



# SCHEDA 7 - Nuova Viabilità Airside, Riqualfica raccordi, piazzali e pista principale, adeguamento RESA

Riferimento TAV. di PSA

Riferimento Cod. Piano Investimenti

n° 8-9-10

## CARATTERISTICHE DIMENSIONALI E GEOMETRICHE

### RESA testata pista 25

Considerati i vincoli fisici costituiti dalla presenza del fiume Sile, per la RESA di pista 25, si prevede l'adeguamento dell'area con la predisposizione di una RESA di dimensioni 90x240m.

Lo scalo di Treviso, essendo "Aeroporto Civile aperto al traffico militare", ospita operazioni volo dell'Aeronautica Militare, sulla pista di volo sono presenti due Bliss Back bidirezionali in cui alloggia il cavo barriera utilizzabile o come primo ingaggio in atterraggio da RWY07 o come fine corsa per atterraggi da RWY25. Per questo motivo in testata pista 25 è presente un'area pavimentata (overrun) necessaria per l'arresto di aeromobili militari in caso di ingaggio con il cavo barriera. Per questo motivo, per l'adeguamento della RESA, non sarà possibile predisporre la superficie della stessa con un manto erboso o materiale granulare. In occasione del primo rifacimento della pavimentazione della pista, l'area della RESA verrà realizzata con una zona a portanza variabile (nel verso del moto dalla pista 25) con un coefficiente di attrito maggiore di quello della pista.

### RESA testata pista 07

Diversamente, per la RESA di pista 07 che allo stato attuale è costituita da una superficie erbosa di larghezza di 150m e lunghezza di 130m, si prevede una soluzione che possa garantire un adeguato livello di safety e allo stesso tempo non compromettere l'ambito del fiume Sile e in generale il contesto di particolare pregio paesaggistico ambientale esterno al sedime aeroportuale in prossimità della testata di pista.

L'intervento di adeguamento della RESA 07 consiste nella riqualfica delle superfici già interne al sedime aeroportuale, con l'installazione di un letto di arresto EMAS, senza rendere necessario occupare aree esterne al sedime aeroportuale attuale.

La RESA 07 avrà una dimensione pari a 90x155m e la superficie occupata dal sistema di arresto EMAS sarà di dimensione 54x142m. La sezione occupata dal sistema EMAS, avrà le caratteristiche descritte mentre la restante parte avrà una superficie erbosa.

## CARATTERISTICHE ARCHITETTONICHE E STRUTTURALI RESA

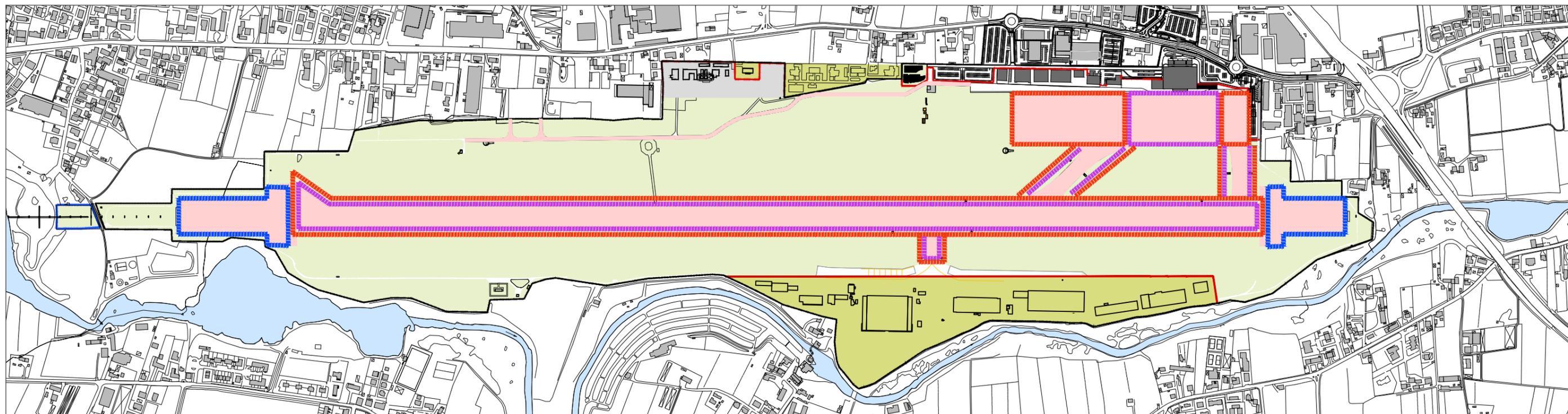
I letti di arresto di tipo EMAS sono costituiti da blocchi alleggeriti di calcestruzzo cellulare in grado di crollare sotto l'azione del carrello di un aeromobile e garantire una progressiva decelerazione del velivolo fino al completo arresto in sicurezza durante un overrun. Il prodotto è "riconosciuto" dalla FAA come prodotto equivalente ad una standard Runway End Safety Area ed è considerato come un'alternativa accettabile per prevenire l'evento catastrofico che si verifica in seguito ad overrun in aeroporti caratterizzati da RESA insufficiente o irrealizzabile nell'estensione raccomandata da - ICAO Amendment to Annex 14 Aerodrome Design Standard Edizione Novembre

2013, EASA-Aerodrome Standard Edizione Marzo 2014.

