contaltri);

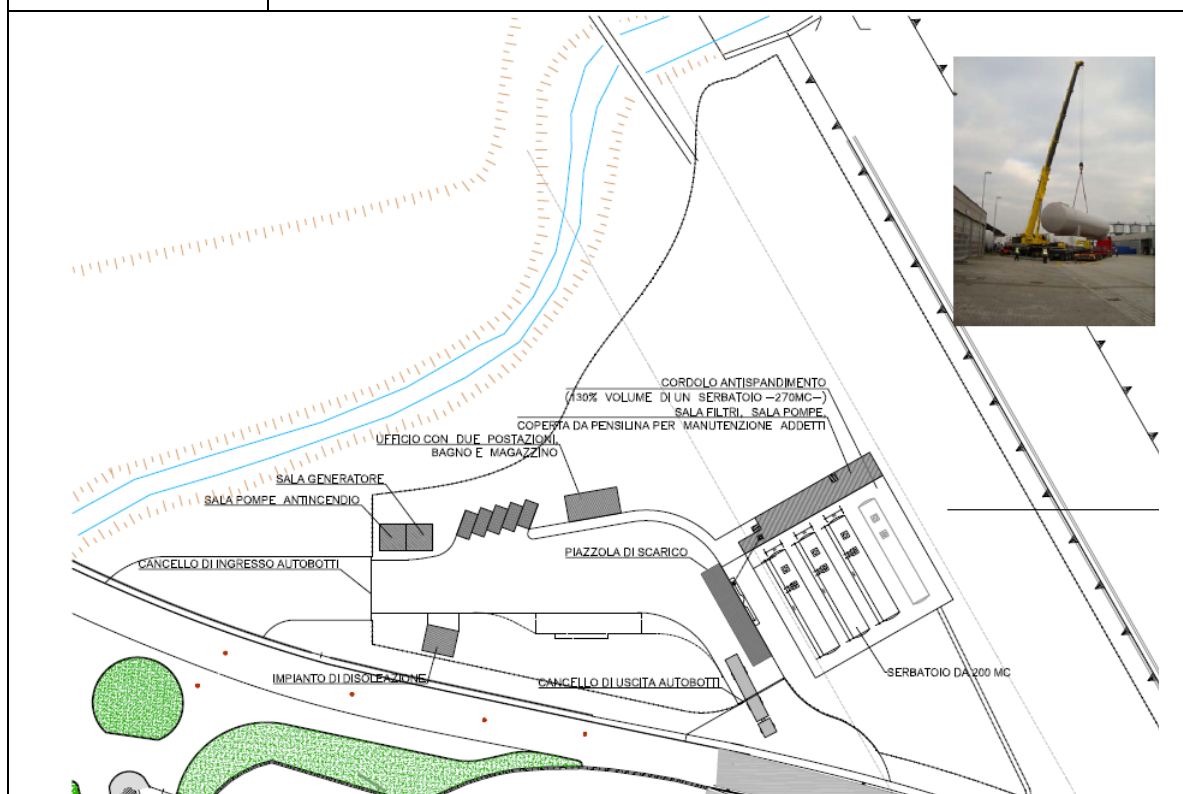
- una interna alla zona air-side ove risulteranno ubicate le aree di sosta per le autobotti refueller, la zona di carico del prodotto petrolifero per aeromobili.

Entrambe le aree risulteranno protette perimetralmente da apposita recinzione doganale secondo le specifiche fornite da Enac. Le aree descritte risultano separate tra loro dalla viabilità di accesso dell'aeroporto (SP173).

Il deposito sarà costituito da 3 serbatoi di stoccaggio da 200 mc cadauno cilindrici ad asse orizzontale, da un serbatoio spurghi e da un complesso sistema di tubazioni, pompe, filtri ed altri accessori che consentiranno di movimentare il carburante a seconda delle necessità.

La baia di carico refueller risulta delocalizzata, rispetto al deposito carburante, in zona air side e il trasferimento del prodotto avverrà tramite linea interrata in trincea protetta.

E' prevista inoltre l'installazione di un prefabbricato uffici per la gestione del deposito carburanti.



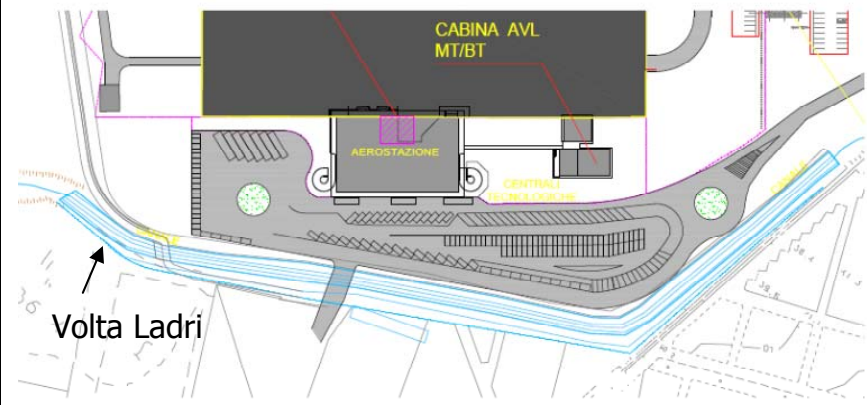
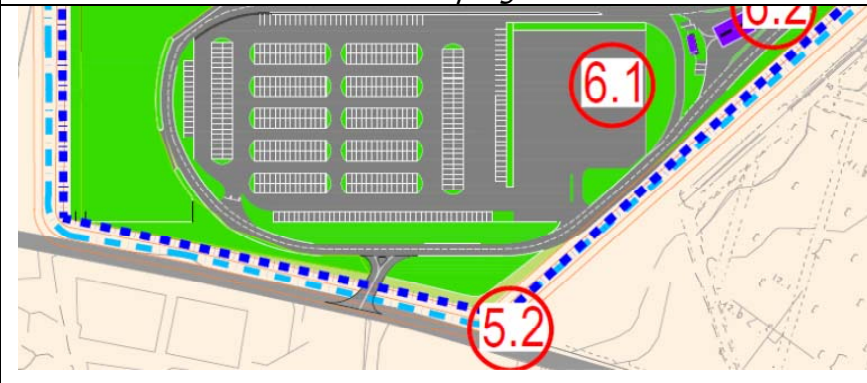
Caratteristiche strutturali	<p>Il serbatoio di stoccaggio è del tipo cilindrico ad asse orizzontale a singola parete dello spessore pari al calcolo statico arrotondato alla cifra intera superiore maggiorata di 1mm. Il volume utile aspirabile sarà normalmente pari a 160 m³ eccezionalmente incrementabili, in caso di necessità, di ulteriori 10 m³ non tenendo conto dell'allarme di basso livello.</p> <p>I serbatoi saranno poggiati a terra per il tramite di due "selle" in acciaio tali da conferire al serbatoio una pendenza minima del 2% verso una delle estremità ove, in corrispondenza del fondo, sarà installato un pozzetto della capacità minima di 200 l dal quale pescherà una tubazione da 1 1/2 " in acciaio inox per l'aspirazione giornaliera di acqua e sedimenti. Le aree carrabili interne alle aree di stoccaggio e di rifornimento, rispetteranno i dettami della sicurezza con spessori risultanti dal calcolo di portanza per la tipologia di traffico dei mezzi pesanti previsti in progetto; la stratificazione prevista sarà in ogni caso realizzata tramite fondazione in misto granulare stabilizzato, uno strato di base in CLB ordinario, ulteriore strato in binder CLB ordinario e strato di usura in CLB open grade.</p> <p>Le piazzole di carico e scarico del carburante, e le aree di transito e parcheggio degli automezzi, saranno realizzate in modo da assicurare la raccolta delle acque meteoriche (acque di prima pioggia) ed il loro convogliamento all'impianto di trattamento per disoleazione, preliminarmente al conferimento delle stesse al sistema a rete aeroportuale di raccolta reflui. E' prevista inoltre l'installazione di un prefabbricato uffici per la gestione del deposito carburanti.</p>
------------------------------------	---

