



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

E. prot. DVA - 2013 - 0010549 del 08/05/2013

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

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

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle arti,
l'Architettura e l'Arte contemporanea
Servizio IV - Tutela e Qualità del Paesaggio
Via San Michele 22
00153 Roma

Regione del Veneto
Segreteria Regionale per l'Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia

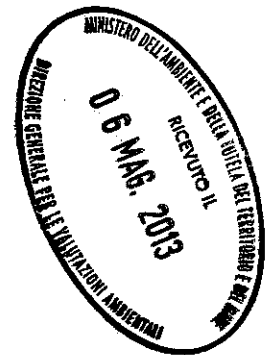
Provincia di Treviso
Via Cal di Breda 116
31100 Treviso

Comune di Treviso
Via del Municipio 16
31100 Treviso

Comune di Quinto di Treviso
Piazza Roma 2
31055 Quinto di Treviso

Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura 40
31100 Treviso

ARPAV
Direzione Generale
Area Tecnico - Scientifica
Piazzale della Stazione 1
35131 Padova



ARPAV
Dipartimento Provinciale di Treviso
Via S. Barbara 5/a
31100 Treviso

ENAC
Direzione Centrale Regolazione Aeroporti
Via di Villa Ricotti 42
00161 Roma

ENAC
Direzione Operazioni Venezia
c/o Aeroporto Marco Polo
30173 Tesserà Venezia

I sottoscritti:

Dante Nicola Faraoni, nato il 14/09/1956 a La Plata, Repubblica Argentina e residente a Quinto di Treviso, via Nogarè 15, quale presidente e rappresentante dell'Associazione **"Comitato per la riduzione dell'impatto ambientale dell'Aeroporto di Treviso"**, in nome e per conto dei 530 soci iscritti, oltre che nella loro qualità di residenti nei pressi dell'aeroporto A. Canova di Treviso,

ROMEO SCARPA, nato a Fleurier (Svizzera) il 14 /01/1963 e residente a Treviso, via S. Elena Imperatrice 21 in qualità di Presidente della Sezione di Treviso dell'Associazione ITALIA NOSTRA ONLUS, con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso. Associazione riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

SILVANA CARCHIDI nata a Winterthur (Svizzera) il 28/12/1959 e residente a Spresiano , via G. Vecellio 21, in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Associazione LEGAMBIENTE TREVISO ONLUS con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso, riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

UMBERTO LORENZONI, nato a Nervesa della Battaglia il 15/05/1926 e residente a San Polo di Piave; Via Ai Comuni n. 15, C. I. n. AT 3852064 rilasciata il giorno 06/07/2011, in qualità di Presidente dell'Associazione ANPI sezione di TREVISO.

Elio Mantini nato a Quinto il 18/01/1955 residente a Quinto in Via Costamala N° 38
CF MNTLEI55A18H131S

Marco Moratto, nato a Treviso, il 13/10/1981, residente in Via Vecchia Sant'Angelo 13/B, codice fiscale MRT MRC 81R 13L 4070

Duregon Stefania nata il 24 novembre 1965 a Quinto di Treviso e residente a Quinto di Treviso in Via Monte Bianco n. 36 C.F. DRG SFN 65S64 H131K

Giovanni De Luca, nato a Milano il 10/07/1957 e residente a Treviso, via Nogarè 4,

Antonella Vazzoler, nata a Povegliano (TV) il 05/12/1959 residente a Treviso via Nogarè 4

Giulio Corradetti, nato a Montottone il 14/12/1946 residente a Quinto di Treviso via A Meucci 5,

formulano le seguenti osservazioni ai sensi dell'art. 24, D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. sulla:

VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE MASTER PLAN AEROPORTO ANTONIO CANOVA OSSERVAZIONI ALLE INTEGRAZIONI VOLONTARIE

Interventi di Potenziamento e sviluppo delle Infrastrutture di volo e collaborazione ai lavori della ditta Mestrinaro s.p.a

Si tiene ad informare che nel periodo tra giugno e dicembre 2011, l'Aeroporto di Treviso - Sant'Angelo "Antonio Canova" (ICAO LIPH. IATA TSF), è stato fermo per una serie di Interventi di Potenziamento e sviluppo delle Infrastrutture di volo. I lavori hanno interessato l'infrastruttura, gestita dalla società Aer Tre Spa e partecipata in modo maggioritario da Save spa, nel rifacimento della pista che è stata potenziata assieme ad una parte del piazzale di sosta degli aeromobili. Su quei lavori è stata fatta una richiesta di accertamenti da parte di 6 associazioni della Provincia di Treviso per la possibilità anche se non certa di poter essere stato conferito materiale altamente inquinante sulle fondamenta della nuova pista di atterraggio appunto ristrutturate nel 2011

La nostra segnalazione fatta a Prefetto, Procura di Venezia e carabinieri del NOE, avviene a seguito delle notizie comparse nei giornali locali sul coinvolgimento della menzionata azienda in un'inchiesta di traffico di grandi quantità di misto cemento per sottofondi stradali per grandi cantieri, all'interno dei quali sono stati ritrovati ingenti quantità di rifiuti tossici altamente inquinanti, usati per la costruzione della nuova corsia dell'autostrada A4 e il parcheggio dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia. In questi siti sono stati rinvenuti quantitativi di arsenico, cobalto, nichel, cromo, Cd, rame fino a cento volte i limiti tollerati dalla legge, come riportato dagli stessi media. La società Mestrinaro spa di Zero Branco Treviso ha fatto lavorazioni simili anche per i sottofondi della pista dell'aeroporto di Treviso. Nella documentazione allegata ci sono tutti gli elementi del Caso. Preghiamo la VS Commissione di prendere in considerazione per l'estensione del giudizio sul VIA del Master Plan dell'aeroporto di Treviso anche queste segnalazioni.

Treviso, 27 Aprile 2013

Al Prefetto della Provincia di Treviso
Piazza dei Signori, 22 - 31100 Treviso

Alla Procura della Repubblica di Venezia
c/o Tribunale Ordinario di Venezia
nelle persone dei Sostituti Procuratori
Dott. Roberto Terzo e del Dott. Giorgio Gava
Santa Croce n. 423, Fondamenta delle Burchielle
30100 Venezia

Ai Carabinieri: sezione Nucleo Operativo Ecologico
nella persona del Comandante Donato Manca
p.le Roma, 515 - S. Croce
30100 Venezia

e, p.c.

Alla Regione Veneto
Segreteria Regionale per l'Ambiente
U.C. Valutazione di Impatto Ambientale
Palazzo Linetti - Calle Priuli
Cannaregio, 99 - 30121 Venezia

Alla Provincia di Treviso
Via Cal di Breda 116
31100 Treviso

Al Comune di Treviso
Via del Municipio 16
31100 Treviso

Al Comune di Quinto di Treviso
Piazza Roma 2
31055 Quinto di Treviso

All'Ente Parco Naturale Regionale del Fiume Sile
Via Tandura 40
31100 Treviso

Oggetto:

richiesta urgente di accertamenti sugli "Interventi di Potenziamento delle Infrastrutture di volo" eseguiti nell'aeroporto Canova di Treviso nell'anno 2011 dalla ditta Mestrinaro spa di Zero Branco - Treviso

Egregie Autorità,

nel periodo tra giugno e dicembre 2011, l'Aeroporto di Treviso - Sant'Angelo "Antonio Canova" (ICAO LIPH. IATA TSF), è stato fermo per una serie di Interventi di Potenziamento e sviluppo delle Infrastrutture di volo. I lavori hanno interessato l'infrastruttura, gestita dalla società Aer Tre Spa e partecipata in modo maggioritario da Save spa, nel rifacimento della pista che è stata potenziata assieme ad una parte del piazzale di sosta degli aeromobili.

Come si evince dall'allegato: **ALLEGATO "A" - RELAZIONE TECNICA** su Progetto Esecutivo degli "Interventi di Potenziamento e sviluppo delle Infrastrutture di volo" Aeroporto Canova - Treviso a cura dell'Ing. Giancarlo Giotto e del com.te Giuliano Mansutti, periti di parte nel ricorso al T.A.R. Veneto n° di registro generale 1528 del 2011, proposto da: Italia Nostra Onlus, Comitato per la Riduzione dell'Impatto Ambientale dell'Aeroporto di Treviso e altri privati cittadini, i lavori hanno visto la compartecipazione agli interventi della ditta MESTRINARO spa di Zero Branco. A pagina 6 di questo documento è scritto quale ruolo e quali mansioni operative aveva la Mestrinaro spa: **"Il consorzio Canova ha affidato le lavorazioni specialistiche degli strati di fondazione all'impresa Mestrinaro che ha realizzato la stabilizzazione a cemento e all'impresa AP (Asfalti Piovese) per la scarifica delle pavimentazioni esistenti, la realizzazione del misto cementato e dello strato di riciclato a freddo in bitume schiumato"**.

La quantità di materiale conferita per i lavori dalla ditta Mestrinaro la si evince dall'allegato: **Treviso Giotto Mansutti lastfinal.pdf**; pagina 15, 16, 17 dove vengono calcolati gli starti e le quantità di materiale conferiti per essi. Nel documento utilizzato anch'esso presso il Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto come perizia tecnica nello stesso ricorso sopra menzionato, viene dimostrato l'aumento del volume della pista e dei volumi conferiti per i substrati misto cemento ben maggiori di quelli precedenti al rifacimento, dimostrando con certezza che Mestrinaro spa ha conferito materiali per i lavori in aeroporto nel 2011.

La nostra segnalazione avviene a seguito delle notizie comparse nei giornali locali sul coinvolgimento della menzionata azienda in un'inchiesta di traffico di grandi quantità di misto cemento per sottofondi stradali per grandi cantieri, all'interno dei quali sono stati ritrovati ingenti quantità di rifiuti tossici altamente inquinanti, usati per la costruzione della nuova corsia dell'autostrada A4 e il parcheggio dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia. In questi siti sono stati rinvenuti quantitativi di arsenico, cobalto, nichel, cromo, Cad, rame fino a cento volte i limiti tollerati dalla legge, come riportato dagli stessi media.

Nell'inchiesta giudiziaria condotta dai Magistrati del Tribunale di Venezia Alberto Terzo e Giorgio Gava, in collaborazione con il Carabinieri del NOE, la stampa riporta una intervista del Comandante dei Noe, Donato Manca che dice: **"la Mestrinaro spa non solo non ha recuperato e/o trasformato in inerti i rifiuti trattati, ma ha immesso nell'ambiente ingenti quantità di rifiuti, cagionando contaminazione degli ambiti di destinazione. Tra il 2010 e il 2012 la società ha ricevuto presso la propria impresa decine di migliaia di tonnellate di rifiuti, con distinte e reiterate operazioni, con attività continuative organizzate, ha gestito questi rifiuti al fine di trarre un ingente ed ingiusto profitto"**.

E' evidente che dopo queste dichiarazioni, e dopo aver constatato che la ditta Mestrinaro abbia sicuramente conferito ingenti quantità di materiale per il rifacimento della pista dell'aeroporto, crediamo sia doveroso un intervento delle autorità che porti a degli accertamenti sui materiali utilizzati per le opere sopra menzionate. Va specificato che non c'è da parte di questa richiesta nessuna precisa accusa di illecito né all'azienda Mestrinaro né alle altre società coinvolte a vario titolo nei lavori di Intervento di Potenziamento e sviluppo delle Infrastrutture di volo del 2011, ma

una doverosa e cosciente valutazione dei rischi di impatto ambientale, nell'ipotesi seppur minima, che dei materiali altamente tossici, come quelli ritrovati nel misto cemento utilizzato in ambiti simili, possano essere stati depositati sotto il sedime aeroportuale.

L'aeroporto di Treviso si trova confinante con il Parco del Sile, e la pista si trova a pochi metri da una zona a tutela ambientale salvaguardata da normative nazionali ed europee. Oltre alla tutela del Parco vanno considerate le forti criticità del territorio dove si trova la pista del Canova, distesa su una zona dove le falde acquifere sono a pochi metri dalla superficie. Il grado di vulnerabilità è considerato ALTO, come si evince dalla Tavola 28 del Piano Ambientale settore acque: vulnerabilità delle acque sotterranee della Regione Veneto.(vedi allegato mappatura acque sotterranee.pdf). Va ulteriormente precisato che molte delle falde sottostanti l'aeroporto probabilmente alimentano i pozzi di molte famiglie del dintorno e dunque l'acqua viene utilizzata anche per uso alimentare. Infine, ricordiamo a titolo di cronaca, che nel 2011 nelle zone adiacenti l'aeroporto di Treviso scoppiò l'inquinamento da mercurio dei pozzi d'acqua potabile, ed i comuni di Treviso, Preganziol e Quinto di Treviso deliberarono delle ordinanze di divieto all'uso dell'acqua dei pozzi.

Per i motivi sopraccitati, per allontanare qualsiasi sospetto o supposizione sulle possibili conseguenze di disastro ambientale, causato dalle seppur lontane possibilità di conferimento di materiale altamente inquinante simile a quello depositato nei siti dell'autostrada A4 e dei parcheggi dell'aeroporto Marco Polo di Venezia-Tessera, chiediamo che con modalità d'urgenza siano fatti tutti gli accertamenti del caso, anche con carotaggi in profondità, nei siti dove, come da progetto e da documentazione degli interventi di potenziamento delle infrastrutture dell'aeroporto A. Canova, sono stati depositati i materiali della ditta Mestrinaro spa di Zero Branco. Tutto ciò a salvaguardia di possibili, seppure ipotetici, rischi per la salute dei residenti e la tutela dell'ambiente.

In allegato:

1. ALLEGATO "A".pdf
2. Treviso Giroto Mansutti lastfinal.pdf
3. mappatura acque sotterranee.pdf
4. Com.te Giuliano Mansutti Curricula.pdf
5. Ing. Giotto Curricula.pdf
6. La Tribuna di TV 13_04_2013.pdf

Cordiali saluti

Treviso li, 25.04.2013

I sottoscritti:

DANTE NICOLA FARAONI, nato a La Plata (Argentina) il 14/09/1956 e residente a Quinto di Treviso; Via Nogarè n. 15; C.F.: FRNDNT56P14Z600X; in qualità di Presidente dell'Associazione: "COMITATO PER LA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'AEROPORTO DI TREVISO",

ROMEO SCARPA, nato a Fleurier (Svizzera) il 14 /01/1963 e residente a Treviso, via S. Elena Imperatrice 21 in qualità di Presidente della Sezione di Treviso dell'Associazione ITALIA NOSTRA ONLUS, con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso. Associazione riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

SILVANA CARCHIDI nata a Winterthur (Svizzera) il 28/12/1959 e residente a Spresiano , via G.

Vecellio 21, in qualità di Presidente e legale rappresentante dell'Associazione LEGAMBIENTE TREVISO ONLUS con sede: ex Scuderia - via Cornarotta 9 Treviso, riconosciuta con D.P.R. 22 agosto 1958, n. 1111, portatrice di interessi diffusi in materia di tutela e valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione,

UMBERTO LORENZONI, nato a Nervesa della Battaglia il 15/05/1926 e residente a San Polo di Piave; Via Ai Comuni n. 15, C. I. n. AT 3852064 rilasciata il giorno 06/07/2011, in qualità di Presidente dell'Associazione ANPI sezione di TREVISO.

ALBINO BORDIERI nato a Siracusa, il 23/09/1959 e residente a Treviso, via Zermanese 73 C.F.: BRDLBN59P23I754R; in qualità di Presidente e in nome e per conto dell'Associazione FARE TREVISO,

GIULIANO CARTURAN, nato a Monselice il 17.12.1946 e residente a Casier, in via Chianni 53 C.F.: CRTGLN46T17F382B; in qualità Coordinatore dell'Associazione SALVIAMO IL PAESAGGIO provincia di Treviso,

Per eventuali comunicazioni via mail o telefono:

Dante Nicola Faraoni

comitatoaeroportoty@gmail.com

cell. 3468832810

maggiolino

dal 1953

60° anniversario

SCONTO su ogni acquisto

Specializzato TRILITE PIRELLI

Mogliano Veneto - Via Barbiero, 20
Tel. 041.453484

€1,20 ANNO XXVI - N° 101

POSTE ITALIANE S.p.A. - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE
DL 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) ART. 1, COMMA 1, L. 9
WWW.ITRIBUNALTREVISO.IT

LA CURIOSITÀ» Apre la gastronomia per cani e gatti buongustai

■ A PAGINA 27

la tribuna di Treviso

■ TREVISO CORSO DEL POPOLO 42 - TEL. 0422 / 41.76.11 - FAX 0422 / 57.92.12

SABATO 13 APRILE 2013

maggiolino

dal 1953

60° anniversario

SCONTO su ogni acquisto

Specializzato TRILITE PIRELLI

Turni di pomeriggio chiuso
www.maggiolinostagiatravento.it



**VOLTINNUOVI
CONRADICI
ANTICHE**

di LUIGI VICINANZA

Ricominciano. Con lo sport che più. Il coinvolge. Lo scontro casalingo. Il leader emergente pronto a sfidare il leader declinante. Appassionatamente contro. Incantanti del disastro che li avvolge. Che avvolge l'Italia. Inchiodati alla non-vittoria. E dunque, se ancora formalmente Pier Luigi Bersani è il loro capo - incaricato di costituire un improbabile governo e, come se non bastasse, candidato forse pure al Quirinale - i maggiori del centrosinistra stanno già avviando le pratiche per aprire la successione. Non solo Matteo Renzi. Il sindaco di Firenze, forte del 40 per cento dei consensi raccolti nelle illustri primarie di cinque mesi fa, sembrerebbe il naturale erede. In aderenza. Ha addennato.



RIFORME
Ecco la ricetta dei saggi per cambiare l'Italia
■ A PAGINA 6



NEGLI OSPEDALI
«Stop alle liste d'attesa»
Viste ed esami di notte
■ TOSATTO A PAGINA 13



INDUSTRIALI VENETI
Zuccato: Italia allo stremo, e la politica è inerme
■ A PAGINA 19

L'autostrada di rifiuti tossici

I veleni della Mestrinara per la terza corsia: 5 indagati ■ ALLE PAGINE 2, 3 E 4

* DELITTO MANCA LA SENTENZA



→ LE CRONACHE

OGGI PROCESSO AI RIBELLI ■ ALLE PAGINE 8 E 9

«Nuovo partito»
Bossi smentisce
ma è caos Lega

IMPRESA ■ A PAGINA 24
No concordato

AUTOSTRADA AL VELENO » L'INCHIESTA

Asfalto con rifiuti tossici Terza corsia, 5 indagati

La Mestrinaro acquistava il materiale contaminato e lo rivendeva senza trattarlo ai clienti. Sequestrati un deposito e un capannone

di Roberta De Rossi
VENEZIA

Gli imprenditori Lino e Sandro Marlo Mestrinaro non hanno inventato nulla, ma nella loro azienda di Zero Branco - secondo le accuse che gli muovono i pubblici ministeri veneziani Roberto Terzo e Giorgio Gava, sulla base di due anni di indagini dei carabinieri del Noe - hanno impiegato un vecchio, reiterato, lucrosissimo maneggio: invece di trattare (a caro prezzo, 45 euro a tonnellata) i rifiuti inquinati che le aziende edili gli conferivano per renderli inerti, li miscelavano tali e quali a calce e cemento, per poi venderli a 39 euro a tonnellata a questo o quel cantiere edile, dove finivano a far da base inquinata) a questa o quell'opera. Il tutto moltiplicato per decine di migliaia di tonnellate e centinaia di migliaia di euro, così, il-

legge.

L'attività della "Mestrinaro Spa" è stata interrotta dal sequestro preventivo di 12 mila metri quadrati dell'impianto, con capanni e attrezzature e 4 mila metri cubi di rifiuti. Un provvedimento firmato dal giudice per le indagini preliminari Antonio Liguori, per il quale le prove raccolte da carabinieri e Procura nel corso dell'indagine - soprannominata "Appalto scontato" - dimostrano che «la Mestrinaro Spa non solo non ha recuperato e/o trasformato in inerti i rifiuti trattati, ma ha immesso nell'ambiente ingenti quantità di rifiuti, cagionando contaminazione degli ambiti di destinazione». «Tra il 2010 e il 2012», osserva il comandante del Noe, Donato Manca, «la società ha ricevuto presso la propria impresa decine di migliaia di tonnellate di rifiuti, con distinte e reiterate operazioni, con attività continuative organizzate, ha gestito questi rifiuti al fine di trarre un ingente e ingiusto profitto».