Quando un aeromobile in overrun percorre un letto d'arresto si genera un'interazione tra le ruote del carrello ed i blocchi in calcestruzzo cellulare che, collassando, sviluppano una graduale forza con verso contrario al moto del velivolo in grado di far decelerare il velivolo stesso.

I letti di arresto risponderanno ai requisiti indicati dalla FAA nell'Advisory Circular AC 150-5220/22b "Engineered Materials Arresting Systems (EMAS) for Aircraft Overruns" nella quale si definiscono le caratteristiche minime per gli EMAS:

- Resistenza al fuoco;
- Resistenza agli agenti chimici;
- Resistenza alle variazioni di temperatura (freddo/caldo);
- Resistenza al jet blast
- Accessibilità da parte dei mezzi di servizio/soccorso;
- Nessun effetto collaterale per atterraggi corti;
- Prestazioni efficaci in tutte le condizioni meteo;
- Prestazioni prevedibili (ed un metodo affidabile per predire le stesse);
- Entità minima dei danni potenzialmente subiti dall'aeromobile e dai passeggeri



Planimetria generale Scala 1:2.000

----- FASE 1  
----- FASE 2  
----- FASE 3  
■ AMBITO DI INTERVENTO

COMMITTENTE :



AER TRE  
Aeroporto di Treviso spa

PROGETTISTI :

**ONEWORKS**

Via Statuto 11 20121 Milano, Italia  
20121 Milano, Italia  
T +39 02 655913.1 - F +39 02 655913.60  
milano@one-works.com

DATA : 11/08/2016

# SCHEDA 7 - Nuova Viabilità Airside, Riqualfica raccordi, piazzali e pista principale, adeguamento RESA

Riferimento TAV. di PSA

Riferimento Cod. Piano Investimenti

n° 8-9-10

## ALTRI INTERVENTI AIRSIDE

### Pista di decollo e raccordi

Non si prevedono ampliamenti o adeguamenti alla pista e raccordi. Oltre agli interventi di manutenzione ordinari, si prevede, durante la prima fase di sviluppo la riqualfica delle pavimentazioni e delle shoulder.

### Sistemazione aree Strip, CGA

Si prevede l'adeguamento plano-altimetrico della striscia di sicurezza (Runway Strip) della Pista di Volo 07/25 dell'Aeroporto di Treviso per renderla a norma dei requisiti dell'intervenuta normativa EASA.

Contestualmente, si prevede la verifica e l'adeguamento della CGA (Cleared and Grounded Area) ai requisiti di portanza stabiliti dalla normativa EASA per le infrastrutture di volo esistenti.

Gli interventi si riconducono in sostanza nella movimentazione di terra con eventuale bonifica localizzata del materiale nel caso di discordanza rispetto ai parametri prestazionali stabiliti dalle norme.

Di seguito vengono riportati gli obiettivi dell'intervento:

- la risagomatura plano-altimetrica delle Strip/CGA esistenti alla luce dell'intervenuta normativa EASA;
- la verifica ed eventuale risoluzione di non conformità puntuali alle vigenti normative EASA per quanto attiene la portanza residua della CGA;
- l'ottimizzazione delle modalità di deflusso delle acque risorgive e/o meteoriche, oltre alla regimazione delle acque di falda ai fini del mantenimento delle caratteristiche di portanza stabilite dalle norme e a difesa del corpo portante della pista di volo.

### Piazzale aeromobili

Attualmente l'aeroporto è dotato di 9 piazzole di Classe C con una piazzola ibrida per aeromobile di Classe D (al posto di 2 per Classe C), più 8 piazzole per aeromobili per l'Aviazione Generale.

Recentemente è stato riconfigurato il piazzale aeromobili con un notevole risparmio di spazio rispetto alla configurazione in self maneuvering, e quindi la possibilità di aumentare il numero degli stand disponibili a parità di metri quadri di piazzale. Le piazzole sono state collocate perpendicolare al fronte aerostazione e prevedono operazioni in push back.

Non sono previsti ampliamenti del piazzale aeromobili considerato che la capacità attuale è sufficiente a coprire i fabbisogni calcolati in precedenza.

### Adeguamento e nuova realizzazione di nuovi tratti di strada perimetrale airside

L'intervento prevede l'adeguamento della viabilità perimetrale, nell'ambito dell'intervento di manutenzione straordinaria della pista di volo; nonché la realizzazione di nuovi tratti di strada perimetrale in zona nord - ovest del sedime per l'accessibilità alla nuova TWR. Gli interventi sono completati dalla realizzazione di nuova recinzione o dal rifacimento della esistente, secondo le indicazioni della vigente normativa di sicurezza e secondo le caratteristiche di quella esistente.

### CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

Le caratteristiche dimensionali dei nuovi tratti di strada perimetrale saranno uguali a quelle dei tratti esistenti. La sua struttura e l'andamento geometrico sarà impostato nel rispetto delle regole fissate dal Nuovo Codice della Strada. Per i pacchetti tipologici si rimanda alle caratteristiche già descritte nella scheda relativa alla viabilità landside.

### STRATEGIE PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE

In sezione la strada avrà la pendenza pari al 2.5% per convogliare le acque nella direzione delle canalette. Eventuali criticità esistenti verranno risolte con un ridisegno della segnaletica orizzontale e verticale.



Recinzione doganale esistente



Strada perimetrale esistente



Configurazione finale infrastrutture airside - Dettaglio vista