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	8 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 1 - 2 [^] e 3 [^] anno. L'intervento non interferisce con l'operatività dello scalo e può essere effettuato in concomitanza con gli altri interventi di cui alla fase 1.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Pavimentazione - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte

2 SCHEDE INTERVENTI FASE 2

2.1 Scheda intervento 5.2: Deviazione torrente Volta Ladri (zona terminal)

I Aspetti generali

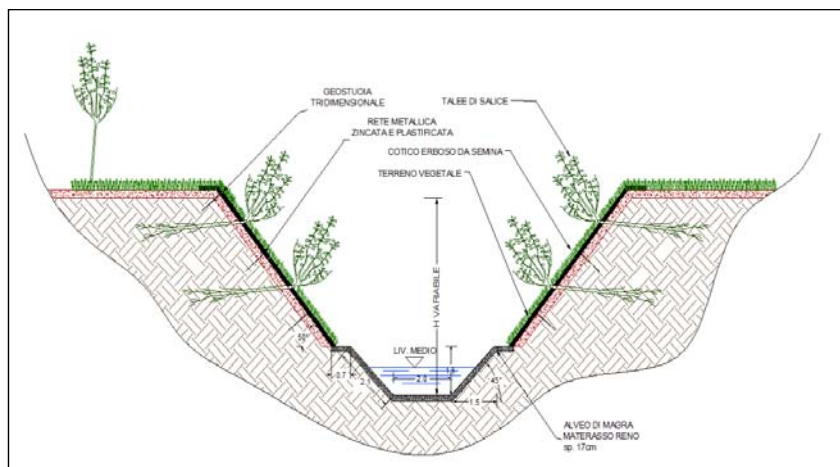
Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Sistema dei canali
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi di sistemazione idraulica
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 2 – 5 [^] anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
	<i>Assetto di progetto</i>	
		
	<p style="text-align: center;"><i>Caratteristiche dell'area di intervento</i></p> <p>L'area d'interesse è collocata a sud dell'Aerostazione Passeggeri laddove il Canale Volta Ladri costeggia perimetralmente l'attuale parcheggio del Terminal. Pertanto per l'ampliamento dell'aerostazione e del relativo parcheggio è necessario espropriare una superficie di circa 6 ha ricadenti nel Comune di Bellizzi e contemporaneamente deviare il percorso del torrente Volta Ladri e creare un nuovo collegamento alla viabilità di accesso di v. Pepe</p>	

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali e tecniche		

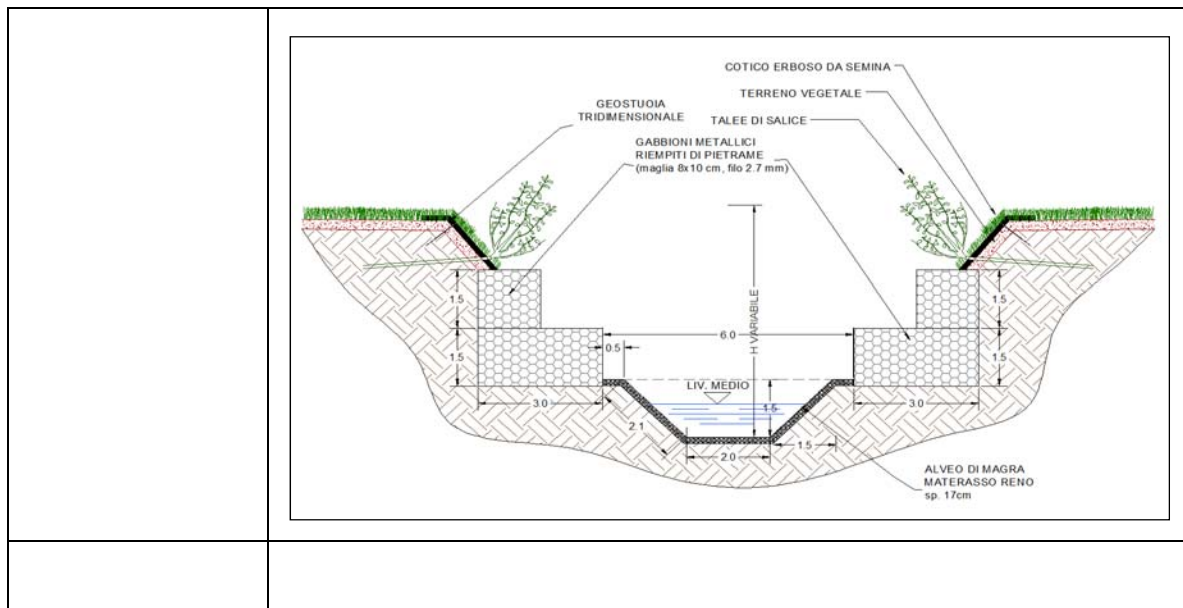
Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	-
	<i>Lunghezza adeguamento Canale Volta Ladri (m)</i>	430