Da qui l'accusa di "attività organizzata per il traffico illecito di rifiuti", prevista dall'articolo 260 del decreto legge 152/2006. «Un'operazione molto importante su un'attività pericolosa di riciclaggio di rifiuti», ha chiuso il procuratore Luigi Delpino. «Rifiuti, il reato del futuro», ha sottolineato il procuratore aggiunto Carlo Mastelloni, «che cammina assieme alla criminalità organizzata: servirebbero più forze in campo per contrastarlo, invece il Noe può contare solo su 8 uomini per le province di Venezia, Padova e Rovigo». Al momento risultano indagati anche se in posizioni più marginali - anche due imprenditori i cui rifiuti erano arrivati all'impianto Mestrinaro: il veneziano Maurizio Girolami dell'Intesa 3 (che aveva conferito all'impianto di recupero Superbeton Spa



A fianco, Luigi Delpino, capo della Procura di Venezia, e Carlo Mastelloni. Sopra, l'area sequestrata



Conferimento e bonifica Doy'è l'affare

VENEZIA

Ma quanto vale questo «illecito esercizio»? Un calcolo esemplificativo lo fa lo stesso gip Liguori nel suo provvedimento cautelare: Adriatica Strade (una delle società che conferisce rifiuti a Mestrinaro) ha portato a Zero Branco 10.718 tonnellate di rifiuti, pagando 29 euro a tonnellata, per 310 mila euro. Mestrinaro ha venduto Rilcem a Save Engineering a 10 euro a tonnellata e a Engineering 2K a 28 al metro cubo, con messa in opera. Risultato: «Si stima che in capo a Mestrinaro derivino introiti dell'ordine di 39 euro a tonnellata (da dedurre costi di trasporto, messa in opera e trattamento illecitamente eseguito)», ma «è comunque evidente dalle pratiche descritte indegne profitti derivino ove si consideri che lo smaltimento rifiuti presso una discarica di rifiuti non pericolosi costa 45 euro a tonnellata». (r.d.r.)

di Ponte della Priula, che però non poteva gestirli) e Loris Guidolin (di Castel Franco) dell'Adriatica Strade costruzioni generali, oltre a Italo Battistella, operaio specializzato della stessa Mestrinaro. Al centro delle indagini restano Lino e Sandro Mario Mestrinaro che - scrive il gip Liguori - «omiserò deliberatamente e volontariamente (dolosamente) di eseguire le operazioni tecniche necessarie a trasformare i rifiuti, anche contaminati in materie secondarie», limitandosi «a realizzare illecitamente» «economicissime prassi di mescolatura caotica e arbitraria di rifiuti della più svariata provenienza, inidonee a trasformare rifiuti contaminati in inerti». «Confidiamo di dimostrare che l'attività è a norma», dice l'avvocato Fabio Pinelli. Valeria Caltana, amministratore delegato dell'impresa si dice «serena per la legittimità della nostra attività». L'indagine è nata nel

2010 da un controllo Arpav in un cantiere edile di Marghera. «I rifiuti provenienti da alcuni cantieri di Mestre e Marghera», prosegue il comandante Manca, «tramite le ditte Superbeton e Adriatica Strade erano costituiti da terre, rocce da scavo, scorie

Il Rilcem utilizzato anche per asfaltare un parcheggio al Marco Polo

derivanti da processi di combustione, contenenti contaminanti che venivano sottoposti ad una vagliatura sommaria, insufficiente a filtrare le impurità, ottenendo una grossolana miscela, talora additivata, ottenendo materiali che per le caratteristiche chimiche non avrebbero potuto essere avviati presso cantieri e

insediamenti del territorio, come rampe autostradali e parcheggi. Inoltre, Mestrinaro ha spacciato e trasportato come "Rilcem" mescole che contenevano sostanze inquinanti come vanadio, cobalto, nichel, cromo, immettendo nell'ambiente rifiuti con attitudini inquinanti. Ascoltati dal gip nel corso d'indagine i fratelli Mestrinaro hanno chiarito, tramite i loro tecnici, che esistono due linee diverse di produzione del Rilcem: l'impianto lime tratta materiali di rifiuto (in attesa di un'autorizzazione della Regione, che l'aveva concessa in parte, salvo poi il Tar annullarla per contrasti urbanistici, ndr) e una linea che tratta materie prime secondarie, dove finivano terre e rocce di scavo e scorie che all'atto della loro presa in carico fossero ritenuti dall'impresa compatibili con i valori-soglia di legge. Linea bocciata dal gip come «non giuridicamente compatibile».

Invenute quantità molte volte oltre i limiti di arsenico, cobalto, nickel, cromo e rame

Stabilmente guadagnati. Grandi quantità di Rilcem - il misto cementato per i fondali stradali - per grandi stieri: 4145 tonnellate di Rilcem contaminato sono state utilizzate per realizzare il parcheggio dell'aeroporto Marco Polo di Venezia; 34.157 tonnellate sono state nel tratto della sofferia (gli automobilisti) nuova corsia dell'A4 all'altezza del dello di Roncade di Treviso, cantiere gestito da "La Quacchari". Qui sono stati trovati indicatori di arsenico, cobalto, nichel, cromo, cad, rame fino a 10 volte i limiti tollerati dalla

Autovie: analizzato ogni lotto Chisso: ora voglio spiegazioni

L'ampliamento dell'intera tratta di 95 chilometri costerà 2,3 miliardi di euro
L'eventuale bonifica dalle sostanze bloccherebbe la realizzazione dell'opera

**Sarà la ditta
a dover pagare
il risanamento**

Che ne sarà del parcheggio Save e del tratto di terza corsia A4 inquinati di metalli pesanti? Il loro destino: demolizione e ripristino, bonifica leggera o semplice contenimento? Dipende ora dai risultati delle analisi più approfondite in corso, che dovranno stabilire in che misura ci sia dispersione di inquinanti e, quindi, di rischio per la salute pubblica. Se l'inchiesta finirà in condanna, sarà la stessa Mestrinaro a dover pagare le spese, che altrimenti andranno a carico dei Comuni di zona, essendo Save e Autostrade Incolpevoli.



Ruspe di Mestrinaro in azione in A4

di **Mittia Chiarin**
MESTRE

Stupore. Questa la prima reazione ad Autovie Venete, alla notizia dell'indagine della Procura della Repubblica veneziana su alcune ditte accusate di aver lucrato su rifiuti tossici che, anziché essere trattati, venivano trasformati in materiali inerti, utilizzati, secondo l'indagine, anche per realizzare i fondi stradali della terza corsia dell'autostrada A4 Venezia-Trieste. «Non ne so assolutamente nulla, voglio capire come stanno le cose. Certo che ci aspettiamo delle spiegazioni», è l'unico commento, al momento, dell'assessore regionale alle Infrastrutture, il veneziano Renato Chisso, che sui cantieri della terza corsia da Mestre verso Trieste ha puntato molto assieme alla Regione Friuli Venezia Giulia.

Alla società autostradale che gestisce il tratto, lo stupore lascia il posto ad un comunicato di poche righe. La società, braccio operativo del commissario per l'emergenza

in A4 e impegnata nella realizzazione della terza corsia, «relativamente al materiale utilizzato nei lavori del primo lotto Quarto d'Altino-San Donà di Piave, precisa che tutti quelli fatti entrare in cantiere, compresi quindi quelli forniti dalla ditta Mestrinaro, provengono da impianti autorizzati e controllati e analizzati». La nota di Autovie Venete prosegue: «I quantitativi di materiale, tecnicamente definiti "lotti" (un lotto corrisponde grosso modo a 3 mila metri cubi), nel momento in cui arrivano in cantiere, sono preceduti dai risultati delle analisi. Fino ad ora nessuna analisi ha rilevato anomalie».

Alla società autostradale dei risultati dell'indagine della Procura veneziana e del Noe, il nucleo ambientale dei carabinieri, che ha evidenziato, leggendo le carte, si è detto nella con-

ferenza stampa di ieri mattina, in particolare nel cantiere del casello, a Muesestre di Roncade, in territorio trevigiano, la presenza di valori di sostanze inquinanti anche di cento volte sopra i limiti.

Se si chiede lumi sulla necessità di bonifiche dei manti stradali, la risposta per ora resta sospesa. «Vedremo, bisogna capire anzitutto», ci viene risposto. Insomma, si attendono comunicazioni dalla magistratura. E il medesimo stupore e la necessità di capirci qualcosa lo si ritrova anche nel commento dell'assessore Chisso.

Ma c'è chi da subito vuole vedersi chiaro. Simonetta Rubinato, sindaco di Roncade, ha scritto ad Autovie Venete: «Dopo aver appreso dai media dell'indagine avviata dalla Procura della Repubblica di Venezia», spiega la Rubinato, «abbiamo contattato il responsabile di Autovie, l'ingegner Razzi-

ni, per chiedere che venga fatta chiarezza quanto prima in merito ai materiali utilizzati nel cantiere della terza corsia, che per 9 chilometri riguarda anche il nostro territorio comunale, e sull'adeguatezza delle procedure amministrative interne di controllo della qualità».

Rubinato: necessario fare subito chiarezza sulle sostanze che sono state utilizzate

I cantieri della terza corsia dell'A4 interessano attualmente il tratto Villesse-Gonars che sarà ultimato entro quest'anno e il tratto tra Quarto d'Altino e San Donà di Piave, i cui lavori termineranno entro il 2015. Qui la capofila dell'appalto è la Impregilo. Le ditte che forniscono i materiali per i due lotti sono diverse tra Veneto e Friuli Venezia Giulia. L'investimento complessivo è di 2 miliardi e 300 milioni di euro per 95 chilometri di autostrada.

Una curiosità: l'impresa Mestrinaro è nota anche a Mestre: ha eseguito le demolizioni dell'ex ospedale di Mestre. L'Umberto I, oggi un cantiere fermo da anni, il "buco nero" cittadino.

GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO

Quattro imprenditori e un operaio

Ecco chi sono le cinque persone al centro delle indagini di Noe e Procura

di **Rubina Bon**
ZERO BRANCO

A Zero Branco, i Mestrinaro sono una vera e propria istituzione. L'attività in zona Bertoneira, nella frazione di Sant'Alberto, è stata avviata nel 1915. Attiva prima in agricoltura, per poi passare negli anni all'edilizia, allo scavo e movimento terra, l'azienda si è specializzata tra l'altro nella stabilizzazione del terreno e nell'estrazione e la lavorazione di inerti. Per trattare alcune tipologie di rifiuti pericolosi è stato già realizzato un impianto per cui si attende la via libera della Regione e che è stato oggetto negli anni di ricorsi e battaglie legali con i residenti e il Comune.

I fratelli Lino e Sandro Mario Mestrinaro, rispettivamente di 59 e 53 anni, indagati dalla Procura veneziana, rappresentano la terza generazione nell'attività imprenditoriale.



I carabinieri che hanno eseguito il sequestro alla Mestrinaro di Zero Branco

Lino Mestrinaro era già stato coinvolto in procedimenti per reati in materia ambientale. Nel 2007 aveva patteggiato sei mesi nell'inchiesta sulla "C&C" per i rifiuti finiti sulla massicciata dell'Alta Velocità Venezia-Padova, sui marcia-

pedi di Granze e sul cemento per il cavalcavia Camerini all'Arcella di Padova.

Nell'inchiesta della magistratura veneziana è coinvolto anche Italo Battistella, operaio specializzato della Mestrinaro che, secondo la magistratu-

ra, potrebbe aver avuto un ruolo, seppur non di primo piano, nella vicenda.

Nell'elenco degli indagati figura l'imprenditore castellano Loris Guidolin, cinquantenne titolare della "Adriatica Strade Costruzioni Generali", con sede in via Circonvallazione Est, a Castelfranco Veneto. L'azienda è stata fondata nel 1984 proprio da Guidolin, che oggi ne è al timone, ed è specializzata nelle costruzioni edili e nei cantieri stradali. L'azienda di Loris Guidolin lavora spesso in subappalto. È molto conosciuta nella Castellana, dove tra l'altro ha realizzato varie opere per la pubblica amministrazione, tra cui la rotonda di Villarazzo.

Nel ciclone di "Appalto scontato" è finito anche l'imprenditore veneziano Maurizio Girolami, titolare della "Intesa 3", azienda con sede a Marghera.

GRUPPO EDITORIALE L'ESPRESSO

AUTOSTRADA AL VELENO » LE REAZIONI

Mestrinaro nella bufera: «Tutto in regola»

L'ad della società di Zero Branco: «La produzione non si ferma». Roberto Grigolin esclude il coinvolgimento di Superbeton

di Rubina Bon
ZERO BRANCO

È un terremoto quello che dalla Procura della Repubblica di Venezia si è abbattuto sulla Mestrinaro spa di Zero Branco. Gli indagati sono i fratelli Lino e Sandro Mario Mestrinaro, 59 e 53 anni, eredi della famiglia di imprenditori zeroitini, e Italo Battistella, operaio specializzato della stessa ditta. Dopo il blitz dei carabinieri del Noe, il Nucleo operativo ecologico, scattato alle cinque della mattina di giovedì, ieri è stato un altro giorno difficilissimo per la Mestrinaro. «Confidiamo di dimostrare che l'attività è a norma», chiarisce l'avvocato Fabio Pinelli di Padova, che difende sia i fratelli Mestrinaro che Battistella. Il legale ha ricevuto l'incarico nella giornata di ieri. «L'ordinanza di sequestro è impegnativa, va attentamente studiata», aggiunge. Dal quartier generale della Mestrinaro in via Bertoneria, a parlare è l'amministratore delegato del gruppo, Valeria Caldana, moglie di Lino Mestrinaro. «Prendiamo atto delle indagini. La Mestrinaro spa è totalmente serena rispetto all'operato», fa sapere l'amministratore delegato della società, «aspettiamo fiduciosi gli sviluppi delle indagini. La produttività non è assolutamente in discussione». Un messaggio, quello dell'ad Valeria Caldana, che vorrebbe allontanare gli spettri che in queste ore si stanno addensando sull'azienda. Non è certo passato inosservato, giovedì mattina, il blitz dei carabinieri del Noe che a partire dalle 5 hanno prima accerchiato l'azienda e poi sono entrati nei capannoni e negli uffici con il mandato di perquisizione della Procura. Lino e Sandro Mario Mestrinaro sono stati svegliati all'improvviso. Poco dopo un elicottero aveva perlustrato dall'alto l'area della Mestrinaro, mentre i dipendenti e i camion erano stati trattenuti all'interno dell'azienda fino a metà mattina. Una operazione che aveva richiesto il dispiegamento di una cinquantina di carabinieri del Nucleo operativo ecologico che hanno posto sotto sequestro un'area di 12 mila metri quadrati. Circa 5.900 tonnellate



Un momento del blitz dei carabinieri del Noe giovedì mattina nella sede della spa di Zero Branco

late di rifiuti stoccati all'interno dei capannoni della Mestrinaro erano già stati posti sotto sequestro. Si tratterebbe, secondo quanto appreso dalla Procura, di rifiuti inquinati che la ditta "Intesa 3" di Marghera aveva conferito alla

"Superbeton" di Ponte della Priula, che a sua volta aveva portato il materiale alla Mestrinaro, non essendo in grado di lavorarlo direttamente. «È una partita di materiale che avevamo inviato alla Mestrinaro a suo tempo perché venisse trat-

tata negli impianti della ditta. Quei rifiuti peraltro erano già stati sequestrati», chiarisce Roberto Grigolin, presidente della Superbeton, «quindi non siamo assolutamente coinvolti in questa vicenda giudiziaria».

Indagato anche l'industriale Loris Guidolin Le analisi parlano chiaro: i rifiuti sono ok

CASTELFRANCO. Si smarca dal coinvolgimento nell'inchiesta veneziana sul traffico illecito di rifiuti Loris Guidolin, 50 anni di Castelfranco, titolare della "Adriatica Strade Costruzioni Generali srl" con sede in via Circonvallazione Est, a Castelfranco. «Abbiamo conferito alla Mestrinaro il materiale come da normativa, accompagnato dal formulario e dalle analisi di classificazione dei rifiuti. E le analisi erano coerenti con le tipologie trattate dall'impianto», ha spiegato nel tardo pomeriggio di ieri. L'imprenditore castelfranco, il materiale è stato conferito alla Mestrinaro ma anche in altri impianti di trattamento. Non abbiamo fatto nulla di scorretto, sono sereno. Il materiale che dai cantieri della "Adriatica Strade Costruzioni Generali" è finito nel sito della Mestrinaro per essere lavorato sarebbe terra da scavo, risultato dei lavori della ditta specializzata nelle costruzioni edili e nei cantieri stradali. Nella giornata di ieri, l'imprenditore al timone della "Adriatica Strade Costruzioni Generali" si è confrontato con il proprio avvocato che si è messo già al lavoro per studiare la linea difensiva in vista dei possibili sviluppi dell'inchiesta. Loris Guidolin, dal canto suo, si è detto sereno, nonostante figuri tra i cinque indagati da parte della Procura della Repubblica di Venezia. L'imprenditore cinquantenne risulta indagato, anche se in posizione più marginale rispetto al fratello Lino e Sandro Mario Mestrinaro, per aver conferito all'impianto di via Bertoneria parte di quei rifiuti che poi sarebbero serviti per il "Riclem", il misto cemento per sottfondi stradali prodotto dalla Mestrinaro e finito al centro dell'inchiesta "Appalto scontato". La magistratura lagunare vuole accertare eventuali responsabilità dell'imprenditore nel maneggio orchestrato, secondo la Procura, proprio dai fratelli Mestrinaro. (r.u.b.)

LA PREOCCUPAZIONE DEI DIPENDENTI

Assemblea-lampo e paura «Salvare i posti di lavoro»

ZERO BRANCO

«L'indagine non va a intaccare l'attività della Mestrinaro e ad incidere sul numero di lavoratori cassintegrati, che ad oggi rappresenta meno del 10 per cento dei dipendenti». Alessandro Stradiotto, sindacalista della Feneal-Uil che segue la Mestrinaro con il suo stesso segretario regionale Valerio Franceschini, insieme al colleghi della Filca-Cisl, tra cui Alessandro Marcato, prova a rasserenare gli animi dei dipendenti, in tutto poco meno di una

novantina, comprensibilmente preoccupati dopo il blitz del Noe, giovedì, e delle notizie trapelate ieri dalla Procura. Nel tardo pomeriggio di ieri in azienda si è svolta una assemblea sindacale già in programma per discutere sui saldi dell'ultimo stipendio che devono ancora arrivare. Ma non si è potuto non parlare del terremoto che sta coinvolgendo l'azienda. «Sembrava un funerale», racconta chi ha partecipato all'assemblea. «Con l'inchiesta non vengono compromessi gli appalti della ditta che

vedono l'impiego della maggioranza dei lavoratori. Confidiamo nella magistratura», aggiunge Stradiotto. Per la prossima settimana il sindacato ha già chiesto un incontro con l'azienda. «L'Arpav intervenga per scongiurare qualsiasi inquinamento nell'ambiente circostante e tutelare la salute dei cittadini», è la richiesta di Andrea Zanoni, eurodeputato Alde, che chiede al governatore Zaia «di prendere una decisione sensata non concedendo per la terza volta il via libera al centro per il trattamento di ri-



Alessandro Marcato (Filca-Cisl)



Valerio Franceschini (Feneal-Uil)



L'eurodeputato Andrea Zanoni



Il consigliere Gino Spolaore

finiti speciali della Mestrinaro». «Mi auguro», aggiunge Zanoni, «che questa sia la pietra tombale del nuovo insediamento e che si arrivi presto alla demolizione dei nuovi capannoni». «È giusto che un imprenditore lavori, ma nella le-

galità», tuona Gino Spolaore, consigliere comunale da sempre impegnato sul fronte della Mestrinaro che in queste ore sta raccogliendo le paure dei cittadini. «Da parte nostra, continueremo sempre nella battaglia». (r.u.b.)

Feston: «Questo paese non li vuole più»

Il sindaco: «Se le accuse sono fondate, la Mestrinaro vada via». Rubinato: «Chiarezza da Autovie»



Mirco Feston



Simonetta Rubinato

ZERO BRANCO

«Se alla Mestrinaro hanno la coscienza a posto, stiano tranquilli. Se invece le accuse della Procura sono vere, è bene che attività del genere se ne vadano da Zero Branco, assieme ai loro "sindacatini". Non è paese per loro». Mirco Feston, sindaco di Zero Branco, non usa mezzi termini per commentare il ciclone che si è abbattuto sull'azienda forse più nota del paese. Sul blog della lista civica, il primo cittadino ha voluto riassumere brevemente i fatti delle ultime ore per informare

i cittadini. «Le cose malfatte prima o poi vengono a galla. Se è tutto vero, è l'ennesima dimostrazione che la gente aveva ragione. E questa ditta allora diventerebbe un corpo estraneo a Zero Branco. Certa gente è bene che non stia neanche in paese», ha spiegato Feston. Nei quattro anni di mandato fino ad oggi, l'amministrazione si è sempre schierata contro la realizzazione dell'impianto per il trattamento di rifiuti pericolosi attraverso una battaglia legale fatta di ricorsi a Tar e Consiglio di Stato. E il fatto che i materiali in-

quinati possano essere stati utilizzati anche nei cantieri della terza corsia della A4, ha scatenato la preoccupazione del sindaco di Roncade, Simonetta Rubinato. Il suo è infatti il territorio che, nella Marca, è maggiormente interessato dai lavori di allargamento dell'autostrada. L'amministrazione comunale, facendosi portavoce delle preoccupazioni diffuse tra la popolazione, ha inviato nel pomeriggio di ieri una comunicazione ad Autovie Venete per avere al più presto decisioni sulla vicenda. «Dopo aver appreso dai media

dell'indagine», spiega il sindaco Simonetta Rubinato, «abbiamo contattato il responsabile di Autovie Venete, l'ingegner Razzini, per chiedere che venga fatta chiarezza quanto prima in merito ai materiali utilizzati nel cantiere della terza corsia, che per 9 chilometri riguarda anche il nostro territorio comunale, e sull'adeguatezza delle procedure amministrative interne di controllo della qualità». L'amministrazione comunale di Roncade ha inoltre chiesto ad Autovie Venete di effettuare immediatamente le eventuali analisi aggiuntive necessarie a scongiurare l'assenza di rischi per la salute delle persone e per l'ambiente. «Seguiremo con attenzione gli sviluppi dell'indagine», conclude il sindaco Rubinato. (r.u.b.)