Caratteristiche tecniche

Gli interventi prevedono la riqualifica e la manutenzione straordinaria del torrente Volta Ladri in modo da permettere la realizzazione di un nuovo parcheggio a servizio dell'Aeroporto Costa D'Amalfi. Una volta acquisite le aree di esproprio (ca 6 ha), l'andamento planimetrico del corso d'acqua proseguirà all'esterno dell'area destinata al nuovo parcheggio, evitando di interferire con la viabilità ordinaria. Il tracciato rettificato del Torrente Volta Ladri avrà uno sviluppo pari a circa 430m. La configurazione del tratto rettificato del torrente Volta Ladri verrà concepita prevedendo una riprofilatura delle sezioni. Le sezioni riqualificate verranno progettate in modo da prevedere un letto di magra a sezione trapezia (dimensioni di massima base 2.00m, altezza 1.50m) realizzato mediante la posa di materassi tipo Reno per eliminare i fenomeni erosivi del fondo dell'alveo e restituire naturalità ai corsi d'acqua. Le scarpate, il cui andamento ricalca quello delle attuali sezioni saranno poi riqualificate mediante interventi di ingegneria naturalistica in modo da stabilizzare il terreno e limitare l'impatto ambientale. Le sezioni verranno concepite in modo da contenere la massima portata di piena due-centennale garantendo un ampio franco di sicurezza, mediamente pari a 2.00m.

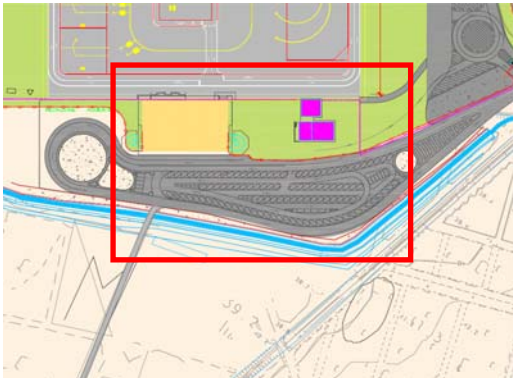
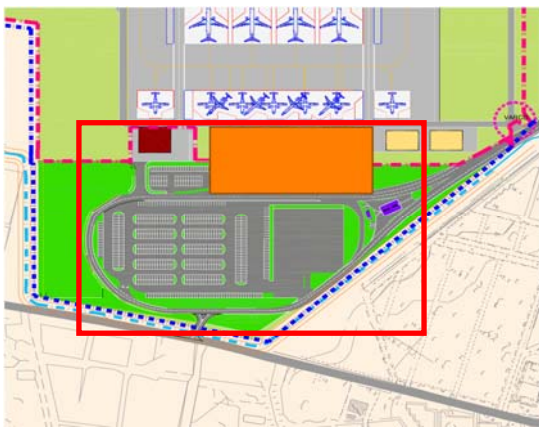


In eventuali punti maggiormente sensibili dell'alveo, verranno inseriti dei gabbioni metallici riempiti con pietrame, tipo Maccaferri.



III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	6 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 2 – 5 [^] anno. L'intervento è previsto immediatamente a valle dell'acquisizione delle aree e della relativa bonifica (bob).
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi di sistemazione idraulica"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolizione manufatti; - Scavi e movimenti terra; - Posa in opera tubi, elementi prefabbricati di rivestimento
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compatattore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera

2.2 Scheda intervento 6.1/6.3/6.4/6.5: ampliamento e riqualifica Terminal aviazione commerciale e parcheggio

I Aspetti generali	
Tipologia di opera	<p><i>Sistema aeroportuale</i></p> <p><i>Tipologia costruttiva</i></p>
Tempistica	<p><i>Fase di intervento</i></p>
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<p>Area Terminale: edifici e pertinenze</p> <p>Realizzazione interventi edilizi</p> <p>Fase 2 (4 - 7- 8- 9° anno)</p>
	<p><i>Assetto attuale</i></p>
	
	<p><i>Assetto di progetto</i></p>
	
	<p><i>Caratteristiche fisiche e funzionali dell'area di intervento</i></p> <p>La riqualifica ed ampliamento del Terminal passeggeri e del relativo parcheggio si inserisce nel quadro di interventi di riorganizzazione dell'Area Terminale previsti nella Fase 2.</p> <p>Il nuovo terminal si verrà a trovare nella medesima area in cui insiste l'attuale, in una posizione pressoché baricentrica rispetto alla nuova configurazione del piazzale Aviazione Commerciale; l'ampliamento e riqualifica del terminal e del relativo parcheggio comporterà comunque l'acquisizione al sedime aeroportuale di nuove aree afferenti al comune di Bellizzi.</p>

Elaborati grafici descrittivi	Tavola	Scala
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali, funzionali, architettoniche e strutturali		

Caratteristiche dimensionali	Larghezza area di impronta (m)	150
	Lunghezza area di impronta (m)	50
	Superficie (m ²)	7500
	Altezza da pc (m)	15
Caratteristiche funzionali	<p>La nuova Aerostazione Passeggeri sarà realizzata mediante ampliamento e riqualifica architettonica dell'esistente Terminal e sarà ubicata in posizione pressoché baricentrica rispetto alla nuova configurazione del piazzale Aviazione Commerciale. L'edificio si presenta pertanto come un unico corpo di fabbrica avente una superficie di circa 7.500 mq, sviluppato in aderenza alla viabilità di accosto land side; tale superficie sarà in grado di garantire sia un livello di servizio C delle diverse aree funzionali (not rentable areas/rentable areas) dimensionate in base alle previsioni di traffico ed ai corrispondenti TPHP, sia la dislocazione dei diversi locali tecnici per le significative dotazioni impiantistiche.</p>	
Caratteristiche architettoniche	<p style="text-align: center;">Nuovo Terminal</p> <p>L'ipotesi progettuale dell'aerostazione e la scelta della relativa tipologia (<i>Terminal concept</i>) tiene conto sia delle esigenze dei passeggeri e degli addetti aeroportuali nella loro globalità, che della configurazione del sistema delle infrastrutture di volo (pista, vie di rullaggio, piazzali etc.) e dei modi di accesso all'aeroporto. Queste impongono l'adozione ed il rispetto dei seguenti criteri di base:</p> <ul style="list-style-type: none"> - facile accesso, lato terra, all'aerostazione e, di conseguenza, semplice localizzazione ed orientamento di quest'ultima rispetto al flusso di traffico in entrata ed in uscita dall'aeroporto; - ridotte distanze dei percorsi pedonali dai parcheggi al terminal; - minimi cambiamenti di livello per i passeggeri all'interno dell'aerostazione; - eliminazione delle intersezioni tra i differenti flussi passeggeri; - ridotte distanze per il trasporto passeggeri dal terminal all'aeromobile quando questo non sia raggiungibile a piedi; - modularità costruttiva dell'aerostazione per consentire sia la realizzazione per stadi programmati che le future espansioni. <p>La nuova aerostazione al 10° anno sarà articolata su un unico livello operativo Arrivi/Partenze (livello 0), oltre all'area adibita al trattamento bagagli e agli impianti tecnologici (livello-1).</p>	

Per quanto riguarda la definizione architettonica della futura Aerostazione, le soluzioni tipologiche che saranno adottate dovranno soddisfare i criteri di modularità e di espandibilità oltreché garantire la massima flessibilità nell'organizzazione degli spazi interni.

La soluzione che maggiormente soddisfa i principi sopra enunciati è rappresentata dalle strutture in carpenteria metallica, secondo una tendenza ormai consolidatasi in ambito aeroportuale.

Nello specifico del Terminal di Salerno l'adozione di tale modalità costruttiva consentirà la possibilità di realizzare un livello sopraelevato in grado di soddisfare la futura domanda di traffico.

Le scelte tecnologiche, costruttive, così come le finiture riprenderanno quelle degli altri edifici dell'area terminale in particolare dell'edificio multifunzione che si trova sullo stesso fronte dell'aerostazione. Pertanto nei prospetti verrà ripreso l'elemento architettonico di alternanza di componenti vetrate, schermate da elementi frangisole orizzontali e opache, compositivamente bilanciate in relazione alle specifiche destinazioni d'uso degli ambienti.



Viabilità di accesso e Nuovo parcheggio

L'accesso all'Area Terminale comprende la riqualifica e l'adeguamento della sede viaria di Via Olmo in considerazione dell'ampliamento e riconfigurazione dei parcheggi a servizio del Terminal previsti in Fase 2. Si prevede che il nuovo sistema viario di accesso all'Area Terminale sarà costituito da una strada a singola carreggiata con doppio senso di marcia (Cat. C1 CNR). L'anello viario per l'accosto al Terminal e l'accesso ai parcheggi avrà delle sezioni variabili fino ad un massimo di 4 corsie con percorrenza antioraria e garantirà un'opportuna separazione di flussi in arrivo ed uscita dall'Area Terminale e dal sistema parcheggi.

Sulla base della domanda di posti auto all'orizzonte di medio termine (10° anno) il nuovo sistema parcheggi sarà costituito da un'area di stazionamento a raso, fronte aerostazione, avente una capacità di circa 500 posti auto. Sono state altresì dimensionate e previste distinte aree per il parcheggio di almeno 8 bus turistici e per l'accumulo dei Taxi.

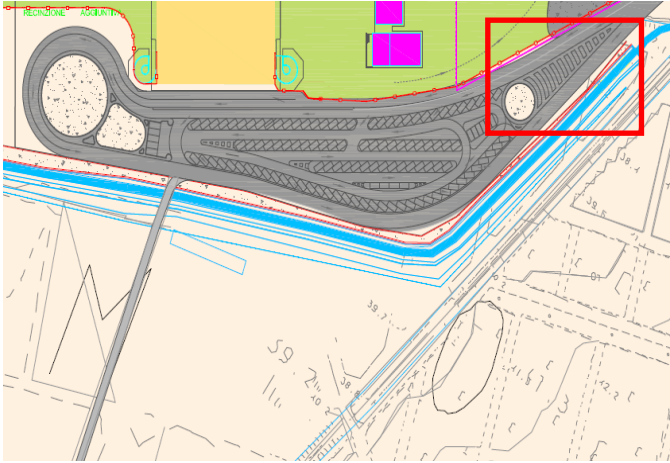
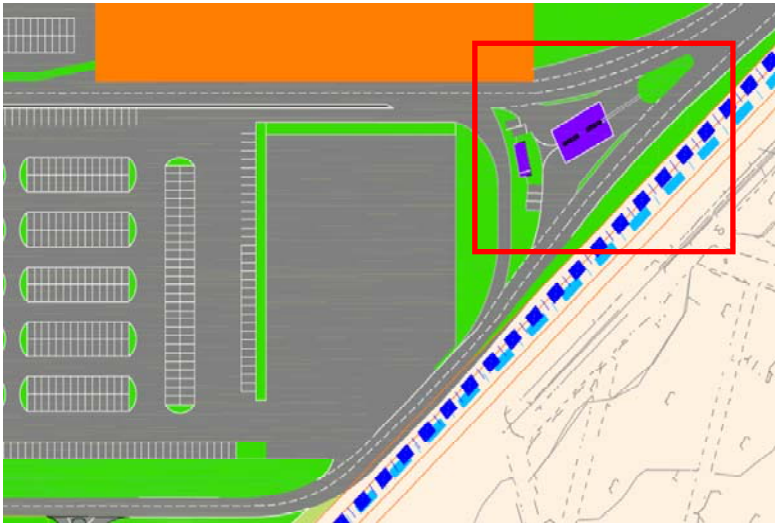
Le sistemazioni esterne di stretta pertinenza del terminal saranno distinte in: aree permeabili, con sistemazioni a verde e aiuole di arredo con piantumazioni di tipo arbustivo e aree non permeabili, comprensive del parcheggio auto e della relativa viabilità di accesso con pavimentazioni carrabili e pedonali.

<p>Caratteristiche strutturali</p>	<p>Il Terminal verrà realizzato utilizzando soluzioni strutturali in grado di soddisfare i criteri di modularità ed espandibilità, oltreché garantire la massima flessibilità nell'organizzazione degli spazi interni.</p> <ul style="list-style-type: none">- Strutture portanti orizzontali e verticali <p>Strutture portanti saranno realizzate in carpenteria metallica con elementi di cls prefabbricato e cls gettato in opera per getti di completamento, solette, etc.</p> <ul style="list-style-type: none">- Fondazioni <p>Le fondazioni del fabbricato saranno del tipo diretto e sono costituite da plinti quadrangolari gettati su calcestruzzo magro di livellamento del terreno collegati tra di loro con una soletta di estensione pari alla impronta del piano terra.</p> <ul style="list-style-type: none">- Coperture <p>La copertura sarà di tipo piano con solaio in cls prefabbricato, finito con massetto in conglomerato cementizio isolante, strato geotessile non tessuto in polipropilene e guaina impermeabilizzante sp. 1,5 mm.</p>
---	--