**RELAZIONE
TECNICA**

SU

Progetto Esecutivo

**"Interventi di Potenziamento e sviluppo
delle Infrastrutture di volo"**

Aeroporto Canova - Treviso

A cura dell'Ing. Giancarlo Giotto

e del com.te Giuliano Mansutti

Milano, 5 dicembre 2011

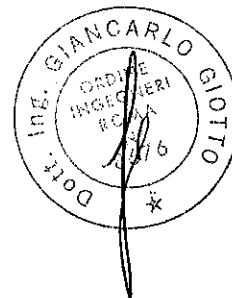
giani

giani

INDICE

Premessa	pag. 3
Analisi	pag. 4
- Aeromobile di riferimento e turnpad (Boeing 737 - 800, Airbus 320 - serie, Boeing 767 - 300)	pag. 9
- Riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time (ROT) (adozione e configurazione del Raccordo B)	pag.11
- Installazione ILS Categoria II/III pista 07	pag. 12
- Installazione apparato PAPI pista 25	pag. 14
- Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi	pag. 15
- Piano di Rischio aeroportuale per incidente aeronautico	pag. 17
- Rete di monitoraggio emissioni sonore ed emissioni gassose	pag. 18
Conclusioni	pag.21

fuller



PREMESSA

I sottoscritti ing. Giancarlo Giotto, iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Roma al n° 8676, con studio in Roma, piazza dei Mercanti n° 3 e Com. te Giuliano Mansutti - consulente aeronautico - avendo specifiche esperienze nella progettazione e realizzazione di infrastrutture aeroportuali, hanno ricevuto dal Presidente del Comitato aeroporto di Treviso, Sig. Dante Nicola Faraoni, l'incarico di provvedere ad un esame del progetto intitolato "Interventi di Potenziamento e sviluppo delle Infrastrutture di volo" relativamente all'aeroporto di Treviso, elaborato in data 25 ottobre 2010 a cura della SAVE Engineering SpA e conseguentemente, a seguito di valutazioni sintetiche, di rispondere ai seguenti due quesiti:

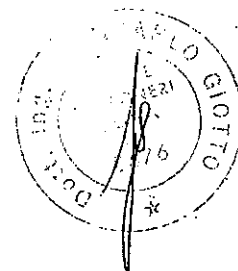
- se il progetto sopra menzionato consiste in un mero piano di manutenzione ovvero contempla rilevanti interventi di estensione delle prestazioni dell'aeroporto;
- se conseguentemente il progetto rientra tra quelli definiti dal d. leg.vo 152/2006 (e s.m.i.) da sottoporre alla procedura di valutazione ambientale (VIA).

Per procedere in via sintetica alle valutazioni suddette gli scriventi hanno esaminato i due aspetti maggiormente qualificanti la capacità aeroportuale:

- 1 - Portanza delle infrastrutture di volo (cioè resistenza delle pavimentazioni);
- 2 - Gestione dei movimenti aeromobili (geometria infrastrutture di volo e ATC);

al fine di determinare se gli interventi e le opere predisposte dal Progetto Esecutivo possano costituire/realizzare un sistema infrastrutturale in grado di sostenere un incremento del traffico aereo sostanziale, sia nel numero dei movimenti/orari che nella tipologia della flotta dei velivoli interessati, ovvero di stimare uno scenario e flussi di traffico significativo, perciò compatibile con l'apertura di una Procedura di Impatto Ambientale, valutazione che la legge impone per verificare la sostenibilità, compatibilità ambientale quanto gli standard procedurali prescritti da ENAC ed ICAO.

Mansutti



ANALISI

Dall'esame della documentazione messa a disposizione del precitato Comitato si è preliminarmente rilevato quanto segue.

Nel corso dei primi cinque mesi del 2011 il Canova aveva raggiunto dati di traffico con un incremento del 15.5% raggiungendo 8.828 voli (940.475 passeggeri e 28,5% sullo stesso periodo del 2010). Un aumento che senza l'apertura dei lavori di "potenziamento" dello scalo avrebbe proiettato il traffico ad oltre 21.000 voli/anno.

Perciò un livello di traffico superiore al limite imposto dalla Valutazione di Impatto Ambientale non autorizzata nel 2007.

Il documento di VIA redatto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, aveva comunque autorizzato l'operatività dello scalo, pur in assenza della Procedura di VIA, purché i voli non superassero il limite raggiunto nel corso del 2004: 16.300 movimenti/anno.

Dati di traffico del database Assaeroporti del 2004.

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

SI ESPRIME

PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto "Incremento fruttivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti" presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Nautlese 63/E, 31100 Treviso (TV).

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il "veto" della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle faccende evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;
 - ✓ la documentazione attestante l'avvenuta nuova pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'Ambiente dell'11 agosto 1989;
 - ✓ la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - ✓ la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
 - ✓ che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Veneto;
- che il presente provvedimento sia comunicato alla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A., al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Ministero dei Trasporti, al Ministero delle Infrastrutture, all'ENAC ed alla Regione Veneto, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni locali e degli organismi interessati;
- in relazione all'urgenza di definire il numero complessivo di movimenti aerei che dovrà essere consentito allo scenario temporale previsto per il 2010, la nuova istanza di VIA del Master Plan dovrà essere presentata indifferibilmente entro tre mesi dalla soffitta del presente provvedimento: resta fermo che fino alla conclusione della nuova procedura di VIA l'Aeroporto di Treviso non potrà effettuare un numero totale annuo di movimenti superiore a circa 16.300 (dato riferito al 2004), a cui dovranno essere sottratti le aree critiche derivanti dalla approvazione della realizzazione scuderie secondo quanto previsto dal D.M. 29 novembre 2006;
- in caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della Regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie;
- per quanto riguarda, inoltre, i voli notturni si ricorda che l'art. 5 del DPR 11 dicembre 1997 n. 496, così come modificato dall'art. 1 del DPR 9 novembre 1999 n. 476, stabilisce che possono essere autorizzati voli notturni diversi da quelli di Stato, sanitari o di emergenza ove venga accertato dagli organi di controllo competenti il non superamento della zona di rispetto A dall'intorno aeroportuale del valore di 60dB(A) L_Wh.

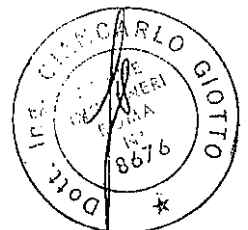
Roma il 14 maggio 2007

IL DIRETTORE GENERALE

Il Ministero dell'Ambiente concludeva la valutazione del 2007 come segue:

"In caso di inadempimento nei termini indicati lo scrivente Ministero attiverà con la collaborazione della regione Veneto e dell'ARPA Veneto tutte le iniziative di tutela che si dovessero rendere necessarie".

Faleri



Negli anni successivi, tuttavia, risulta che il traffico sia comunque aumentato progressivamente:

2005 - 17.587 movimenti + 8,1%

2006 - 17.150 movimenti -2,5 %

2007 - 19.320 movimenti 12,7 %







2008 - 19.120 movimenti -1,0 %

2009 - 18.377 movimenti -3,9 %

2010 - 20.588 movimenti 12,0 %.

L'esigenza di disporre di una autorizzazione di VIA risultava quindi concretizzarsi in questi quattro anni. Nonostante nella stessa premessa si sottolinei come il *presente Progetto* Esecutivo è relativo agli **Interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo** dell'Aeroporto "A.Canova" di Treviso, la Procedura di VIA non risulta sia stata avviata.

Nelle prime note introduttive al Piano Generale degli interventi è inoltre, sottolineato nello stesso testo, come:

 AEROPORTO DI TREVISO CANOVA - AER. TRE.S.p.A. Via Novalesa, 63/E - 31100 Treviso (TV) Tel. (+39) 0422.315111 - Fax (+39) 0422.315129 - P.IVA 01899350288																																					
 SOCIETÀ CONCESSIARIA DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE																																					
																																					
TITOLO INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO																																					
DOCUMENTO ELENCO ELABORATI																																					
PROGETTO ESECUTIVO DOC. N° 01 DATA: 26/10/2010 CODICE DOCUMENTO EE																																					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>REV.</th> <th>DESCRIZIONE</th> <th>DATA</th> <th>SOCIETÀ</th> <th>REDAZIONE</th> <th>VERIFICA</th> <th>APPROVA.</th> <th>CONFERMA</th> <th>TRU. INF. 001</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0</td> <td>PROGETTO ESECUTIVO</td> <td>26/10/10</td> <td>AER TRE</td> <td>TONT</td> <td>SAVE E.</td> <td>SAVE E.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO</td> <td>16/02/10</td> <td>AER TRE</td> <td>TONT</td> <td>SAVE E.</td> <td>SAVE E.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO</td> <td>26/10/10</td> <td>AER TRE</td> <td>TESS</td> <td>SAVE E.</td> <td>SAVE E.</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		REV.	DESCRIZIONE	DATA	SOCIETÀ	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVA.	CONFERMA	TRU. INF. 001	0	PROGETTO ESECUTIVO	26/10/10	AER TRE	TONT	SAVE E.	SAVE E.			1	INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO	16/02/10	AER TRE	TONT	SAVE E.	SAVE E.			2	INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO	26/10/10	AER TRE	TESS	SAVE E.	SAVE E.		
REV.	DESCRIZIONE	DATA	SOCIETÀ	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVA.	CONFERMA	TRU. INF. 001																													
0	PROGETTO ESECUTIVO	26/10/10	AER TRE	TONT	SAVE E.	SAVE E.																															
1	INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO	16/02/10	AER TRE	TONT	SAVE E.	SAVE E.																															
2	INTERVENTI DI POTENZIAMENTO E SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI VOLO	26/10/10	AER TRE	TESS	SAVE E.	SAVE E.																															
PROGETTISTA  SAVE ENGINEERING S.p.A. Sede Legale: Via G. Galilei, 8/11 - 37123 Verona - Veneto (Italy) Uffici: Via A. Galilei, 8/11 - 37123 Verona - Veneto (Italy) Tel. (+39) 0475 418111 - Fax (+39) 0475 399999 e-mail: saveeng@saveeng.it																																					
COORDINATORE DEL PROGETTO Ing. Vito Frattico	CONSULENTE  TECNO ENGINEERING S.p.A. Società di Ingegneria Via Novalesa, 63/E - 31100 Treviso (TV) Tel. (+39) 0422 315111 - Fax (+39) 0422 315129 e-mail: info@tecnoring.it																																				
POSTI RESPONSABILI/ACCOUNTABLE MANAGER																																					
ACCOUNTABLE MANAGER Per, Ing. Gianfranco	RESPONSABILE LINEA PROCESSIONE/RETI. DEI LAVORI Ing. Gianfranco	POST HOLDER PROGETTAZIONE Ing. Vito Frattico																																			
POST HOLDER MANUTENZIONE Chim, Paolo Paolo	POST HOLDER AREA MOVIMENTO TERRESTRE Ing. Gianfranco	SAFETY MANAGER Ing. Adriano																																			

Aeroporto Treviso - Frontespizio "Interventi di Potenziamento e sviluppo infrastrutture di volo"

"Un aspetto fondamentale che ha condotto alle considerazioni qui effettuate, quindi agli interventi progettati, è che lo scalo di Treviso deve essere in grado di poter operare, anche se

Paulini



per un numero limitato di ore, come vero e proprio alternato dell'Aeroporto "Marco Polo" di Venezia - Tessera".

ovvero uno scenario di traffico medio che per lo scalo della Laguna ha rappresentato, nel periodo giugno ottobre 2011, oltre 9.000 voli e circa 1 milione di passeggeri/mese.

Questo consistente volume di traffico, qualora lo scalo di Tessera risultasse inoperativo, dovrebbe essere assorbito in parte o in toto, in aggiunta al traffico regolare, dalla pista tra la Noalese ed il Sile.

Un traguardo consistente, la cui sostenibilità andrebbe quindi verificata sottoponendo il progetto a procedura VIA.

Detto volume di traffico peraltro viene ben evidenziato in premessa nel Progetto Esecutivo del potenziamento del Canova e risulta impraticabile nello scalo Canova nella configurazione aeroportuale preinterventi.

Una conferma di uno scenario di traffico che abbisogna della VIA e che lo stesso gestore aeroportuale, nella fase di ottenimento della concessione quarantennale ha delineato come scenario di traffico¹ cospicuo.

ENAC ha espresso le proprie competenti valutazioni sul Progetto in parola, che lo stesso documento riporta come segue:

"La presente Relazione Generale di Progetto recepisce tutte le osservazioni, di natura tecnica e relative al Progetto Esecutivo emesso in REV.1, avanzate da ENAC e contenute nelle note 0009460/IPP del 25/01/2011 e 0034946/IPP del 21/03/2011.

Per maggiore chiarezza si riportano, sinteticamente, le suddette osservazioni:

- a. Integrare la normativa di riferimento (nota del 25/01/2011).*
- b. Giustificare ulteriormente le scelte (verifiche di velocità, aeromobile di riferimento, riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo) che hanno condotto all'adozione del Raccordo B, in luogo dell'attuale raccordo R2, nella sua nuova configurazione (nota del 25/01/2011).*
- c. Prevedere la demolizione delle taxiway militari in tutta la Strip e non solo nelle aree di CGA (nota del 25/01/2011).*
- d. Prevedere il raccordo della pavimentazione del piazzale militare ricadente nella Strip (nota del 25/01/2011).*
- e. Prevedere la demolizione delle strade di accesso ricadenti all'interno della Strip o, in alternativa, adeguata segnaletica orizzontale per le stesse (nota del 25/01/2011).*
- f. Chiarire se il sistema di monitoraggio è dotato del controllo della singola lampada indispensabile per la CAT II/III (nota del 25/01/2011).*
- g. Integrare le specifiche delle vernici utilizzate per la segnaletica orizzontale (nota del 25/01/2011).*
- h. Verificare ulteriormente la rispondenza degli interventi previsti per la Strip con la lettera Circolare ENAC 8375/DIRGEN/CAP del 07/02/2008 "Linee guida per l'adeguamento delle Strip aeroportuali" (nota del 25/01/2011).*
- i. Esplicitare meglio le verifiche dimensionali e di portanza per gli interventi previsti sulle RESA (nota del 25/01/2011).*
- j. Fornire un nuovo elaborato grafico al fine di valutare gli aspetti connessi con la movimentazione dei velivoli sulla Back-Track (nota del 25/01/2011).*
- k. Raccordo B, studiare una configurazione geometrica che contempli un angolo di incidenza con la pista di volo superiore a 32° (nota del 21/03/2011).*

¹ Comunicato Stampa SAVE -15 dicembre 2009

Aeroporto Treviso: ottenuta Concessione Quarantennale

SAVE: ottenuta da ENAC la concessione quarantennale per la gestione dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso

Provisti nuovi investimenti per 166 milioni di Euro. Il compimento del Sindaco di Treviso, Gian Paolo Gobbo.

L'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) ha deliberato in data odierna il rilascio della Concessione Quarantennale e l'affidamento alla società AerTre S.p.A. del Gruppo SAVE della gestione totale dell'aeroporto Antonio Canova di Treviso per il periodo 2010 -2049.

L'ottenimento della Concessione si basa su una previsione di traffico da qui al 2049 pari a 5.135.000 passeggeri per anno, con un investimento complessivo nel 40 anni di concessione pari a 166 milioni di Euro.

Il Piano di Investimenti di AerTre si finalizza a garantire all'aeroporto i collegamenti necessari a servire il bacino di utenza, consentendo la massima sinergia del Sistema Aeroportuale di Venezia e Treviso.

Lo sviluppo infrastrutturale programmato per i prossimi 40 anni poggia su criteri di gradualità di realizzazione e di coerenza con la crescita dei flussi di traffico.

Gli interventi principali previsti nel Piano degli Investimenti sono:

- Infrastrutture di volo: aumento della capacità operativa dagli attuali 4 movimenti/ora a 12 movimenti/ora, con un investimento di 25 milioni di Euro;

- Piazzale aeromobili: ampliamento e la riorganizzazione consentirà la disponibilità di 15 piazzole di sosta, con un investimento pari a 9,1 milioni di Euro;

- Ammodernamento Passaggio: ampliamento e adeguamento dell'aerostazione passeggeri previsto in fasi successive organizzate in 3 lotti principali, per un investimento totale di 23 milioni di Euro. Tali ampliamenti consentiranno di aumentare la capacità dell'Aerostazione in

coerenza con le stime di traffico previste per lo scalo, garantendo l'erogazione di elevati standard di servizio ai passeggeri;

- Edifici vari, per un importo di 14 milioni di Euro;

- Viabilità di accesso ed interna al sedime, parcheggi autoveicoli ed opere ambientali, per un importo pari a 48 milioni di Euro.

Il Sindaco di Treviso, Gian Paolo Gobbo, si è complimentato con AER TRE e SAVE per il brillante risultato raggiunto ed ha espresso il suo apprezzamento per la qualità del lavoro portato avanti dal Gruppo SAVE nella gestione delle Infrastrutture e nello sviluppo della rete dei voli dello scalo trevigiano, eccelsima conferma delle buone strategie seguite nella creazione del Sistema Aeroportuale Venezia - Treviso.

"Accogliamo con grande soddisfazione la delibera di concessione" afferma il Presidente di SAVE Enrico Marchi "poiché non solo rappresenta il più importante dei riconoscimenti del buon lavoro svolto in questi anni per lo scalo trevigiano e per assicurare lo sviluppo e

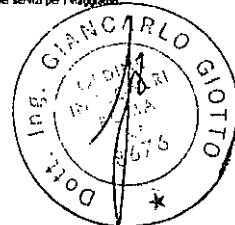
l'ammodernamento del territorio, ma soprattutto perché permette di pianificare, con un respiro di lungo periodo, un adeguato percorso di crescita e di sviluppo dell'Aviazione Canova in un'ottica di sistema con il Marco Polo di Venezia e, perché no, anche con lo Charter di

Bruxelles, la cui acquisizione è stata perfezionata solo alcuni giorni fa".

"Il Sistema Aeroportuale Venezia - Treviso si conferma così come operatore di primaria importanza a livello nazionale ed internazionale" conclude Marchi.

Aeroporto di Venezia Marco Polo-Save S.p.A., società quotata alla Borsa Italiana, è a capo di un Gruppo che opera nel settore degli aeroporti, in quello delle Infrastrutture di mobilità (stazioni ferroviarie, autostrade e ponti) e nei servizi per i viaggiatori.

Bellini



l. Conferma dei valori di CBR riscontrati sulla Strip esistente mediante l'esecuzione di nuove prove (nota del 21/03/2011).

m. Esplicitare gli interventi di riprotezione dell'apparato bliss-back (nota del 21/03/2011)".

Tali corrette prescrizioni contemplano elementi connessi con la sicurezza del traffico aereo ma anche elementi connessi con l'operatività dello scalo, ovvero con l'implemento del traffico; diversamente non avrebbe giustificazione economica, secondo un rapporto costi/benefici, prevederli: il Canova non potrà quindi che aspettarsi un incremento nel numero dei voli e dei passeggeri movimentati.

Dopo anni nei quali lo scalo è cresciuto con percentuali rilevanti, nonostante vincoli e criticità associate alla storica pista/layout ed un sistema di radioassistenze monopista e di ILS di I Categoria, le prospettive dello scalo risulterebbero pertanto di ulteriore e forte crescita .

I nuovi previsti interventi consentiranno l'affrancamento dell'aeroporto da un sistema infrastrutturale - operativo con un livello impiantistico e strumentale minimo, con sistemi AVL e radioassistenze entro e fuori campo per avvicinamenti strumentali di precisione (CAT I) per RWY07.

I movimenti da e per lo scalo trevigiano risultano oggi distribuiti tra le due piste come di seguito riportato:

- atterraggi per pista RWY 07 pari al 95 % del totale;
- decolli per pista RWY 07 pari al 5 % del totale;
- atterraggi per pista RWY 25 pari al 5 % del totale;
- decolli per pista RWY 25 pari al 95 % del totale.

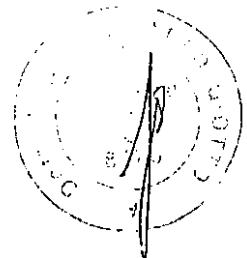
Il completamento delle opere e degli interventi, in contrasto con quanto sostenuto, assicurano un netto incremento dei voli. La stessa società di gestione aeroportuale del Canova, la TRE, in uno dei documenti dell'Atlante Aeroportuale Italiano, studio elaborato a seguito dell'accordo siglato nel 2006 tra il Ministero delle Infrastrutture e l'Enac (che ha finanziato il dossier sullo "Sviluppo futuro della rete aeroportuale nazionale quale componente strategica dell'organizzazione infrastrutturale del territorio") ha sintetizzato la capacità oraria delle pista e del piazzale nel seguente dato:

CAPACITA'
Capacità Operativa Pista: 16Mov/h Capacità Operativa Piazzale: 16Mov/h
Fonte: AERTRE SpA

Piano Nazionale Aeroporti - Aeroporto Treviso - Capacità pista e Piazzali by AERTRE

Il voluminoso dossier riguardante il (PSA) Piano Strategico Aeroportuale, una pianificazione al 2030 redatta per l'ENAC da OneWorks, Kpmg e Nomisma, identifica la capacità oraria del Canova e lo raffronta con il Progetto Esecutivo e con il target raggiungibile con il fine lavori nello scalo.

Falleri



Il parametro corrispondente (fonte AERTRE) di 16 movimenti/ora, tuttavia, dilata la capacità operativa che il comunicato stampa precedente di AERTRE - SAVE indicava. Rappresenta anche la capacità operativa del Piazzale di stazionamento dei velivoli in sosta.

AERTRE ha aggiornato, incrementandolo, il parametro diramato in occasione dell'ottenimento della Concessione Quarantennale del 2006.

In quella circostanza, infatti, era stato sottolineato l'aumento, dai 4 movimenti/ora precedenti all'inizio lavori a 12 movimenti/ora, con un investimento di 25 milioni di euro.

L'incremento ipotizzato nella capacità oraria dello scalo aggiornato definitivamente rimanda a un numero di movimenti orari considerevole, cioè alla media oraria di 14/16 movimenti/ora.

Le stime della potenzialità operativa del Canova - Treviso indicano quindi flussi e volumi di traffico, probabilmente insostenibili per una infrastruttura profondamente inserita nel tessuto urbano comunale di Treviso, che registra un'altissima densità abitativa 1.481 ab/km².

Un'area caratterizzata da edificazione mista residenziale, commerciale, direzionale e produttiva artigianale. Una zona altamente antropizzata.

Il quadro dei voli corrispondente a 14/16 movimenti/ora proiettato nelle 17 ore giornaliere di operatività dello scalo porta a 238/272 voli/giorno, che potrebbe, pertanto, essere caratterizzato da uno scenario - di massima efficienza operativa - intorno tra 86.000 - 99.000 voli/anno.

Questi volumi di traffico sono quindi comparabili ai flussi operativi registrati a Linate: terzo scalo del Paese.

Un quadro operativo che non può non rappresentare un "significativo potenziamento" dello scalo.

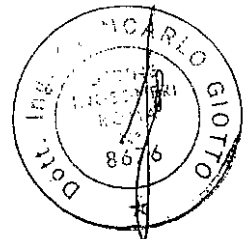
Con la breve seguente analisi di una parte degli interventi realizzati dal cosiddetto piano di "potenziamento" è possibile confermare lo scenario sopra descritto, documentare, rendendole del tutto trasparenti anche a non esperti, le nuove potenzialità e prospettive, dello scalo del trevisano attese dal Progetto di potenziamento..

Le analisi riguardano, come detto, le varianti e modifiche direttamente correlate all'incremento del numero dei voli medi/orari, e precisamente:

- 1 - aeromobile di riferimento (Boeing 737, Airbus 320, Boeing 767) e Back track pad pista 07;**
- 2 - riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time (adozione e configurazione del Raccordo B);**
- 3 - installazione Categoria II/III pista 07;**
- 4 - installazione PAPI pista 25;**
- 5 - Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi;**
- 6 - Piano di Rischio aeroportuale per incidente aeronautico;**
- 7 - Rete di monitoraggio emissioni sonore ed emissioni gassose.**

Aeromobile di riferimento e turnpad

falli

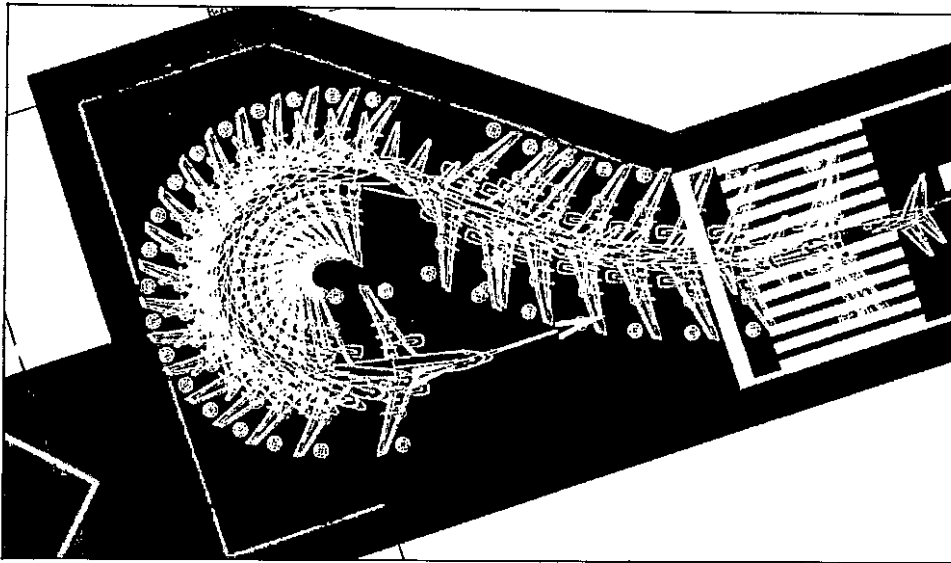


(Boeing 737 - 800, Airbus 320 - serie, Boeing 767 - 300)

La pavimentazioni di pista e dei piazzali, determinata dalla serie storica dei movimenti e della flotta aerea operate sullo scalo nell'arco temporale 1996-2008, è configurata in prevalenza su velivoli di aviazione commerciale e di aviazione generale. Circa il 30% dei voli è di aviazione generale. La flotta restante ha movimentato esemplari Boeing 737 e Airbus della serie 320.

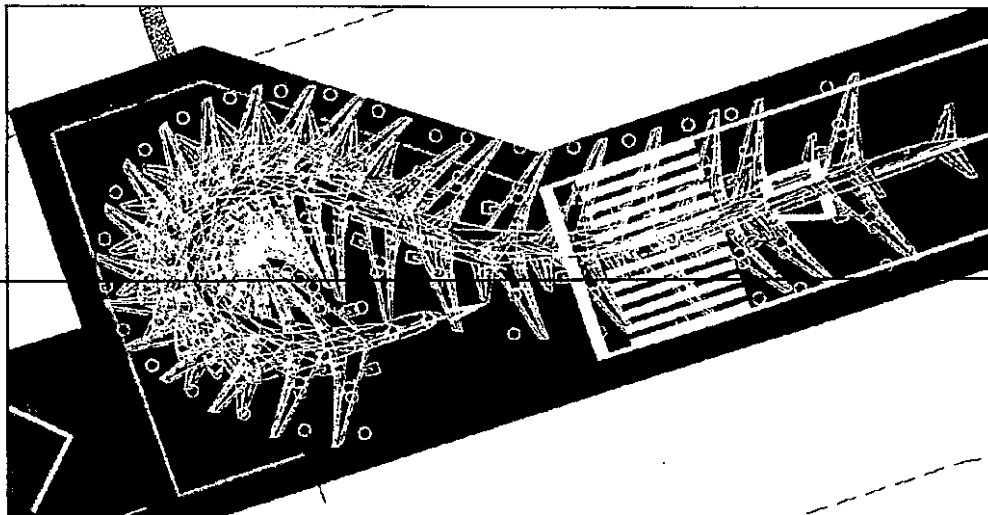
Il volume di traffico atteso, sulla base delle stime ed articolazione della tipologia dei voli degli Outlook Airbus - Boeing al 2025 - 2030, è previsto costituito da flotte Boeing 767 e equivalenti Airbus 330.

Infatti, pur considerando ancora formalmente come aereo di riferimento Boeing 737/800 - (tipo Ryanair o A 320 EasyJet), le opere previste dal Progetto Esecutivo prefigurano un'area di back-track - inversione di manovra - per la pista 07 sia per Boeing 737 - 800



Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Studio manovra di inversione Boeing 737 - 800

sia per Boeing 767 - 300:



Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Studio manovra di inversione Boeing 737 - 800

Lucini



L'innovativa versatilità operativa ha il fine di permettere l'inversione del senso del moto in testata 07 con la realizzazione di turn pad pavimentata con sovrastruttura rigida a lastre di calcestruzzo. La nuova configurazione e dimensionamento della pista e del turnpad pertanto potrà sopportare pesi al decollo per aeromobili della flotta di lungo raggio Boeing 767 - 300.

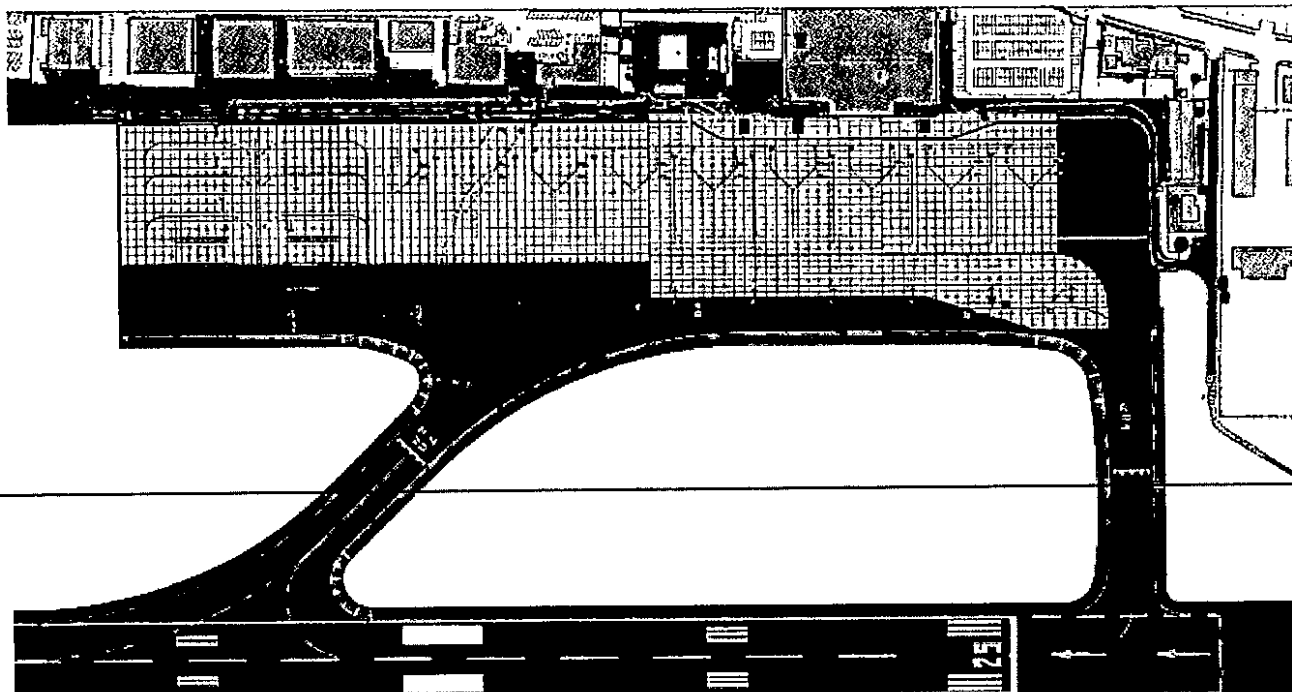
Un modello che registra pesi al decollo intorno a 160 tonnellate. Valori raddoppiati rispetto al traffico delle flotte Boeing 737 - 800 e serie Airbus 320 del peso al decollo di circa 80 tonnellate.

Gli esemplari Boeing 767 - 300 assicurano anche collegamenti aerei con destinazioni *long range* prefigurando voli oceanici e per il Farest indiano asiatico. Probabilmente, la rinnovata configurazione del turnpad, assicura una pianificazione che offre opportunità di collegamenti aerei non solo diretti dal Canova ma, soprattutto e come segnalato in premessa, come scalo alternato a Venezia - Tessera.

Una opzione operativa in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

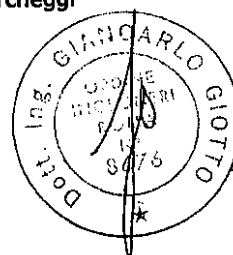
- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni e istanze che trovano spazio per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto.



Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Riconfigurazione ed aumento numero dei parcheggi

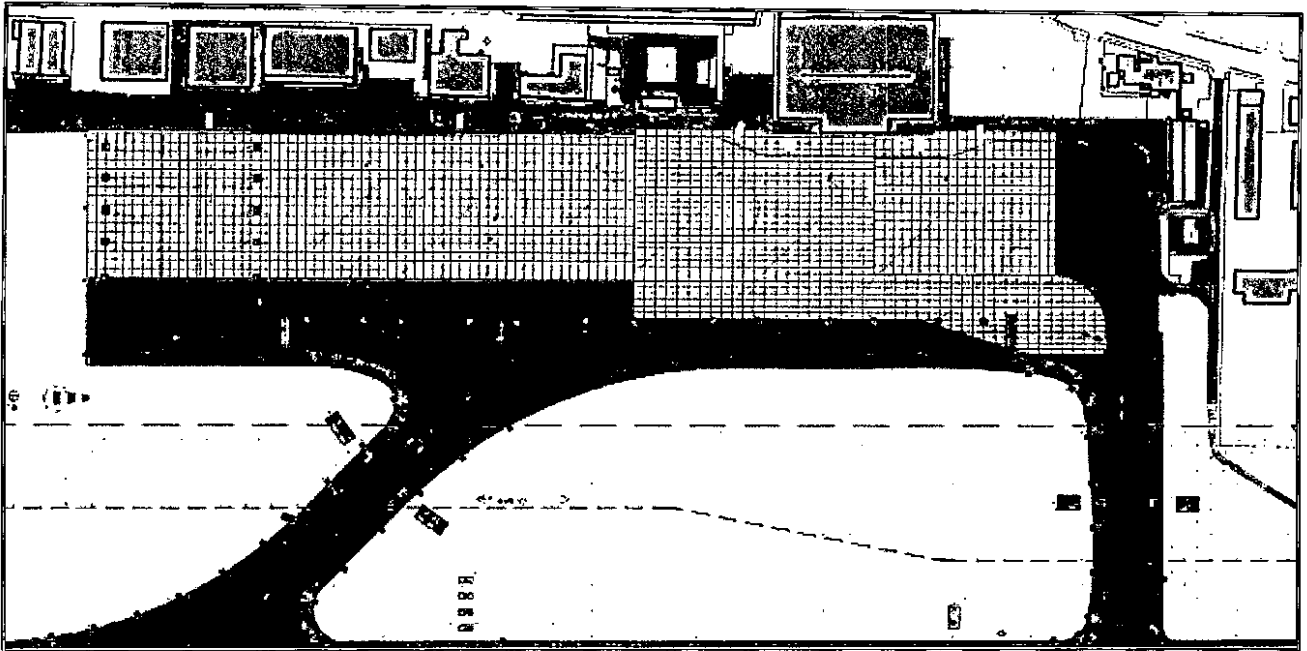
Fecci



Riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time (ROT) - (adozione e configurazione del Raccordo B)

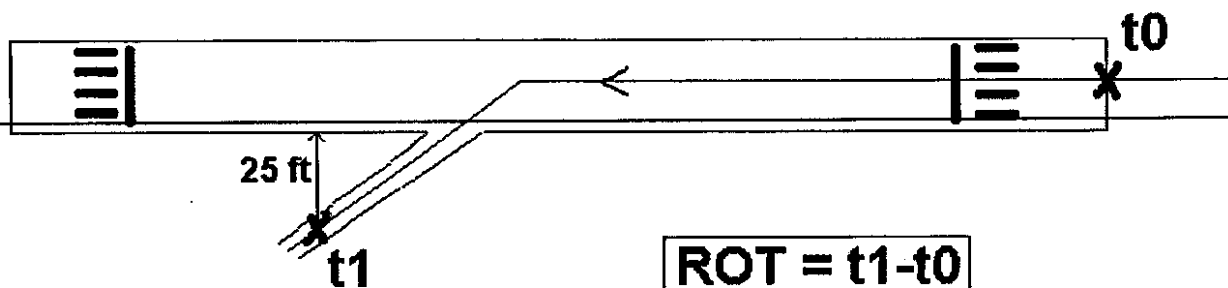
La demolizione del raccordo R2 e realizzazione del nuovo raccordo "B", posto all'ingresso del piazzale di sosta degli aeromobili costituisce una essenziale modifica nel layout aeroportuale.

Il Progetto Esecutivo in sostituzione del raccordo R2 esistente, ortogonale alla pista 07/25, prevede un nuovo raccordo (denominato "B") con una geometria del tutto differente, denominata high speed taxiway. Il raccordo B, presenta un angolo di incidenza rispetto all'asse della pista di volo di 45°.



Progetto Esecutivo - Raccordo B e area Parcheggi: High speed runway exit

La nuova conformazione geometrica, sostiene il testo del Progetto Esecutivo, migliora l'efficienza operativa riducendo il tempi di occupazione pista nella fase dopo l'atterraggio e agevola, riducendo i tempi di ingresso e occupazione della pista per la fase di ingresso per la procedura di backtrack per l'allineamento in pista e successivo decollo. Determina riduzioni dei tempi di occupazione in pista dei velivoli. (vedi calcolo).

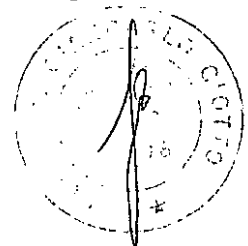


ROT Calculation boundaries e time

Essa risponde efficacemente alle mutate esigenze delle flotte commerciali e di aviazione generale ed alle stime di incremento di traffico attese:

i. il traffico atteso;

Fulvi



- ii. la mix di traffico degli aeromobili assunta;
- iii. i tempi di separazione dei velivoli in fase di avvicinamento.

Airplane Name (4)	Gross Taxi Weight (tns)	Annual Departures	% Annual Growth
B737-800	79.243	4 800	3.00
A320-200 Twin opt	78.400	2 050	3.00
Dual Whl-75	34.019	1 200	3.00
Sngl Whl-60	27.216	1 200	3.00

Progetto Esecutivo Aeroporto Treviso - Mix di traffico adottato in sede di anali e progetto

La configurazione high speed runway exit progettata determina tuttavia considerazioni aggiuntive relative all'ingresso ad una velocità superiore a quella media di rullaggio nella zona apron dei parcheggi degli aeromobili in stazionamento e/o in transito per sbarco/imbarco merci e passeggeri.

In merito uno scenario oggetto di specifiche valutazione dei rischi, curve di isolivello del rischio è quello analizzato e ponderato da Goran Svensson - aerodrome safety inspector ICAO e Aviation Safety Authority Svedese - in un Report su Linate relativo al "main apron position with regard to collision risk with parked aircraft" dal quale si può desumere quanto segue.

La versatilità operativa generata dall'High Speed Exit è in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, in grado di determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Questioni che trovano spazio, come detto, per adeguate analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

Installazione ILS Categoria II/III pista 07

E' ancora il Progetto Esecutivo a segnalare l'installazione di un sistema di avvicinamento strumentale alla pista 07 CAT II/III con una equivalente riconfigurazione dell'impianto AVL (sistema luminoso accessorio CALVERT, EFAS, ecc.).

In particolare con l'adeguamento di un apparato per operatività in bassa e bassissima visibilità e voli notturni, consistente in:

- Avvicinamento di precisione di ILS CAT II/III per pista RWY 07.
- Avvicinamento semplificato per pista RWY 25.
- Soglia pista RWY 07.

Falleri



- Bordo pista RWY 07/25, fine pista RWY 07/25.
- Asse pista RWY 07/25.
- Zona di toccata TDZ per pista RWY 07.
Stop bar e relative taxi-line sulle tre bretelle.
- Unità guard-light.
- Segnaletica verticale.

La disponibilità della nuova strumentazione consente atterraggi con visibilità di 100 metri orizzontali e, con le opportune calibrazioni, con visibilità zero.

L'avvicinamento e l'atterraggio in Categoria II/III per la pista 07 garantisce operatività inferiore a 500 metri orizzontali consentiti dalla classica e storica strumentazione in Categoria I disponibile al Canova fino al maggio 2011.

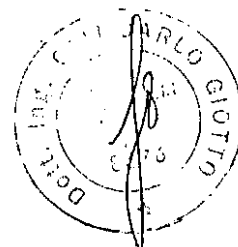
Installazioni e limiti operativi che, quando la visibilità orizzontale a Treviso risultava inferiore a 500 metri (nebbia, precipitazioni e altro), costringeva i voli a dirottare allo scalo alternato.