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica	<i>Durata attività</i>	5 anni complessivi
	<i>Fasizzazione</i>	<p>Fase 2 (4 - 7-8-9° anno) L'intervento verrà effettuato per gradi successivi al fine di garantire sempre l'operatività del terminal. La tempistica prevista nella Fase 2 – medio termine del Masterplan prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riconfigurazione dei parcheggi land side, previa acquisizione nuove aree e deviazione del canale Volta Ladri (4-5 anno); - ampliamento e riqualifica del Terminal esistente (7-9 anno). <p>L'ampliamento dell'aerostazione passeggeri è stata ipotizzata in tre fasi costruttive successive:</p> <p>1) Lotto 0 - ampliamento di circa 4000 mq lungo la direttrice nord-est per la realizzazione della nuova area partenze (hall partenze, area attesa-banchi check in, controlli di sicurezza, sale d'imbarco), mantenendo in esercizio l'attuale terminal;</p> <p>2) Lotto 1 – ampliamento e riqualifica terminal esistente (area arrivi e restituzione bagagli/)per un'area di circa 1750 mq lungo la direttrice nord-est per la realizzazione della nuova Hall arrivi e della zona restituzione bagagli. Durante le lavorazioni, che riguardano solo una parte dell'attuale terminal, la rimanente non interessata verrà mantenuta operativa.</p> <p>3) Lotto 2 – ampliamento e riqualifica terminal esistente (area partenze) per una superficie di circa 1750 mq lungo la direttrice sud-ovest a completare il nuovo terminal. Durante le lavorazioni l'operatività verrà garantita mediante i due lotti precedentemente realizzati.</p>
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi edilizi"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Scavi e movimenti terra - Strutture di fondazione - Strutture di elevazione ed orizzontamenti - Finiture - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera, pompa cls

2.3 Scheda intervento 6.2: Distributore carburanti autovetture

I Aspetti generali

Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Area Terminale
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione impianti
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 2 – 5° anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>	
		
	<i>Assetto di progetto</i>	
		

	<p style="text-align: center;"><i>Caratteristiche dell'area di intervento</i></p> <p>L'area d'interesse rientra fra i terreni ricadenti nel territorio comunale di Bellizzi che saranno oggetto di esproprio per l'ampliamento e la riconfigurazione dei parcheggi dell'area terminale est. Nell'ambito dei suddetti interventi è prevista la realizzazione di un distributore carburanti per autotrazione. Il lotto ha una superficie complessiva di circa 2700 mq, di forma pressochè triangolare che si colloca all'ingresso della nuova viabilità di accesso al terminal/parcheggi, come isola spartitraffico.</p>
--	--

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali, funzionali e tecniche		

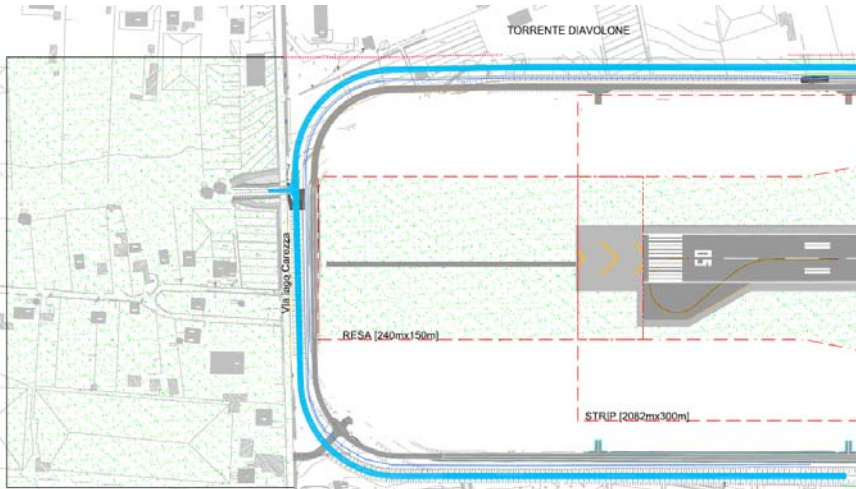
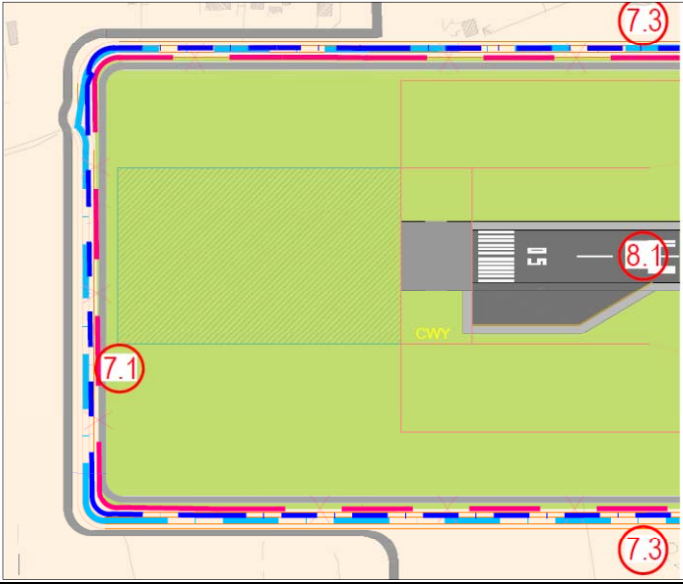
Caratteristiche dimensionali	<i>Superficie lotto (m²)</i>	2700
	<i>Area impronta pensilina (m²)</i>	200
	<i>Area fabbricato di servizio (m²)</i>	40

Caratteristiche funzionali	<p>L'impianto di distribuzione carburanti avrà in ottemperanza alla normativa di settore i seguenti requisiti minimi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -almeno due colonnine multidispenser a doppia erogazione per benzine e gasoli, collegate ai rispettivi serbatoi metallici interrati, e almeno una colonnina di metano o gpl o idrogeno, abilitate con dispositivi di self-service pre/post-pagamento; - locale per ricovero gestore (ca 40 mq) con: servizi igienici ad uso esclusivo e per l'utenza (inclusi portatori di disabilità), impianti tecnologici realizzati secondo quanto previsto dalla normativa e annessi spazi riservati al parcheggio; - copertura con idonea pensilina delle isole di distribuzione estesa a tutta la zona di rifornimento con altezza sufficiente al passaggio di un autotreno; - impianto di videosorveglianza. <p>Il piazzale di rifornimento sarà realizzato prevalentemente in tappeto bituminoso, nella zona distributori e di sosta dell'autobotte verrà posata una pavimentazione in cls additivato totalmente impermeabile per resistere agli sversamenti; saranno previste a perimetrazione della zona asfaltata delle zone a verde.</p> <p>Tutti i serbatoi atti al contenimento di gasoli e benzine saranno realizzati in conformità al DM 29/11/2002 con marcature CE, di forma cilindrica e doppia camicia, interrati ad asse orizzontale ad una quota tale che la generatrice superiore degli stessi risulti a non meno di 1 m dal piano piazzale e saranno monitorato costantemente da una centralina di controllo.</p>
-----------------------------------	---