Versatilità operativa in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Anche tali elementi comportano l'esigenza di elaborare analisi, verifiche, congruità e validazione nel contesto della Procedura di Valutazione Ambientale e, per gli ambiti di competenza di ENAC, nell'Accordo di Programma e nell'aggiornamento del Certificato di Aeroporto

Forri

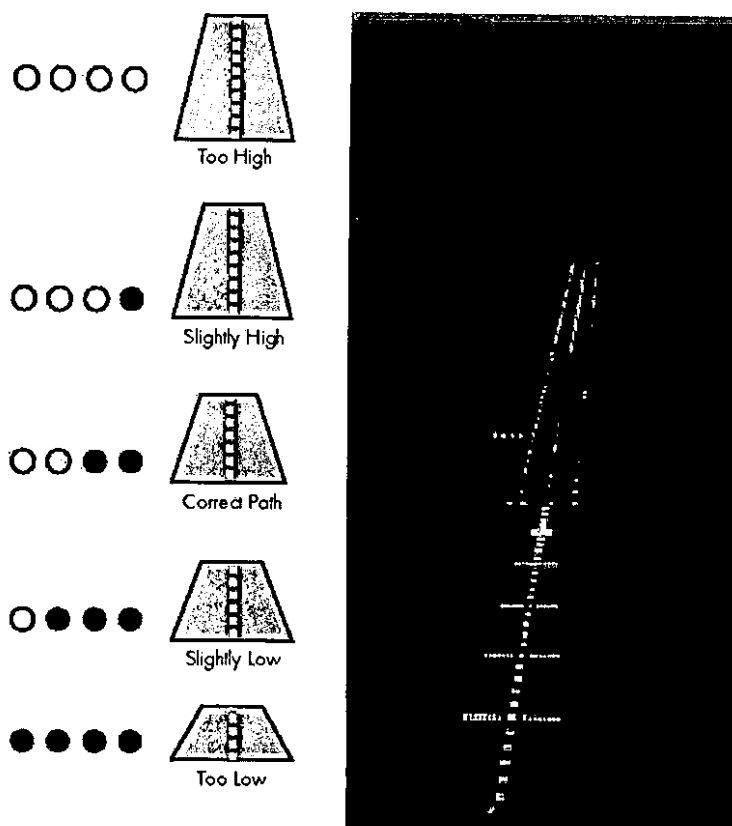


Installazione apparato PAPI pista 25

L'apparato PAPI (Precision Approach Path Indicator) che può essere utilizzato come APAPI (Abbreviated Precision Approach Path Indicator) è un sistema luminoso che assicura al pilota un sentiero visivo di planata per l'atterraggio. Può trovare applicazione un modello semplificato di PAPI con solo due luci.

- Tutte e due le luci sono rosse: si è troppo bassi.
- Una luce è rossa e una è bianca: si è alla quota corretta per l'avvicinamento.
- Tutte e due le luci sono bianche: si è decisamente troppo alti.
- Il colore delle luci cambia in base all'inclinazione con cui le si osserva

Il sistema ottico è costituito da complessi catadiottrici comprendenti lenti frontali "piano convesse sferiche" e riflettori parabolici in lamiera di alluminio purissimo. Tra le lenti e le parabole sono collocati dei filtri rossi (vedi figura).



PAPI System Visual indications A-PAPI e CALVERT

La nuova installazione consente atterraggi sulla pista 25, la testata storicamente meno utilizzata a causa dei venti prevalenti e perché non assistita strumentalmente. L'atterraggio sulla pista 25 può prevedere l'avvicinamento con sorvolo della città di Treviso e/o comportare un avvicinamento sulla pista strumentale ILS 07 con interruzione della procedura ed entrata in circling e/o circuito.

Versatilità operativa in grado di incrementare il numero dei voli e, quindi, determinare innegabili ripercussioni sulle ricadute concernenti:

- l'impatto acustico,
- l'impatto atmosferico,
- Piano di Rischio per incidente aereo,
- curve di isolivello del rischio,
- Safety management System.

Falci



Anche per tali elementi valgono le stesse conclusioni circa la sussistenza delle condizioni per sottoporre il progetto alla procedura VIA ed alle valutazioni di competenza ENAC.

Nuova pavimentazione e dimensionamento pista/piazzali/raccordi

Il dimensionamento delle nuove pavimentazioni aeroportuali viene trattato in due elaborati progettuali: Doc. n° 16 (cod. RDP) avente titolo "Relazione di dimensionamento delle pavimentazioni" e Doc. n° 3 (cod. RGG) avente titolo "Relazione geologica e geotecnica", oltre che sinteticamente nella Relazione generale (DOc. n° 2).

Per quanto riguarda la pista di volo (RWY 07/25), dalla lettura di tali elaborati si apprende che l'attuale struttura non ha una costituzione omogenea, ma presenta stratigrafie diverse, diffuse sia in senso longitudinale che trasversale, dovute probabilmente ad interventi succedutisi nel tempo.

Il progettista ne ha indagato la distribuzione e perviene alla definizione di valori medi che, in ragione della capacità portante minima uniforme da assicurare su tutta la pavimentazione, ritiene di sintetizzare in uno strato superficiale in conglomerato bituminoso (più o meno vecchio) dello spessore indifferenziato di 30 cm ed in un sottostante strato di fondazione dello spessore di 27 cm che nel primo documento citato viene definito come misto granulare stabilizzato e nel secondo qualificato invece come ghiaia di riporto.

In tale secondo documento, corredato da numerose fotografie, si rileva che lo strato di conglomerato bituminoso esistente è in verità costituito da tre strati ben distinti e che lo spessore medio di essi è quasi sempre inferiore a 30 cm.

Il progettista propone la radicale demolizione dell'esistente pavimentazione (ad esclusione di una limitata zona della sua fondazione, che viene ad aggiungersi alla nuova struttura) per realizzare una pavimentazione nuova costituita dai seguenti strati (descritti dall'alto, in cm e confrontati con quelli esistenti):

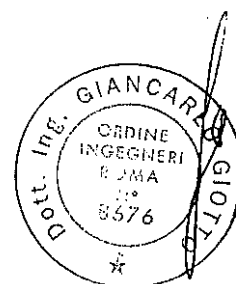
pista attuale	progetto
strati in congl. bituminoso : 30	- usura 4
	- binder 6
	- base 10
Fondazione misto gran.: 27	- fondazione congl. bitum. 20
	- fondazione stabilizz. 35

La nuova pavimentazione presenta rispetto all'attuale un insieme di strati legati a bitume dello spessore complessivo di 40 cm anziché 30 (di cui uno strato definito appartenente alla fondazione in conglomerato bituminoso di 20 cm) ed uno strato di fondazione in misto granulare stabilizzato granulometricamente superiore od uguale a 35 cm.

Per un confronto tra le pavimentazioni, supponendo che quella esistente sia sana, o risanata mantenendone le prestazioni originarie, con riferimento alla relazione geotecnica ed ai fattori di equivalenza per fondazioni proposte dalla F.A.A. (presa a riferimento dal progettista) si applicano alla pavimentazione nuova i coefficienti di correzione dello spessore dello strato di fondazione non legato. Avremo pertanto:

pista attuale	progetto
strati in congl. bituminoso : 30	- usura 4
	- binder 6
	- base 10
Fondazione misto gran.: 27	- fondazione congl. bitum. 20
	- fondazione stabilizz. 35 x 1,7 = 60
Totale: 57	Totale: 100

falli



Dal quadro sopra esposto si evince che la nuova pavimentazione, ai fini prestazionali, ha un notevole spessore aggiuntivo dei conglomerati bituminosi (+ 10 cm) ed una fondazione in misto non legato (resa omogenea) molto più spessa (+ 33 cm).

Si tratta quindi di una struttura completamente diversa, con prestazioni notevolmente superiori.

Quanto sopra non tiene conto del fatto che lo spessore degli strati in conglomerato bituminoso della pavimentazione esistente è stato uniformato dal progettista al valore di 30 cm (secondo calcoli statistici) quando la frequenza (soprattutto nella parte destra della pista) di valori intorno a 27 - 28 cm è molto alta, frequenza che avrebbe forse consigliato di assumere un valore di spessore più contenuto (tale cioè da garantire la prestazione minima in ogni punto).

Ciò avrebbe reso il paragone tra le due strutture ancora più sbilanciato.

Vediamo ora il confronto tra le due pavimentazioni in termini di capacità portante in riferimento all'aereo critico citato in progetto, quale del tipo B 737/800 od equivalenti; si considerano quindi i seguenti dati del progetto:

- aereo critico tipo B 737/800;
- peso MTOW intorno ad 80 ton;
- carrello principale a ruota gemellata;
- valore di CBR del sottofondo pari a 10,6%;

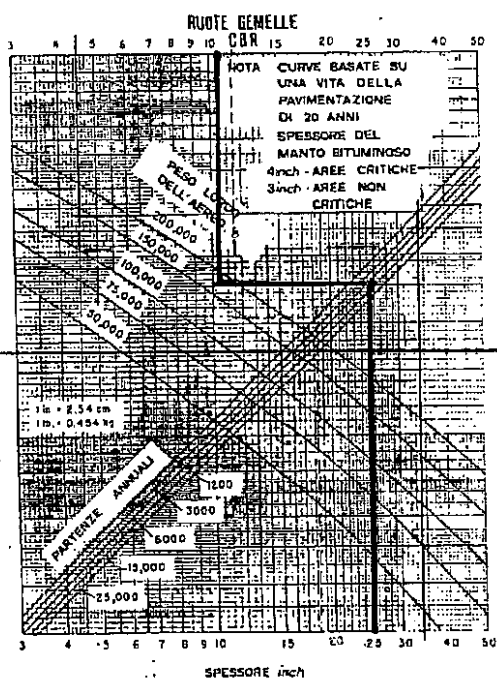
numero decolli/anno pari a circa 7000, per 20 anni di durata della pavimentazione.

Si osserva che il progetto definisce il B 737/800 come aereo critico anche se dimensiona ad es. la piazzola di back-tracking in testata 07 per movimenti di aerei superiori, quale il B767 - 300.

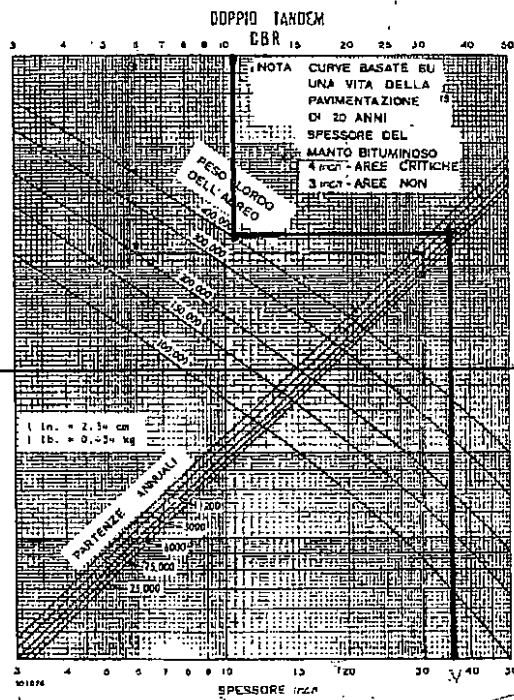
In via sintetica adottiamo il metodo empirico proposto dalla F.A.A.(Federal Aviation Administration - USA) per pavimentazioni flessibili nella circolare menzionata dal progettista.

Si utilizzano per brevità ed in prima approssimazione l'abaco relativo a carrello a ruote gemelle:

Curve di progetto per le pavimentazioni flessibili con il metodo F.A.A. [40]

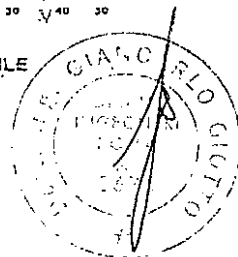


PAVIMENTAZIONE FLESSIBILE



PAVIMENTAZIONE FLESSIBILE

falli



Vediamo che per i dati sopra riportati viene individuata una pavimentazione di spessore totale pari a circa 66 cm, di cui 10,16 in conglomerato bituminoso, quindi sensibilmente meno prestante di quella proposta in progetto (spessore 100 cm), che sarebbe quindi largamente sovradimensionata.

Dall'abaco si ricava inoltre che l'attuale pavimentazione (spessore totale cm 57) sarebbe dimensionata correttamente, a parità di tutte le altre condizioni (CBR, n° movimenti ecc..) per aeromobili del peso di circa 50 tonnellate, cioè del tipo DC9/41 ecc..., il che conferma la destinazione finora data allo scalo in questione.

Se si considera invece l'abaco per aeromobili con carrello a doppio tandem e del peso di 180 tonnellate, come il B767/300 ER dell'Alitalia (MTOW 185.000 kg), si vede invece che, a parità delle altre condizioni (CBR, n° movimenti ecc..) lo spessore totale risulta pari a circa 90 cm, congruente quindi con la pavimentazione di progetto.

Quest'ultima risulterebbe correttamente dimensionata peraltro anche per un numero di movimenti dell'aereo critico superiore a 15000 .

Stesse considerazioni estese alle altre pavimentazioni contemplate in progetto, portano a risultati analoghi.

Conclusioni

Tutto quanto sopra considerato, in via preliminare si può affermare che il progetto in parola individua veri e propri interventi di potenziamento e sviluppo dello scalo aeroportuale per quanto attiene alle pavimentazioni (come del resto evidenzia il suo titolo) in grado di gestire un traffico sensibilmente più rilevante (aerei molto più capienti e pesanti, incremento movimenti orari ecc..) che quindi produce sull'ambiente effetti negativi e significativi.

Ne consegue, anche per i suddetti elementi, che tale progetto ha i requisiti previsti dalla norma attuale per dovere essere sottoposto alla procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA: art. 23 d. leg.vo 152/2006 come modificato dall'art. 20 d. leg.vo 128/2010).

Piano di Rischio aeroportuale per incidente aeronautico

Con la modifica agli art. 707 e 715 del Codice della Navigazione è stato varato il Piano di Rischio aeronautico per incidente aereo.

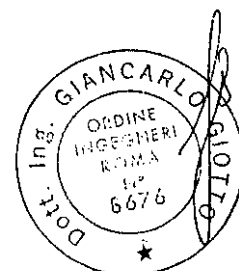
Quest'ultimo è stato incorporato nel Regolamento ENAC per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti.

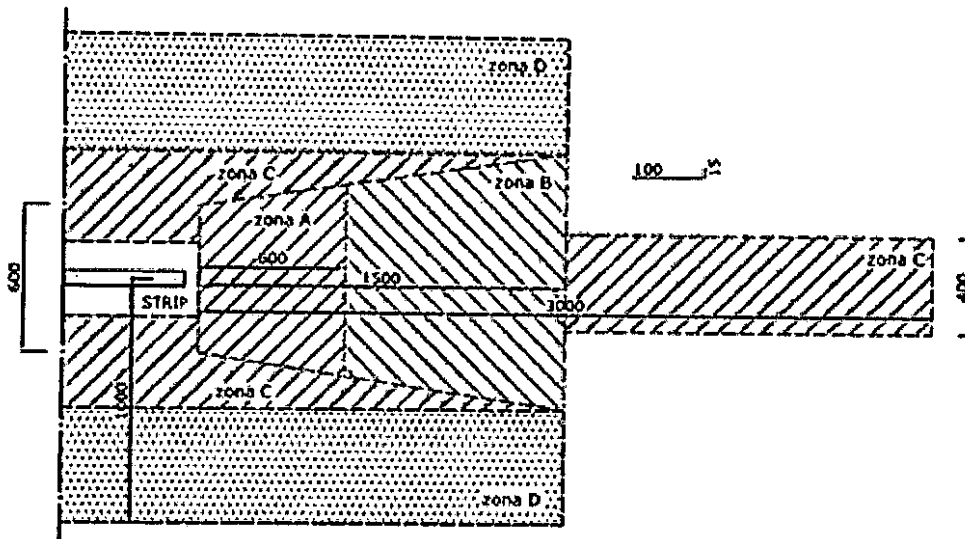
Il territorio attiguo alla pista del Canova, nello specifico i due Comuni di Quinto e di Treviso, rispettivamente per le testate 07 e 25 della pista di Treviso, non ha ancora adottato le prescrizioni di tale Regolamento.

Com'è noto l'articolo 707 del Codice della Navigazione si applica a tutti gli aeroporti aperti al traffico civile, sia commerciale che di aviazione generale.

Specifiche circolari ENAC definiscono ed illustrano le linee guida finalizzate a fornire criteri ed indicazioni ai Comuni il cui territorio è soggetto ai vincoli derivanti dai piani di rischio, nelle direzioni di decollo ed atterraggio.

Spallini





Piano di Rischio aeronautico: Zona A, Zona B, Zona C e Zona D (laterale)

Esse precisano, ad esempio:

".....il cui territorio circostante è soggetto ai vincoli derivanti dai piani di rischio, nelle direzioni di decollo ed atterraggio, la massima attenzione va posta sulle attività sensibili quali:

- insediamenti ad elevato affollamento (centri commerciali, alberghi, stadi, ...);
- nuove edificazioni che se coinvolte in un eventuale incidente possono creare pericolo di incendio o comunque di amplificazione del danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali ad esempio distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti ubicati lungo le direzioni di atterraggio e decollo ed in prossimità dell'aeroporto in aree ancora sostanzialmente libere.

ENAC elabora una propria istruttoria sulla base di valutazioni di tipo aeronautico finalizzate alla verifica della correttezza dei dati e dei parametri caratterizzanti l'aeroporto considerato e del relativo utilizzo; inoltre valuta la struttura del documento evidenziando eventuali zone di carenza di analisi del territorio e chiedendo approfondimenti al Comune/i."

"Per gli aeroporti dotati di piano di sviluppo approvato (piano regolatore aeroportuale), il piano di rischio è redatto tenendo conto della configurazione dell'aeroporto all'orizzonte temporale del piano. Nei casi in cui il piano di sviluppo è in corso di elaborazione da parte del gestore aeroportuale nell'ambito del percorso di concertazione con ENAC, l'Ente interessa i Comuni per la valutazione delle ricadute delle previsioni di tale piano sulla configurazione e sui contenuti del piano di rischio".

Il Progetto Esecutivo in esame non ha inquadrato le misure di policy disposte dall'art 707 e 715.

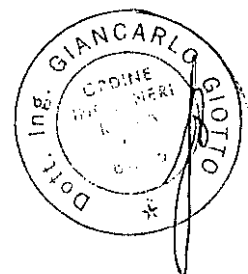
Non vengono segnalati gli interventi e/o un eventuale programma di azioni atti a tutelare, inoltre nelle aree esterne agli aeroporti, la relazione e compatibilità con le curve di iso-rischio.

Le curve isolivello, con valori di rischio individuale tra 1×10^{-4} a 1×10^{-6} individuano che probabilità ha un individuo, residente, in transito, utente e passeggero di passaggio nel terminal e nei dintorni di un aeroporto, di rimanere coinvolto dalle conseguenze di un incidente.

Il Progetto Esecutivo non ha, al momento, incorporato operazioni attinenti il Piano di Rischio aeronautico e si ritiene debba essere urgentemente sviluppato in relazione, non solo ai volumi di traffico raggiunti nel corso di questo arco temporale susseguente al superamento dei vincoli operativi posti dal Ministero dell'Ambiente (ovvero il numero dei 16.300 movimenti del 2004), ma soprattutto in funzione delle stimate attese del traffico e della tipologia di flotte aeree compatibili con il rinnovato layout e nuove strumentazioni di volo.

Appare quindi fondamentale che tale Piano di Rischio aeronautico sia calato nell'analisi della Procedura di Impatto Ambientale.

folli



Rete di monitoraggio emissioni sonore ed emissioni gassose

Risulta che la Società AER/TRE SPA nel 2005 abbia commissionato la redazione di progetto preliminare del sistema di monitoraggio del rumore aeroportuale.

Ciò probabilmente in base alla necessità di:

- monitorare le singole operazioni di decollo ed atterraggio al fine del rispetto delle procedure antirumore definite dalle commissioni di cui all'art. 5 del decreto 31 ottobre 1997, secondo i criteri stabiliti dalla commissione di cui all'art. 4, comma 1, lettera a), del decreto 31 ottobre 1997;
- registrare in continuo i dati di ogni singolo evento;
- essere predisposti per recepire e gestire le eventuali lamentele da parte dei cittadini;
- verificare il rispetto della zonizzazione acustica aeroportuale.

Il sistema avrebbe dovuto essere costituito da centraline di rilevamento dislocate sul territorio interessato alle operazioni di volo in sorvolo nel contesto operativo di 16.300 voli/anno delineati, probabilmente, dalla Valutazione di Impatto Ambientale.

Non risulta peraltro quale validazione esista sul riscontro acustico dell'attività aeroportuale.

Parimenti non risulta che dati acustici aeroportuali siano stati forniti alla popolazione.

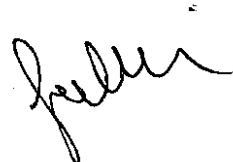
Parimenti non si conosce se sia stata effettuata correlazione tra i movimenti aerei e tracciato radar.

A fronte dell'incremento dei voli, della diversificata flotta operativa avvicinandasi in questi anni, di una modalità di avvicinamento ed atterraggio strumentale ILS di Categoria I, di procedure di decollo che non risulta abbiano conseguito vantaggi acustici della tecnica di pilotaggio ICAO A, ICAO B e delle formulazioni più aggiornate, sembrerebbe indispensabile evidenziare le urgenze di valutare l'impatto delle emissioni sonore delle flotte Boeing 767 - 300 ed equivalenti.

Le procedure che devono essere sottoposte a verifica, nella ricerca delle idonee misure per il contenimento dell'impatto acustico, riguardano le fasi di volo e involo, ma specialmente la fase di frenata e decelerazione susseguente all'atterraggio dei velivoli wide body.

Una puntuale verifica dell'impatto generato dalle emissioni sonore on ground potrebbe rappresentare un limite, e vincolo decisivo per il superamento del livello di 75 Lva entro il limitato sedime aeroportuale di circa 140 ettari.

L'annotazione del documento relativo ai vincoli e prescrizioni del Decreto di VIA del 2007 illustra limiti e urgenze per quanto riguarda l'analisi e la mitigazione acustica:



per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

componente rumore:

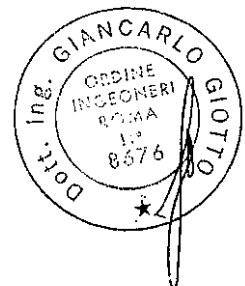
- nel corso dell'istruttoria tecnica è stato richiesto al proponente di rielaborare le simulazioni del rumore nei vari scenari al 2005 e 2010, sommando i contributi del rumore degli aeromobili in volo con il rumore a terra degli stessi e delle altre sorgenti aeroportuali. In particolare oltre al rumore derivante dalle fasi di decollo e atterraggio è stato considerato:
 - ✓ rumore prodotto dalle prove motori;
 - ✓ rumore prodotto dalla movimentazione di velivoli a terra (taxing).

Gli Scenari di riferimento per simulazioni sono:

1. situazione attuale al 2002, calibrata su dati fonometrici e di traffico aereo rilevato per tre settimane;
 2. situazione futura al 2005;
 3. situazione futura al 2010;
- dall'esame di queste figure si evince come per le simulazioni che prevedono anche la presenza della rumorosità a terra (prove motori e taxing), per tutti e tre gli scenari studiati, la rumorosità simulata risulterebbe compatibile con la classificazione acustica aeroportuale che è stata approvata in data 08 luglio 2003 e notificata ai due comuni interessati, Treviso e Quinto di Treviso, con lettera prot. n. 2934/2.32 Enac Venezia;
 - i comuni interessati non hanno ancora espresso un parere di merito, né adeguato la propria zonizzazione acustica a quella indicata nella classificazione acustica aeroportuale;
 - **si rileva, comunque, che vi è almeno un ricettore in zona acustica B, la cui presenza è incompatibile ai sensi del DM 31/10/1997 art. 7 comma 1, per il quale non è stata presentata alcuna ipotesi di delocalizzazione/mitigazione; si rileva, inoltre, la presenza di alcuni ricettori sensibili nella zona acustica A che erano già presenti prima dell'incremento dei voli dell'aeroporto per i quali non è prevista alcuna ipotesi di mitigazione;**

Lo stesso testo esprime il parere negativo e dispone una serie di prescrizioni che devono ancora essere realizzate.

fanni



PARERE INTERLOCUTORIO NEGATIVO

circa la compatibilità ambientale del progetto "Incremento fruttivo dell'Aeroporto Civile di Treviso: piano di controllo e riduzione degli impatti" presentato dalla Società AER/TRE Aeroporto di Treviso S.p.A. con sede in via Noalese 63/E, 31100 Treviso (TV).

DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione di un'aggiornata istanza ed alla successiva pronuncia di compatibilità ambientale relativamente al Master Plan dell'aeroporto di Treviso da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, acquisito il "sentito" della Regione Veneto;
- che la nuova domanda di pronuncia di VIA sia corredata da:
 - ✓ la documentazione di progetto e dello studio di impatto ambientale che dimostrino e garantiscano il superamento di tutte le criticità e delle lacune evidenziate nelle premesse, che sono parte integrante del presente provvedimento, e che garantiscano una lettura coordinata e coerente con la documentazione finora prodotta;
 - ✓ la documentazione attestante l'avvenuta nuova pubblicazione ai sensi dell'art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
 - ✓ la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
 - ✓ la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
 - ✓ che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Veneto;

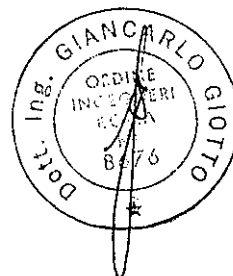
Conclusioni

Gli interventi principali previsti dal Progetto Esecutivo determinano chiaramente un marcato incremento della capacità oraria dei voli, con prospettive di flussi e volumi di traffico incomparabilmente superiori ai vincoli posti dal Decreto di VIA "Parere interlocutorio negativo".

Il potenziamento dei voli avviene principalmente come effetto dei seguenti interventi:

- 1 - Rifacimento e sovradimensionamento delle pavimentazioni pista/rullaggi/raccordi;**
- 2 - Configurazione del Raccordo B verso il piazzale aeromobili come high speed runway exit;**
- 3 - Configurazione back track pad pista 07 per aeromobili flotte Boeing 767 -300;**
- 4 - Riduzione dei tempi di occupazione della pista di volo Runway Occupancy Time;**
- 5 - Installazione ILS Categoria II/III pista 07;**
- 6 - Installazione PAPI pista 25;**

Felleri



Il "potenziamento" dei voli e le prospettive di volumi di traffico consistenti appare evidente anche dagli indici di utilizzo del Terminal, della Pista e del Piazzale - Apron elaborato dall'Atlante Aeroporti proposto dallo studio OneWork - Nomisma - KPMG.

AEROPORTO	CAPACITA' ORARIA			Grado di utilizzo delle piste	
	Terminal	Piazzale	Piste	medio	ora di picco
	mov/h	mov/h	mov/h		
TREVISO	7	13	16	20%	40%

AEROPORTO	CAPACITA' PASSEGGERI						TRAFFICO 2008
	Terminal		Piazzale		Piste		n. pax
	Pax/anno	Grado di utilizzo	Pax/anno	Grado di utilizzo	Pax/anno	Grado di utilizzo	
TREVISO	1.900.000	80%	3.400.000	50%	6.205.000	27%	1.706.345

Il riscontro sul grado di utilizzo del Terminal, del Piazzale e delle Piste riguarda il 2008, ma lo stesso P.S.A. Piano Strategico Aeroportuale delineando target di efficienza prefigura, implicitamente, le potenzialità di incremento dei voli sullo scalo della Marca Trevisana.

La residua disponibilità del livello di utilizzo dell'Aerostazione del Canova, risulta risolvibile con interventi minori, di riassetto degli spazi interni dedicati all'accoglienza dei passeggeri in arrivo e partenza e non costituisce quindi un limite all'incremento di traffico aereo descritto.

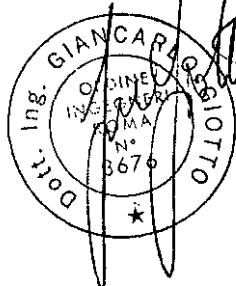
Risulta possibile infatti sopportare flussi di utenza, imbarchi e sbarchi, in coerenza con il raddoppio dei movimenti di pista stimato dalla stessa Società di gestione dell'aeroporto AERTRE, con un diversificato layout, con l'ottimizzazione della modalità operativa nei flussi nelle procedure check in, spazi commerciali, e di flusso nell'organizzazione delle aree di partenze ed arrivi.

In conclusione il "potenziamento" infrastrutturale dello scalo di Treviso appare un risultato del tutto conforme all'elencazione delle opere e degli interventi realizzati dal Progetto Esecutivo analizzato in queste pagine.

Tutto quanto sopra considerato gli scriventi ritengono che il Progetto Esecutivo concernente "interventi di potenziamento e sviluppo delle infrastrutture di volo" dell'aeroporto Canova di Treviso prevede la realizzazione di opere in grado di far conseguire allo scalo una rilevante estensione delle sue capacità operative e che come tale esso rientra tra i progetti che le leggi vigenti prescrivono di sottoporre alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, nonché alla verifica degli standard di security del Programma nazionale di Sicurezza e della safety associata al Piano di Rischio per incidente aeronautico entro ed all'esterno del sedime aeroportuale.

Milano, 5 dicembre 2011

Ing. Giancarlo Giotto



Com.te Giuliano Mansutti

CURRICULUM VITAE

DATI PERSONALI

Giancarlo Giotto
nato a Genova il 29 Novembre 1947
residente in piazza dei Mercanti 3 – Roma
Cittadinanza italiana

FORMAZIONE

Diploma di maturità classica, conseguito a Roma, Liceo E. Q. Visconti, nel 1966;
Diploma di Laurea in Ingegneria Civile Trasporti, conseguito a Roma nel 1972;
Abilitazione alla professione conseguita a Roma nel 1972;
Iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Roma nel 1973 al n. 8676;
Attestato D. Leg.vo 494/96 conseguito nel 1998 presso la Facoltà di Ingegneria della Università "Tor Vergata" di Roma.

LINGUE STRANIERE

Francese: buono scritto e parlato;
Inglese: discreto parlato.

AREE COMPETENZA ED INCARICHI

Direzione lavori, Coordinamento per la Sicurezza in Fase di Esecuzione, Collaudi.

ESPERIENZE PROFESSIONALI

Dall'aprile 1974 al luglio 1998 a seguito di assunzione per pubblico concorso, quale funzionario nel ruolo tecnico del Ministero dei Trasporti - Direzione Generale Aviazione Civile - ha svolto incarichi di progettazione, pianificazione e studi di fattibilità, direzione lavori (come Direttore dei lavori per i primi cinque anni di servizio, come Ingegnere Capo nei successivi, sia in appalti dell'Amministrazione che in appalti di Enti Concessionari), coordinamento, vigilanza ed attività ispettiva sulla gestione delle Concessioni di costruzione affidate a privati, collaudi (sia statici che tecnico-amministrativi).

Dal luglio 1998 al dicembre 2000 Ingegnere dell'Ente Nazionale Aviazione Civile – ENAC (come Direttore Coordinatore fino al dicembre 1999 e da gennaio a dicembre 2000 quale Direttore Servizio Infrastrutture Aeroportuali del Sistema Direzionale di Milano).

Da dicembre 2000 presso società di ingegneria , operanti nei settori di pianificazione, progettazione, direzione lavori e collaudi delle opere pubbliche, e nella consulenza aeronautica per la pianificazione delle rotte aeree sui territori di Milano e sul territorio della Malpensa.

Si riporta di seguito un elenco di dettaglio delle attività predette maggiormente significative:

DIREZIONE LAVORI

Committente: SEA (Concessionaria)
Opera: Opere edili nuova centrale tecnologica e gallerie servizi aeroporto Malpensa - legge 449/85
Esecutore: Impresa Grassetto Spa
Periodo: 1994-1997
Stato dell'opera: eseguita
Prestazione: Ingegnere Capo

Committente: SEA (Concessionaria)
Opera: Opere di viabilita' (accessi, parcheggi, viadotti e ponti a strallo) nuova aerostazione Milano Malpensa - legge 449/85
Esecutore: Pessina Costruzioni Generali spa
Periodo: 1995-1998
Stato dell'opera: eseguita
Prestazione: Ingegnere Capo

Committente: Aeroporti di Roma (Concessionaria)
Opera: Nuova "Cargo City" aeroporto Roma Fiumicino-legge 449/85
Esecutore: CMC scarl
Periodo: 1998-2005
Stato dell'opera: eseguita
Prestazione: Ingegnere Capo

Committente: SAVE (Concessionaria)
Opera: Ampliamento "Marco Polo Park" aeroporto Venezia Tessera
Esecutore: Impresa Guaraldo
Periodo: 1998-1999
Stato dell'opera: eseguita
Prestazione: Ingegnere Capo

Committente: SAVE (Concessionaria)
Opera: Aerostazione merci aeroporto Venezia Tessera
Esecutore: Impresa SACAIM
Periodo: 1998-2001
Stato dell'opera: eseguita
Prestazione: Ingegnere Capo

Committente: SEA (Concessionaria)
Opera: Ampliamento piazzali e nuovi raccordi piste aeroporto Malpensa

Esecutore: Pessina Costruzioni Generali spa
Periodo: 1998-2003
Stato dell'opera: eseguita
Prestazione: Ingegnere Capo

Anni 1997-2000 Responsabile del procedimento lavori in concessione ed autofinanziati SEA sugli aeroporti di Milano (legge n. 109/1994);

COLLAUDI

Anni 1990-1997 membro commissione di collaudo in corso d'opera e finale interventi adeguamento ed ampliamento viabilità e sistemi parcheggi auto aeroporto Roma Fiumicino (legge n° 449/85) - Concessionaria Soc. Aeroporti di Roma .

Anni 1989-2003 membro commissione di collaudo in corso d'opera e finale ampliamento aerostazione Ronchi dei Legionari; Concessionaria: Consorzio aeroporto Friuli-Venezia Giulia - varie imprese.

Anni 1998-2004 membro commissione di collaudo in corso d'opera e finale primo modulo nuova aerostazione passeggeri voli naz. aeroporto Roma Fiumicino; concessionaria AdR - Impresa Federici.

Ha svolto inoltre, sia nell'ambito della Pubblica Amministrazione che in campo professionale, incarichi particolari, tra cui verifiche tecniche di agibilità in rapporto alla sicurezza operativa e funzionalità per l'entrata in esercizio di piste di volo ed altre opere aeroportuali, studi sulla sicurezza del trasporto aereo, con particolare riferimento all'impiego delle infrastrutture aeroportuali, elaborazione di studi sulla economia delle gestioni aeroportuali e sull'aggiornamento delle normative tecniche di settore, tra i quali si citano di seguito i più rilevanti:

Anno 1999: membro di Commissione di studio per la modifica del Codice della Navigazione;

Anni 2003-2004: consulenza per la pianificazione delle rotte a minore impatto acustico aeroporto sui territori di Malpensa e Milano Linate;

Anno 2003: studio di fattibilità nuova pista aeroporto di Catania Fontanarossa, committente SAC – Società Aeroporto Catania (in associazione con SAVE Engineering).

ing. Giancarlo GIOTTO

CURRICULUM VITAE

DATI PERSONALI

Giuliano Mansutti

nato a Tavagnacco - Udine il 18 maggio 1947

residente in via Tiveriacco 72 - Majano Udine

FORMAZIONE

Diploma di Perito Aeronautico, conseguito a Udine, Istituto Malignani, nel 1966;

Corso 63° AUPC Pilota militare Aeronautica Militare Italiana 1967;

Corso Pilota Alitalia; Comandante Alitalia

Attività Pilota Alitalia 1968 - 1997 su velivoli Caravelle, DC 10, DC 9, Airbus 300, DC 8, Boeing 747;

Fondazione Aerohabitat CentroStudi - 1990 - 2011 (www.aerohabitat.eu - www.aerohabitat.org)

AREE COMPETENZA ED INCARICHI

Membro in Società di Gestione Aeroportuale

Coordinatore Aerohabitat CentroStudi

ESPERIENZE PROFESSIONALI

Esperienze di volo su velivoli militari e di Aviazione Commerciale;

Partecipazione a Convegni, dibattiti su questioni aeroportuali, ambientali e di sicurezza delle operazioni di volo

Partecipazione in Commissione tecnica di Associazioni di categoria Piloti;

Elaborazione e produzione di documenti e relazioni riguardanti aeroporti ed effetti collaterali

Attività di Consulenza aeronautica in Commissione Aeroportuali e supporto tecnico presso aeroporti:

- Linate, Malpensa, Bergamo, Montichiari, Ciampino, Fiumicino, Torino, Ronchi dei Legionari, Forlì ed altri;

CTU presso Procure in relazione alle ricadute ambientale degli aeroporti

Supporto aeronautico e ambientale ai cittadini e Comitati di numerosi aeroporti

Consulenza per analisi e studi di fattibilità aeroportuale.

Com.te Giuliano Mansutti

ALLEGATO "A"
RELAZIONE TECNICA

SU

Progetto Esecutivo

del

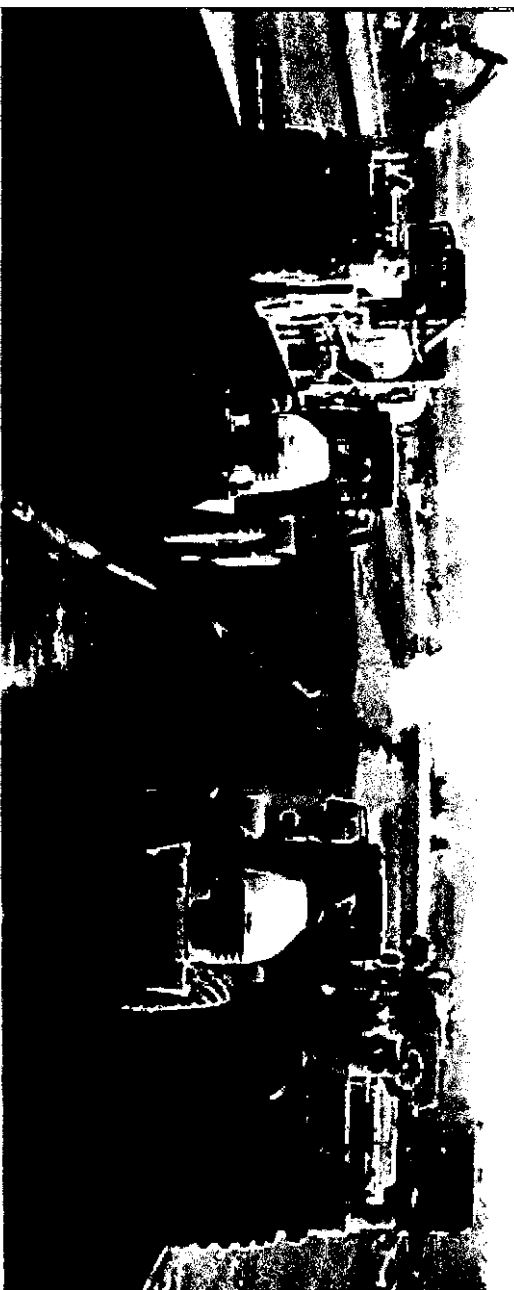
**"Interventi di Potenziamento e sviluppo
delle Infrastrutture di volo"**

Aeroporto Canova - Treviso

**A cura dell'Ing. Giancarlo Giotto
e del com.te Giuliano Mansutti**

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso

Il lavori di rifacimento della pista dell'aeroporto di Treviso sono realizzati facendo largo impiego di materiali riciclati. La tecnologia Wirtgen Group dà un contributo determinante.



Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso

Il lavori di rifacimento della pista dell'aeroporto di Treviso sono realizzati facendo largo impiego di materiali riciclati. La tecnologia Wirtgen Group dà un contributo determinante.

L'aeroporto Treviso - Sant'Angelo "Antonio Canova" (ICAO LIPH. IATA TSF) fa parte del **Sistema Aeroportuale del Venezia**, che nel 2010 ha registrato un traffico di oltre 9 milioni di passeggeri, piazzandosi così al terzo posto fra i poli aeroportuali italiani dopo quelli di Roma (Fiumicino e Ciampino) Milano (Malpensa, Linate).

L'infrastruttura è gestita dalla società Aer Tre Spa, partecipata in modo maggioritario da Save, gestore dello scalo veneziano. Proprio la necessità di migliorare le capacità operative dell'aeroporto hanno indotto la società AerTre Spa ad intervenire sulla superficie di volo.

La pista con un QFU (orientamento magnetico) 7/25, misura 2420 metri di lunghezza e 45 di larghezza, ed era caratterizzata da una pendenza monofalda e da impianti luminosi che la ponevano in Categoria 1 degli standard ICAO.

L'aeroporto Treviso-Sant'Angelo "Antonio Canova" (ICAO LIPH, IATA TSF) fa parte del Sistema Aeroportuale del Venezia, che nel 2010 ha registrato un traffico di oltre 9 milioni di passeggeri, piazzandosi così al terzo posto fra i poli aeroportuali italiani dopo quelli di Roma (Fiumicino e Ciampino) Milano (Malpensa, Linate). L'infrastruttura è gestita dalla società Aertre Spa, partecipata in modo maggioritario da Save, gestore dello scalo veneziano. Proprio la necessità di migliorare le capacità operative dell'aeroporto hanno indotto la società Aertre Spa ad intervenire sulla superficie di volo. La pista con un QFU (orientamento magnetico) 7/25, misura 2420 metri di lunghezza e 45 di larghezza, ed era caratterizzata da una pendenza monofalda e da impianti luminosi che la ponevano in Categoria 1 degli standard ICAO. L'esigenza di assicurare l'atterraggio e il decollo di aeromobili di maggiori dimensioni anche con minore visibilità implicava dunque un passaggio alla categoria 2 (CAT 2); questa sarebbe stata agevolata dalla presenza di una superficie di volo bifalda.