III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	6 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 2 – 5° anno
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi di sistemazione idraulica"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolizione manufatti; - Scavi e movimenti terra; - Posa in opera tubi, elementi prefabbricati di rivestimento - Stesa materiali e compattazione del piano di posa per la formazione di diversi strati costituenti il pacchetto multistrato
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compattatore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera

2.4 Scheda intervento 7.3: Adeguamento/prolungamento torrenti Volta Ladri e Diavolone

I Aspetti generali

Tipologia di opera	<i>Sistema aeroportuale</i>	Sistema dei canali
	<i>Tipologia costruttiva</i>	Realizzazione interventi di sistemazione idraulica
Tempistica	<i>Fase di intervento</i>	Fase 2 – 5° anno
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto FASE 1</i>	
		
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto di progetto</i>	
		

	<p style="text-align: center;"><i>Caratteristiche dell'area di intervento</i></p> <p>L'area d'interesse è delimitata da due torrenti minori denominati Diavolone, a nord, e Volta Ladri, a sud, che confluiscono subito fuori il perimetro dell'aeroporto, dando vita ad un unico corpo idrico, il Torrente Rialto che sfocia nel fiume Tusciano, quasi all'altezza dello sbocco a mare di quest'ultimo nell'area interessata dall'allungamento della pista di volo. Per il prolungamento a 2200 m è necessaria la riconfigurazione dei due canali. Le aree necessarie risultano già essere state acquisite al sedime in Fase 1.</p>
--	--

Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali e tecniche		

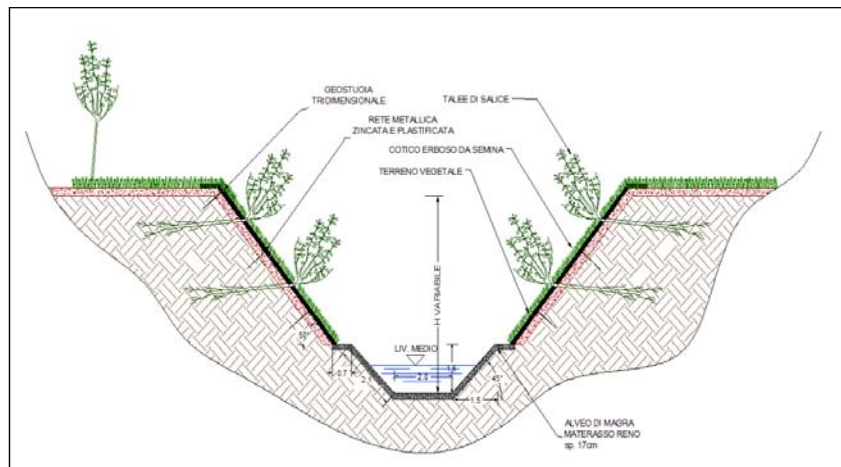
Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	-
	<i>Lunghezza adeguamento Canale Volta Ladri (ml)</i>	500
	<i>Lunghezza adeguamento Canale Diavolone (ml)</i>	300

Caratteristiche tecniche

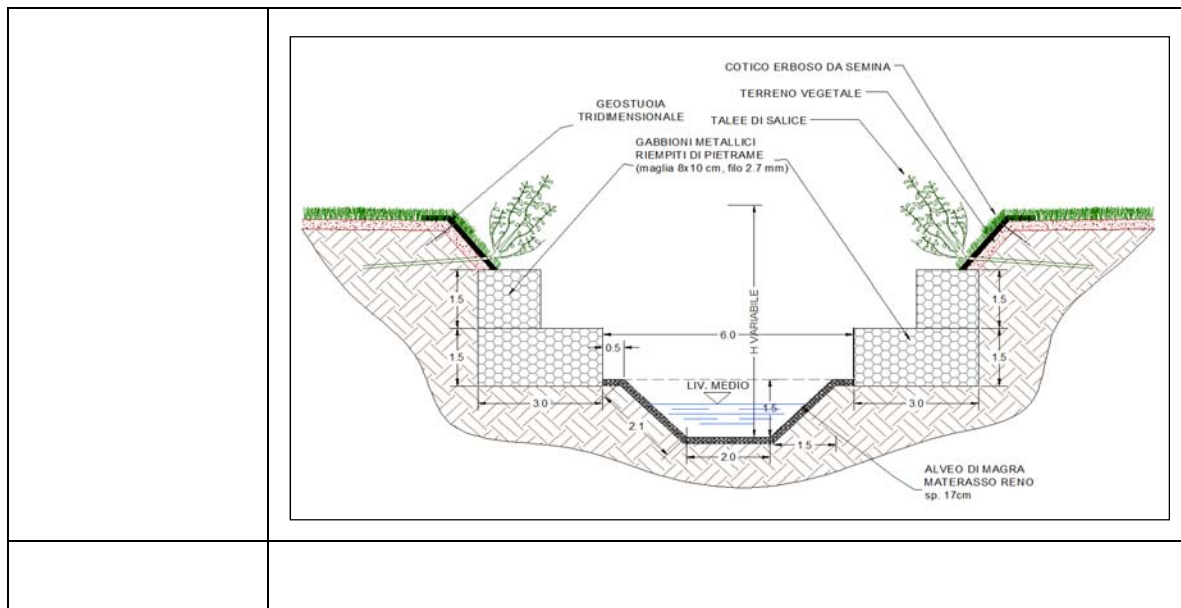
Gli interventi prevedono la riqualifica e la manutenzione straordinaria dei torrenti Diavolone e Volta Ladri in modo da permettere il definitivo prolungamento della pista di volo RWY 05/23 dell'Aeroporto Costa D'Amalfi.

L'andamento planimetrico dei corsi d'acqua verrà realizzato, all'esterno dell'area di Strip, evitando di interferire con le attività dell'aeroporto e con le strumentazioni a supporto degli aeromobili. I tracciati rettificati dei torrenti Diavolone e Volta Ladri avranno uno sviluppo complessivo pari a circa 800m, la loro configurazione del verrà concepita prevedendo una riprofilatura delle sezioni. Le sezioni riqualificate saranno progettate in modo da prevedere un letto di magra a sezione trapezia realizzato mediante la posa di materassi tipo Reno, in modo da eliminare i fenomeni erosivi del fondo dell'alveo e restituire naturalità ai corsi d'acqua. Le scarpate, il cui andamento ricalca quello delle attuali sezioni del Diavolone e del Volta Ladri, saranno poi riqualificate mediante interventi di ingegneria naturalistica in modo da stabilizzare il terreno e limitare l'impatto ambientale.