Di: **Lucio Garofalo**

S&A online 12 - Novembre/Dicembre 2011



Invia:

| Stampa:



| Condividi:



Un intervento in profondità

Il nuovo profilo della pista implicava il suo completo rifacimento dalla sottofondazione fino agli strati in conglomerato bituminoso. La radicalità dell'intervento e le ingenti quantità di materiale (circa 130.000 metri cubi) che sarebbero risultate necessarie per la ricostruzione di tutta l'opera, fino agli strati più profondi, hanno indotto la committente dei lavori (Aertre spa) a prevedere che la nuova pavimentazione fosse, per quanto possibile, realizzata riciclando in situ tutti i materiali provenienti dalla demolizione della struttura esistente. Questo presupposto progettuale è stato dunque tradotto nel capitolato e quindi applicato dall'appaltatore, risultato essere la ATI composta da Condotte ed Adige Bitumi, che operano attraverso la società Consortile Canova.

Multimedia



Slide show 1 - La nuova pista dell'aeroporto di Treviso

L'esigenza di assicurare l'atterraggio e il decollo di aeromobili di maggiori dimensioni anche con minore visibilità implicava dunque un passaggio alla categoria 2 (CAT 2); questa sarebbe stata agevolata dalla presenza di una superficie di volo bifalda.

Di: **Lucio Garofalo**

S&A online 12 - Novembre/Dicembre 2011

Un intervento in profondità

Il nuovo profilo della pista implicava il suo completo rifacimento dalla sottofondazione fino agli strati in conglomerato bituminoso.

La radicalità dell'intervento e le ingenti quantità di materiale (circa 130.000 metri cubi) che sarebbero risultate necessarie per la ricostruzione di tutta l'opera, fino agli strati più profondi, hanno indotto la committente dei lavori (Aertre spa) a prevedere che la nuova pavimentazione fosse, per quanto possibile, realizzata riciclando in situ tutti i materiali provenienti dalla demolizione della struttura esistente.

Questo presupposto progettuale è stato dunque tradotto nel capitolato e quindi applicato dall'appaltatore, risultato essere la ATI composta da Condotte ed Adige Bitumi, che operano attraverso la società Consortile Canova.

Il progetto esecutivo ha inoltre dovuto tener conto di una serie di fattori che hanno reso ancora più indicato il riciclaggio, in considerazione di aspetti di carattere ambientale e logistico. Vi erano poi condizioni oggettive che facevano del riciclaggio la soluzione più adeguata anche per gli strati di fondazione: la pista esistente, e in genere tutta la struttura aeroportuale, sorge infatti su una zona caratterizzata da strati limo-sabbiosi oggetto di una bonifica eseguita negli anni venti del secolo scorso, ed era quindi attraversata da una serie di drenaggi e pozzetti di dispersione in cemento situati alla quota di sottofondazione. Esistevano inoltre una serie di canalizzazioni per sottoservizi risalenti a varie epoche, e, soprattutto, è stata rinvenuta durante la fase esecutiva una pavimentazione in cls realizzata attorno al 1950, che si trovava, per un tratto consistente, al di sotto del pacchetto in conglomerato della pista esistente. Questo manufatto era infatti stato coperto durante i lavori di allungamento delle pista realizzato negli anni successivi.

Una volta eseguita la bonifica bellica (che ha portato alla scoperta e alla rimozione di quattro ordigni di 100 kg) sono iniziate le operazioni di scarifica e rimozione del conglomerato bituminoso e delle testate in calcestruzzo. Si è quindi proceduto alla scarifica delle lastre in calcestruzzo situate al di sotto del pacchetto di conglomerato bituminoso, e nei punti più critici si è intervenuti con escavatore dotato di martello idraulico. Il materiale è stato quindi rimosso fino ad arrivare ad un quota che a secondo dei punti era compresa fra i -75 e -90 centimetri.

Un importante intervento di riciclaggio

Raggiunta la quota prevista si è dunque iniziata la ricostruzione e riprofilatura della pista, mediante la realizzazione di uno strato stabilizzato a cemento, con percentuali comprese tra 2,5% e 3%, e con spessori che, a secondo della aree, risultavano tra i 30 e i 50 centimetri. Questa lavorazione ha utilizzato in una parte del tracciato il misto granulare di origine alluvionale presente alla quota di lavoro, mentre nell'altra (cioè quella dove esistevano le lastre in calcestruzzo) il materiale riciclato opportunamente frantumato e ridotto a pezzatura consona al tipo di applicazione. Lo studio del mix design ha peraltro permesso ai due materiali (quello naturale e quello riciclato) di raggiungere (e superare) la prestazione di portanza di 80 mPa prevista dal capitolato.

Su questo strato di fondazione ne è stato quindi steso un altro in misto cementato, con cemento al 2,5%, realizzato per 20 centimetri. Dieci centimetri sono stati stesi utilizzando il conglomerato cementizio proveniente dalla demolizione delle

Il progetto esecutivo ha inoltre dovuto tener conto di una serie di fattori che hanno reso ancora più indicato il riciclaggio, in considerazione di aspetti di carattere ambientale e logistico.

Vi erano poi condizioni oggettive che facevano del riciclaggio la soluzione più adeguata anche per gli strati di fondazione: la pista esistente, e in genere tutta la struttura aeroportuale, sorge infatti su una zona caratterizzata da strati limo-sabbiosi oggetto di una bonifica eseguita negli anni venti del secolo scorso, ed era quindi attraversata da una serie di drenaggi e pozzetti di dispersione in cemento situati alla quota di sottofondazione.

Esistevano inoltre una serie di canalizzazioni per sottoservizi risalenti a varie epoche, e, soprattutto, è stata rinvenuta durante la fase esecutiva una pavimentazione in cls realizzata attorno al 1950, che si trovava, per un tratto consistente, al di sotto del pacchetto in conglomerato della pista esistente. Questo manufatto era infatti stato coperto durante i lavori di allungamento delle pista realizzato negli anni successivi.

Una volta eseguita la bonifica bellica (che ha portato alla scoperta e alla rimozione di quattro ordigni di 100 kg) sono iniziate le operazioni di scarifica e rimozione del

pre-esistenti testate rigide, mentre per i successivi dieci è stato impiegato il conglomerato bituminoso proveniente dalle scarifiche della vecchia pavimentazione flessibile.

Si è poi cominciata la posa del pacchetto in conglomerato bituminoso, stendendo uno strato di 18 centimetri di materiale riciclato a freddo, su cui viene poi posata una base di 8 centimetri, il binder per 5 centimetri e infine un tappeto di usura di 4 centimetri (questi ultimi tre strati sono realizzati utilizzando bitume modificato).

Wirtgen Group dà un contributo decisivo

Il consorzio Canova ha affidato le lavorazioni specialistiche degli strati di fondazione all'impresa Mestrinaro che ha realizzato la stabilizzazione a cemento e all'impresa AP (Asfalti Piovese) per la scarifica delle pavimentazioni esistenti, la realizzazione del misto cementato e dello strato di riciclato a freddo in bitume schiumato. Adige Bitumi provvede invece direttamente alla stesa dei pacchetti di conglomerato bituminoso (come già sottolineato: 8 di base, 5 binder, 4 tappeto di usura) e alla fornitura dei materiali dai propri impianti. Un contributo essenziale in termini applicativi è senz'altro stato apportato da Wirtgen Group. Una fresa W 210, una W 200 e una W 2100 hanno provveduto infatti alla scarifica del pacchetto in conglomerato bituminoso esistente, le testate e parte della vecchia pavimentazione in conglomerato cementizio presente al di sotto del pacchetto in conglomerato bituminoso esistente. Due WR 2500 S due rulli Hamm 3520 e un rullo Hamm GWR 280 hanno provveduto alla realizzazione del misto cementato e dello strato di conglomerato bituminoso riciclato a freddo con bitume schiumato con relativa compattazione.



Figura 1 »

conglomerato bituminoso e delle testate in calcestruzzo. Si è quindi proceduto alla scarifica delle lastre in calcestruzzo situate al di sotto del pacchetto di conglomerato bituminoso, e nei punti più critici si è intervenuti con escavatore dotato di martello idraulico. Il materiale è stato quindi rimosso fino ad arrivare ad un'quota che a secondo dei punti era compresa fra i -75 e -90 centimetri.

Un importante intervento di riciclaggio

Raggiunta la quota prevista si è dunque iniziata la ricostruzione e riprofilatura della pista, mediante la realizzazione di uno strato stabilizzato a cemento, con percentuali comprese tra 2,5% e 3%, e con spessori che, a secondo della aree, risultavano tra i 30 e i 50 centimetri.

Questa lavorazione ha utilizzato in una parte del tracciato il misto granulare di origine alluvionale presente alla quota di lavoro, mentre nell'altra (cioè quella dove esistevano le lastre in calcestruzzo) il materiale riciclato opportunamente frantumato e ridotto a pezzatura consona al tipo di applicazione.

Lo studio del mix design ha peraltro permesso ai due materiali (quello naturale e quello riciclato) di raggiungere (e superare) la prestazione di portanza di 80 mPa prevista dal capitolato.

Su questo strato di fondazione ne è stato quindi steso un altro in misto cementato, con cemento al 2,5%, realizzato per 20 centimetri. Dieci centimetri sono stati stesi utilizzando il conglomerato cementizio proveniente dalla demolizione delle pre-esistenti testate rigide, mentre per i successivi dieci è stato impiegato il conglomerato bituminoso proveniente dalle scarifiche della vecchia pavimentazione flessibile.

Si è poi cominciata la posa del pacchetto in conglomerato bituminoso, stendendo uno strato di 18 centimetri di materiale riciclato a freddo, su cui viene poi posata una base di 8 centimetri, il binder per 5 centimetri e infine un tappeto di usura di 4 centimetri (questi ultimi tre strati sono realizzati utilizzando bitume modificato).

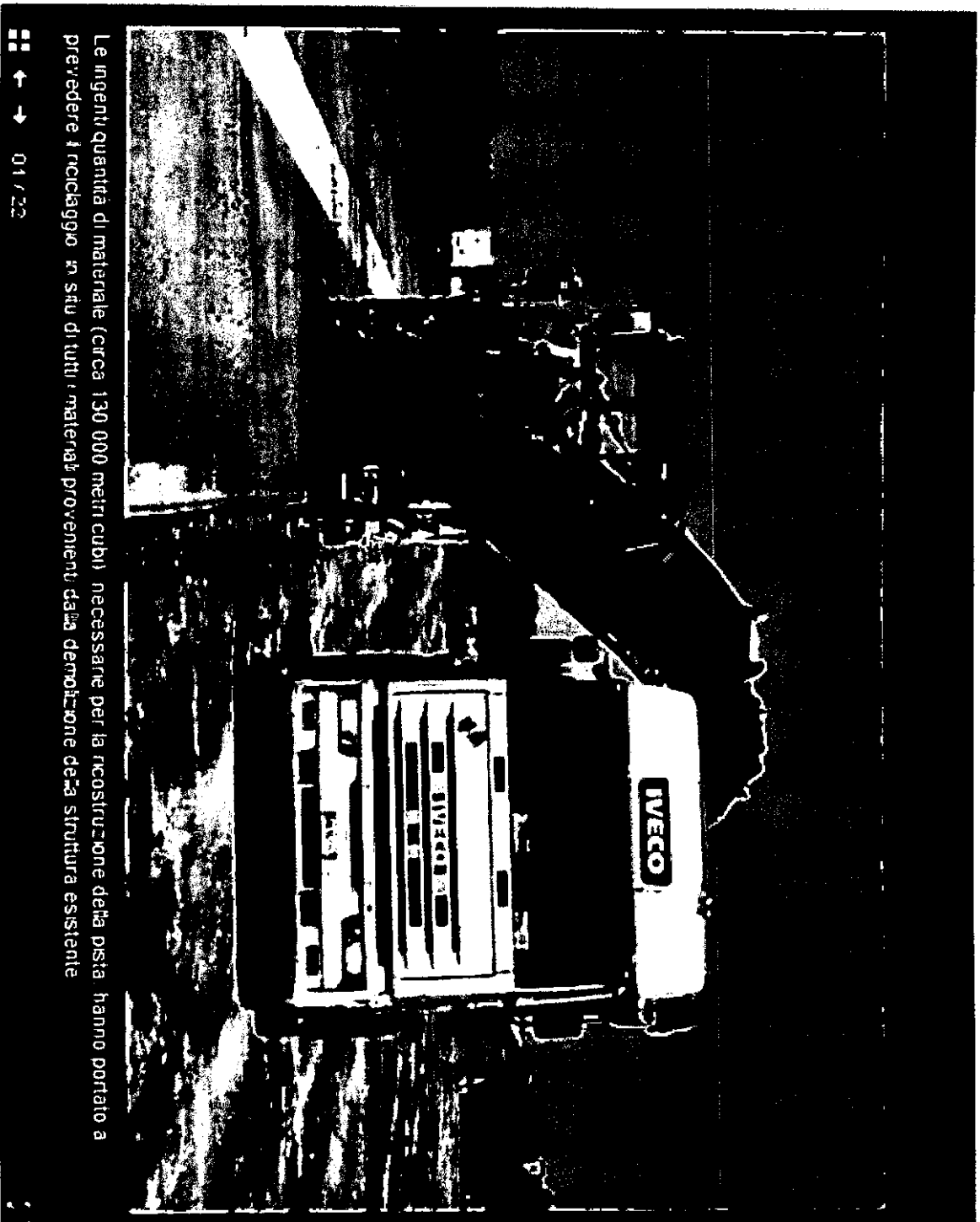
Wirtgen Group dà un contributo decisivo

Il consorzio Canova ha affidato le lavorazioni specialistiche degli strati di fondazione all'impresa Mestrinaro che ha realizzato la stabilizzazione a cemento e all'impresa AP (Asfalti Piovese) per la scarifica delle pavimentazioni esistenti, la realizzazione del misto cementato e dello strato di riciclato a freddo in bitume schiumato. Adige Bitumi provvede invece direttamente alla stesa dei pacchetti di conglomerato bituminoso (come già sottolineato: 8 di base, 5 binder, 4 tappeto di usura) e alla fornitura del materiale dai propri impianti. Un contributo essenziale in termini applicativi è senz'altro stato apportato da Wirtgen Group. Una fresa W 210, una W 200 e una W 2100 hanno provveduto infatti alla scarifica del pacchetto in conglomerato bituminoso esistente, le testate e parte della vecchia pavimentazione in conglomerato cementizio presente al di sotto del pacchetto in conglomerato bituminoso esistente. Due WR 2500 S due rulli Hamm 3520 e un rullo Hamm GWR 280 hanno provveduto alla realizzazione del misto cementato e dello strato di conglomerato bituminoso riciclato a freddo con bitume schiumato con relativa compattazione.

Per il pacchetto in conglomerato bituminoso l'impresa Adige Bitumi sta invece utilizzando due finitrici Vögele Super 2100-2, un rullo Hamm DV 90 e un GRW 280.

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



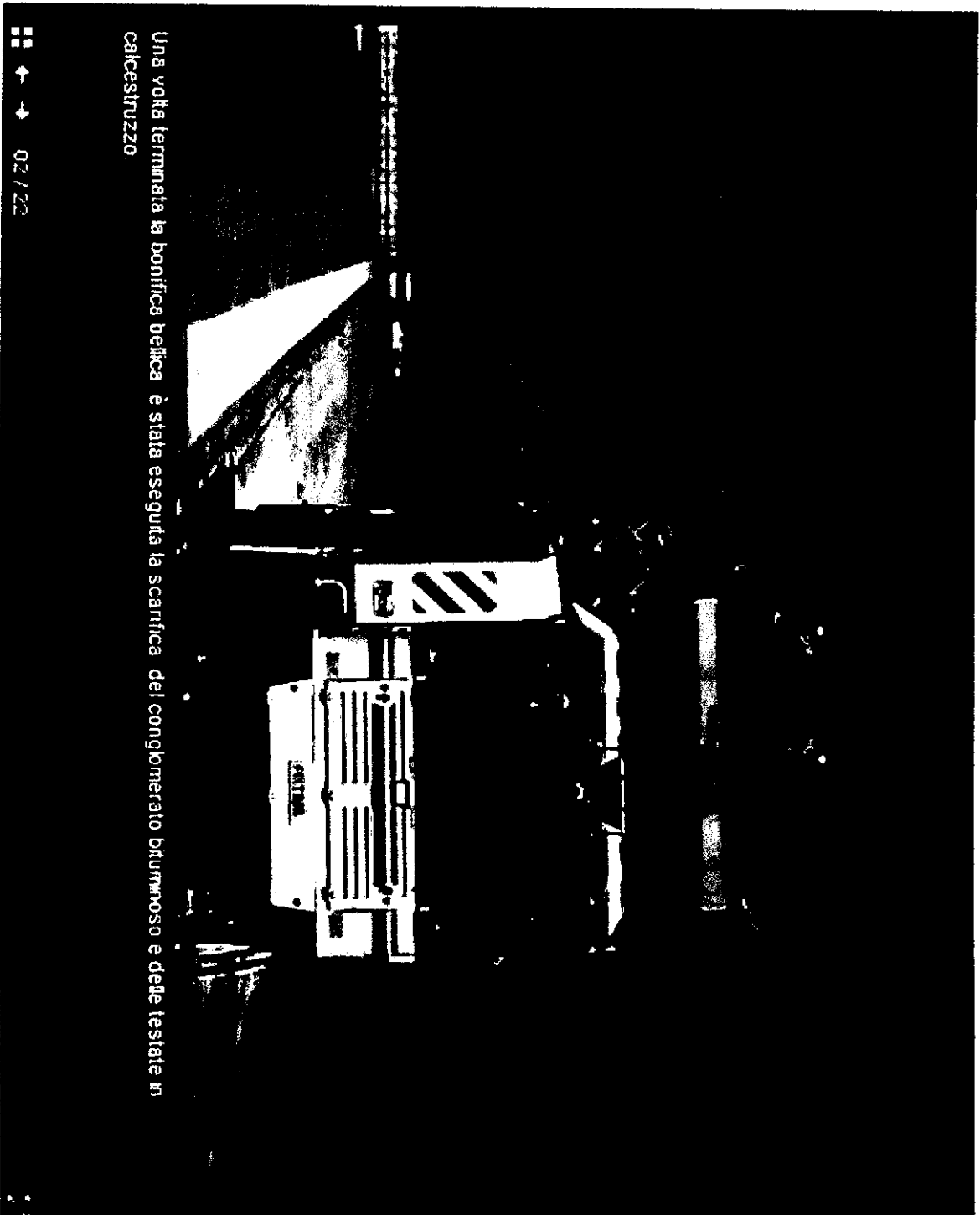
Le ingenti quantità di materiale (circa 130.000 metri cubi) necessarie per la ricostruzione della pista hanno portato a prevedere il riciclaggio in situ di tutti i materiali provenienti dalla demolizione della struttura esistente.