Le sezioni verranno progettate in modo da contenere la massima portata di piena due-centennale garantendo un ampio franco di sicurezza, mediamente pari a 2.00m.

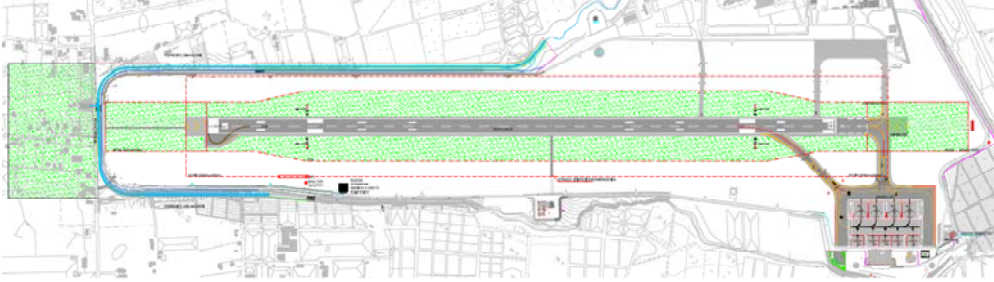
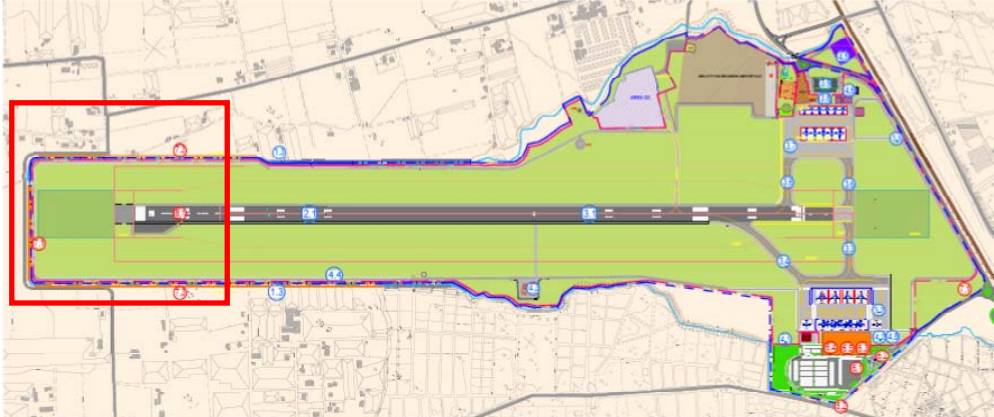


Nei punti maggiormente sensibili dell'alveo, verranno inseriti dei gabbioni metallici riempiti con pietrame, tipo Maccaferri.



III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	6 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 2 – 5° anno. L'intervento è previsto immediatamente a valle dell'acquisizione delle aree e della relativa bonifica (bob).
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi di sistemazione idraulica"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolizione manufatti; - Scavi e movimenti terra; - Posa in opera tubi, elementi prefabbricati di rivestimento
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Escavatore, rullo compatattore - Gru a torre/autogru - Autobotte - Autobetoniera

2.5 Scheda intervento 8.1: Prolungamento pista e opere correlate

I Aspetti generali																						
Tipologia di opera	<p>Sistema aeroportuale Infrastrutture di volo</p> <p>Tipologia costruttiva Realizzazione infrastruttura di volo</p>																					
Tempistica	Fase di intervento Fase 2 – 5° anno																					
Localizzazione ed assetto dell'area di intervento	<i>Assetto attuale</i>																					
																						
	<i>Assetto di progetto</i>																					
																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Designazione NR RWY</th> <th>TORA [m]</th> <th>TODA [m]</th> <th>ASDA [m]</th> <th>LDA [m]</th> <th>RESA</th> <th>PCN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>05</td> <td>2105</td> <td>2165</td> <td>2105</td> <td>2105</td> <td>150X240</td> <td>MIN 40</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>2200</td> <td>2260</td> <td>2200</td> <td>2105</td> <td>150x240</td> <td>ASPH</td> </tr> </tbody> </table>	Designazione NR RWY	TORA [m]	TODA [m]	ASDA [m]	LDA [m]	RESA	PCN	05	2105	2165	2105	2105	150X240	MIN 40	23	2200	2260	2200	2105	150x240	ASPH
Designazione NR RWY	TORA [m]	TODA [m]	ASDA [m]	LDA [m]	RESA	PCN																
05	2105	2165	2105	2105	150X240	MIN 40																
23	2200	2260	2200	2105	150x240	ASPH																
	<p style="text-align: center;"><i>Caratteristiche dell'area di intervento</i></p> <p>Il prolungamento della pista di volo avverrà in direzione sud verso il mare (unica direzione possibile) per una lunghezza di 200 m con il conseguente spostamento della THR 05. Le aree necessarie all'allungamento, alla riconfigurazione dei canali ed alla riconfigurazione di v. Lago Carezza pari a ca 10 Ha sono state già annesse al sedime in FASE 1.</p>																					

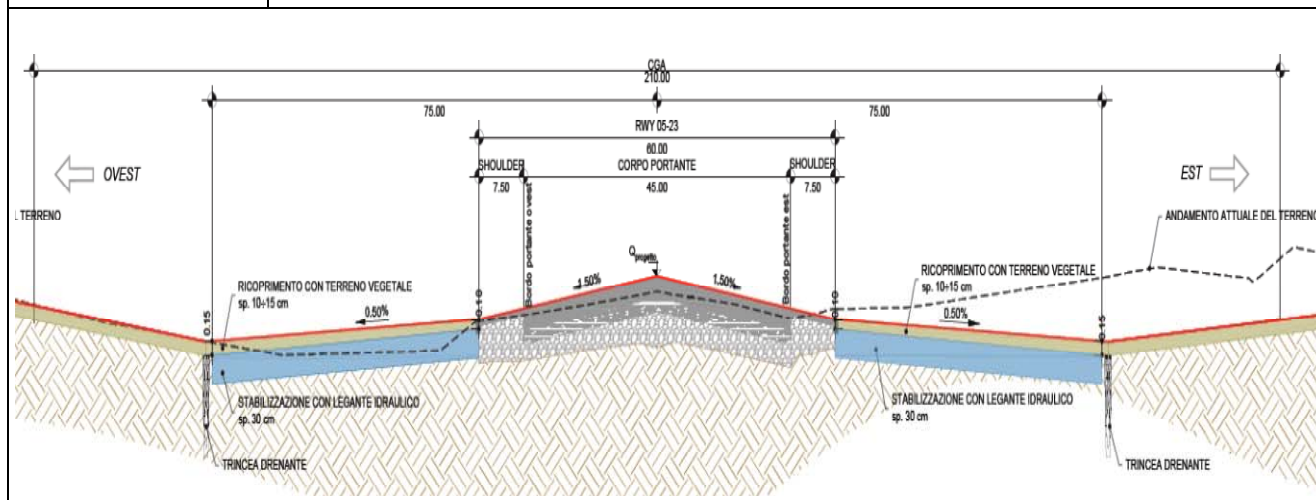
Elaborati grafici descrittivi	<i>Tavola</i>	<i>Scala</i>
	Planovolumetrico	varie
II Caratteristiche dimensionali, tecniche e strutturali		

Caratteristiche dimensionali	<i>Larghezza area di impronta (m)</i>	45 m (+ 7,5 shoulder dx sx)
	<i>Lunghezza area di impronta (m)</i>	200 m
	<i>Superficie (m²)</i>	12000

Caratteristiche tecniche

L'andamento altimetrico longitudinale verrà studiato in modo che le pendenze del nuovo profilo siano in accordo con la normativa di riferimento con pendenza media inferiore all'1,00%. La larghezza del corpo portante della pista di volo nel tratto di prolungamento resterà invariata ossia di 45 m con le due fasce antipolvere larghe 7,50 m ciascuna, poste in adiacenza alla pista. La pendenza trasversale conferita alla pista di volo è pari all'1,5% e mantenuta sostanzialmente costante per tutto lo sviluppo della pista. La porzione di STRIP prima delle testate, denominata antiblast, sarà pavimentata di dimensione 62 m x 60 m. In corrispondenza della THR 05, al fine di permettere inversione di marcia di un aeromobile proveniente dalla testata 23 è prevista la realizzazione di una turn pad delle dimensioni appropriate a consentire la manovra di inversione a tutti gli aeromobili fino al codice C.

La RESA sarà di dimensione 240x150 m opportunamente livellata sempre al di sotto del limite fissato del 5% e sarà realizzata definendo tre diverse zone a "cedevolezza" variabile.



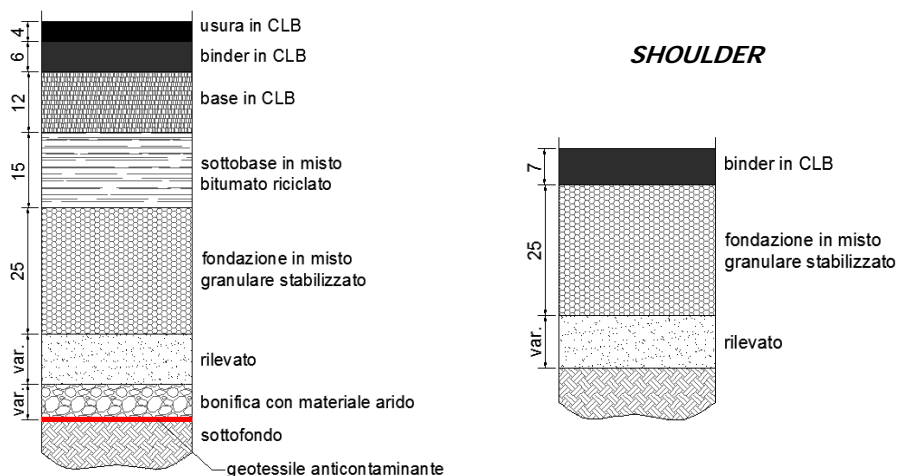
Caratteristiche strutturali

Per quanto riguarda la sovrastruttura del prolungamento della pista di volo, si avrà la seguente stratigrafia:

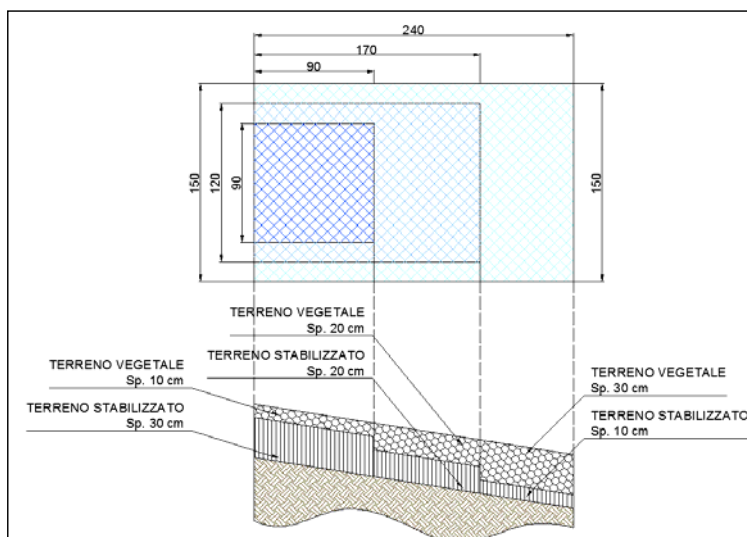
- Strato di usura in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 4 cm;
- Strato di binder in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 6 cm;
- Strato di base in conglomerato bituminoso con bitume tal quale sp. 12 cm;
- Strato di sotto base in misto bitumato sp. 15 cm;
- Strato di fondazione in misto granulare stabilizzato sp. 25 cm.

Infine, considerando che il tratto in prolungamento sorgerà su aree nuove occupate attualmente da serre e campi coltivati, è prevista, in questo tratto, una bonifica con materiale arido per una profondità di 1 metro dal piano campagna, al di sotto della quale verrà steso un telo di geotessile anticontaminante.

Prolungamento Pista Di Volo 05/23



NUOVA RESA THR05



III Caratteristiche costruttive		
Tempistica intervento	<i>Durata attività</i>	4 mesi
	<i>Fasizzazione</i>	Fase 2 – 5° anno. L'intervento comincerà appena terminata la riconfigurazione dei canali, della viabilità perimetrale e della recinzione e potrà avvenire parallelamente alla riqualifica della pista di volo.
Lavorazioni e macchinari	L'opera ricade nella tipologia di "interventi di sistemazione idraulica"	
	<i>Tipologia lavorazioni</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolizione manufatti; - Scavi e movimenti terra - Compattazione terreno; - Stesa materiali e compattazione dei diversi strati dei pacchetti stradali - Impianti
	<i>Tipologia macchinari</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Demolitore; - Escavatore, rullo compattatore - Motorgrader; - Vibrofinitrice; - Autobotte.