01 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

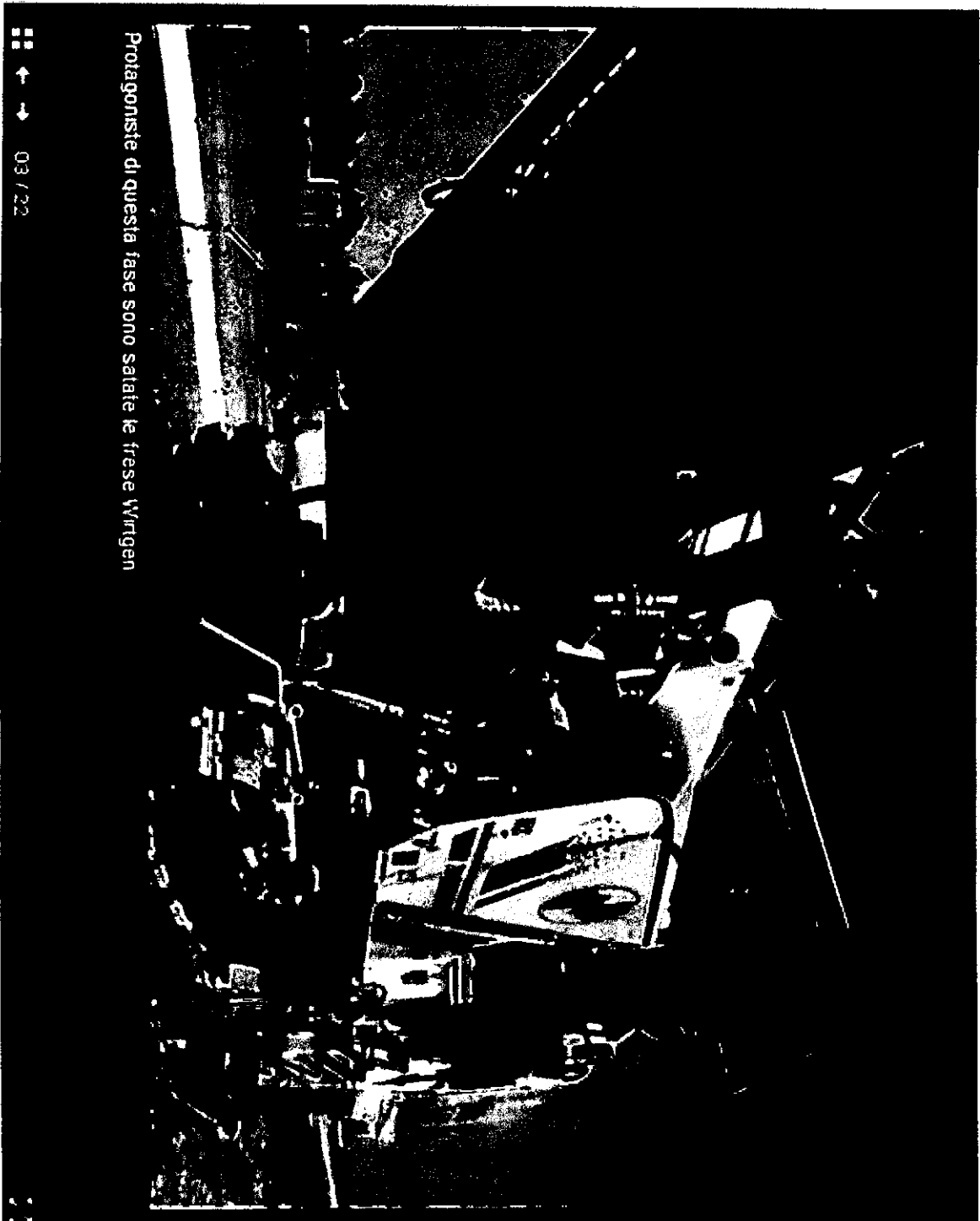
AEROPORTO DI TREVISO



<http://www.stradeeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



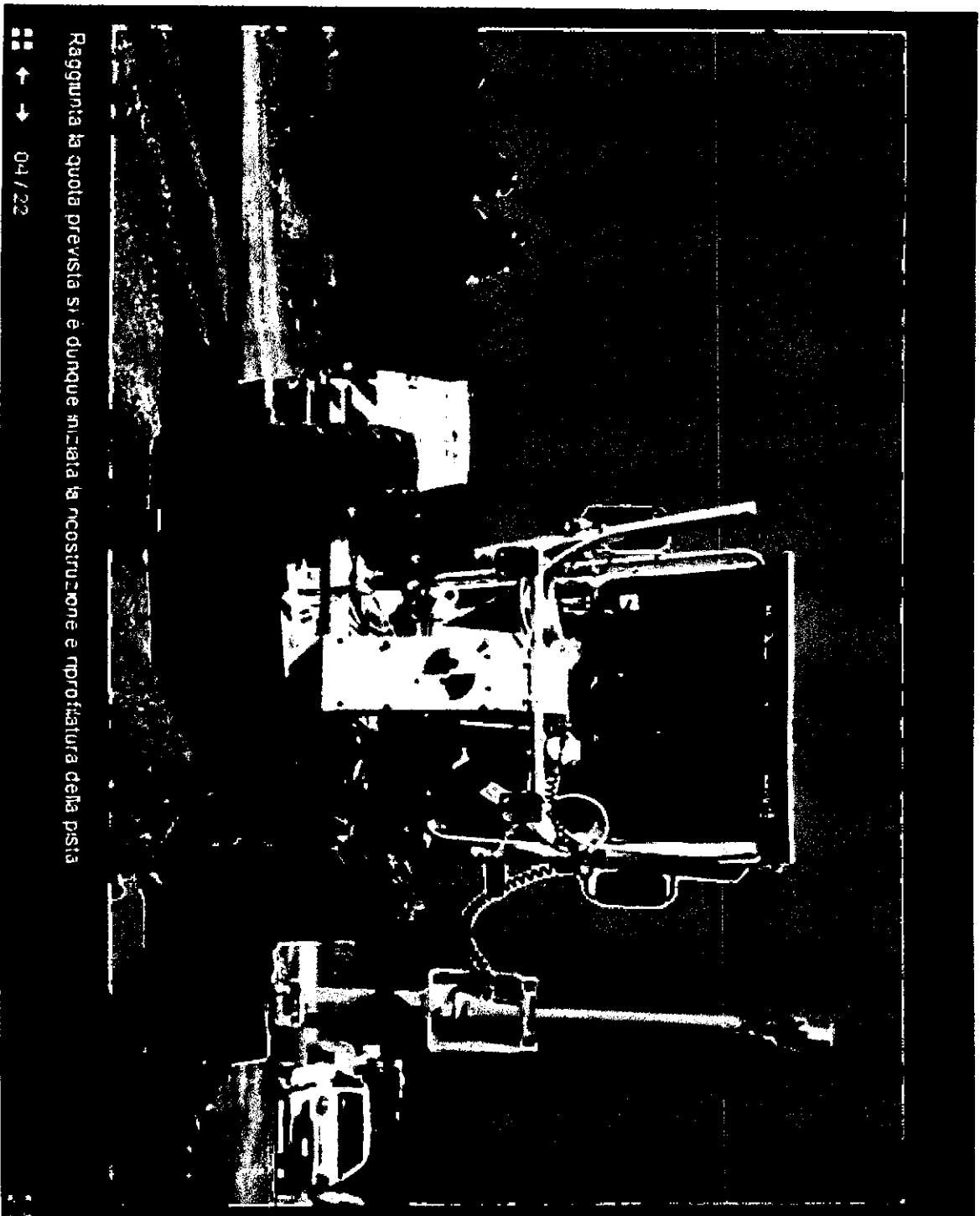
Protagoniste di questa fase sono state le frese Wirrgen

03/22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



Raggiunta la quota prevista si è dunque iniziata la ricostruzione e l'approfondimento della pista

04 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



così da ottenere una superficie di volo bifalda

05 / 22

<http://www.stradeeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



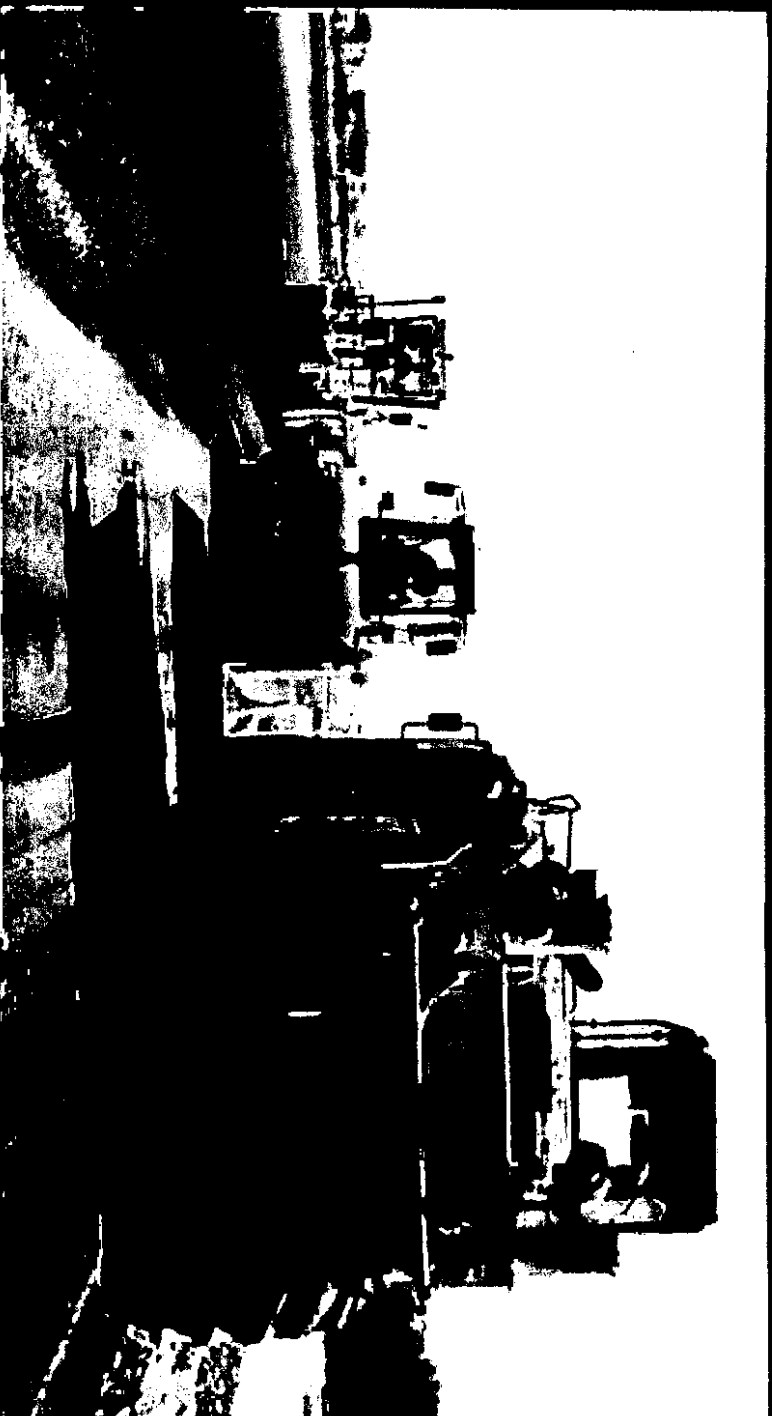
Si è quindi provveduto alla posa di uno strato stabilizzato a cemento

08 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



Questo strato è stato realizzato con percentuali comprese tra 2,5% e 3% e con spessori che a secondo della area risultavano tra 30 e 50 centimetri.

→ → 07 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

AEROPORTO DI TREVISO

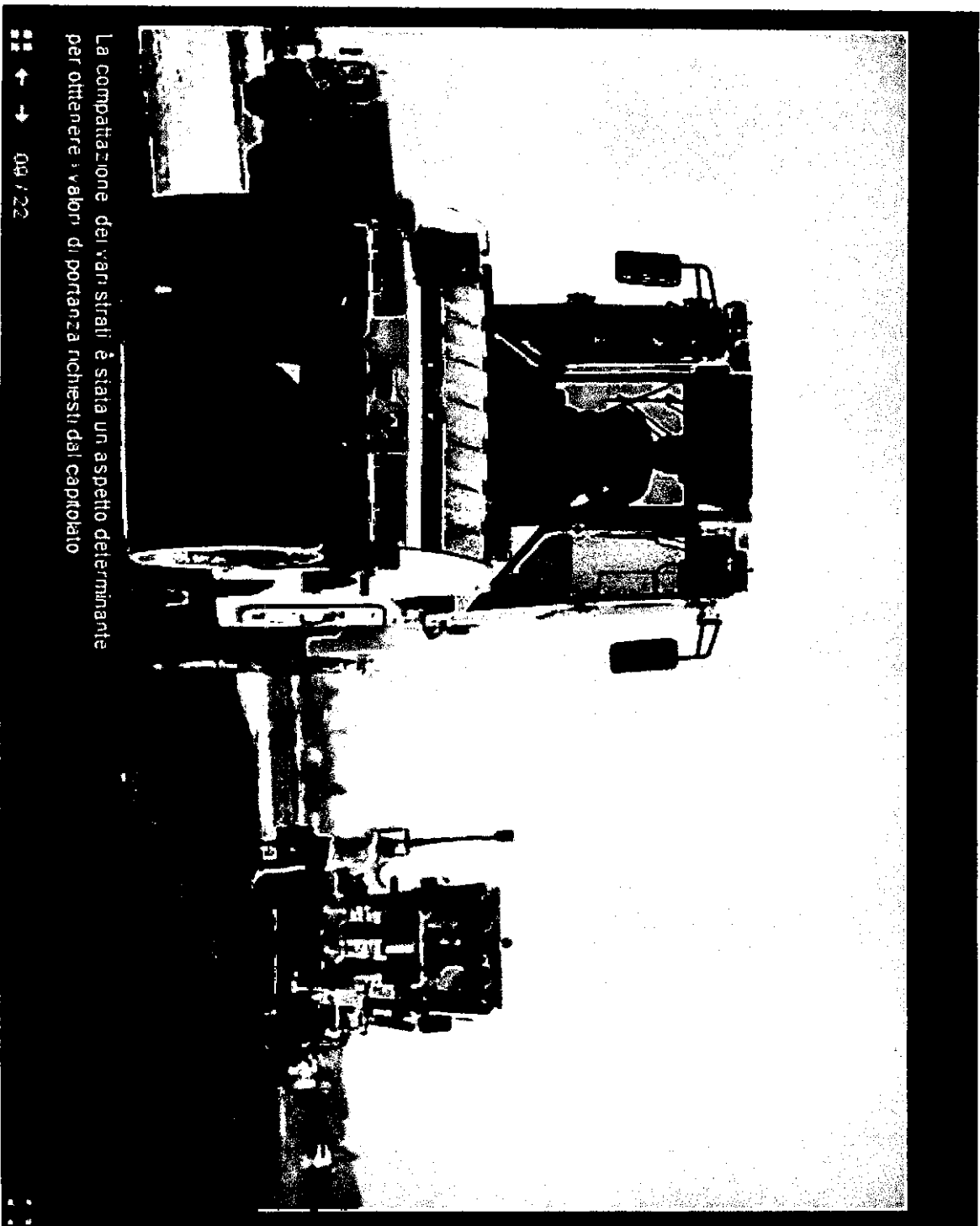


Su questo strato di fondazione ne è stato quindi steso un altro in misto cementato con cemento al 2,5% realizzato per 20 centimetri

08 / 22

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO

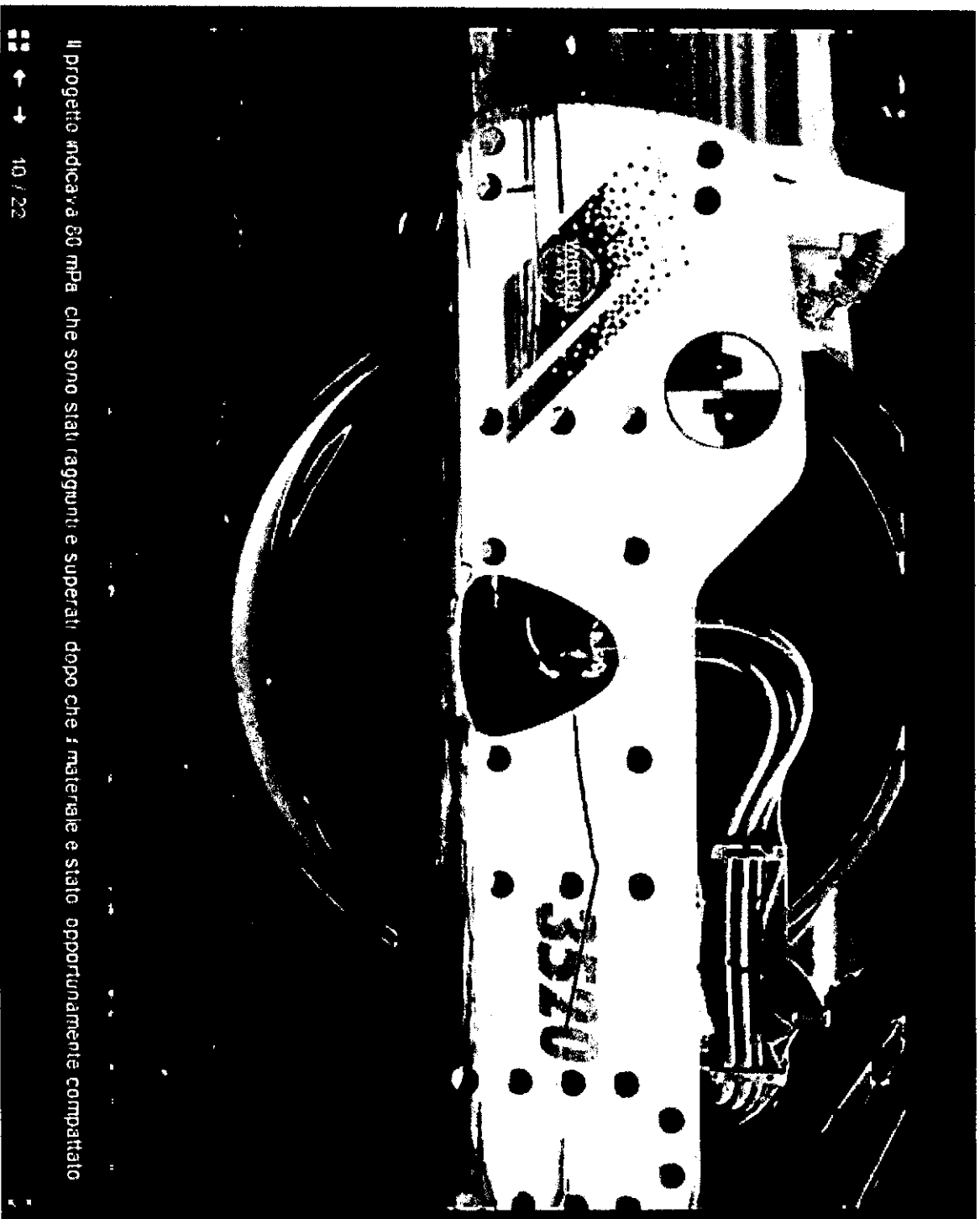


La compattezza dei vari strati è stata un aspetto determinante per ottenere i valori di portanza richiesti dal capitolato

09 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

AEROPORTO DI TREVISO

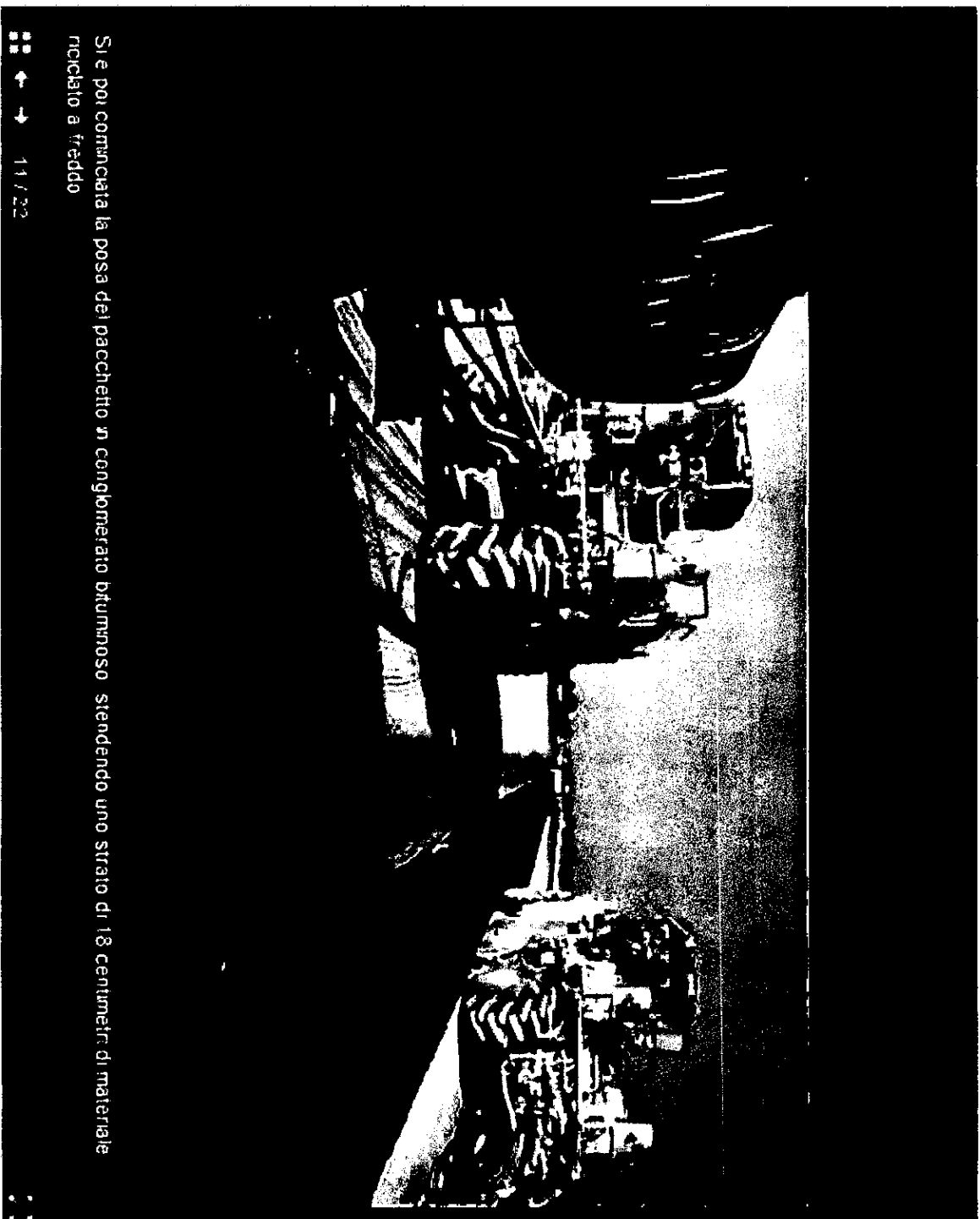


Il progetto indicava 60 mPa che sono stati raggiunti e superati dopo che il materiale è stato opportunamente compatto

10 / 22

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



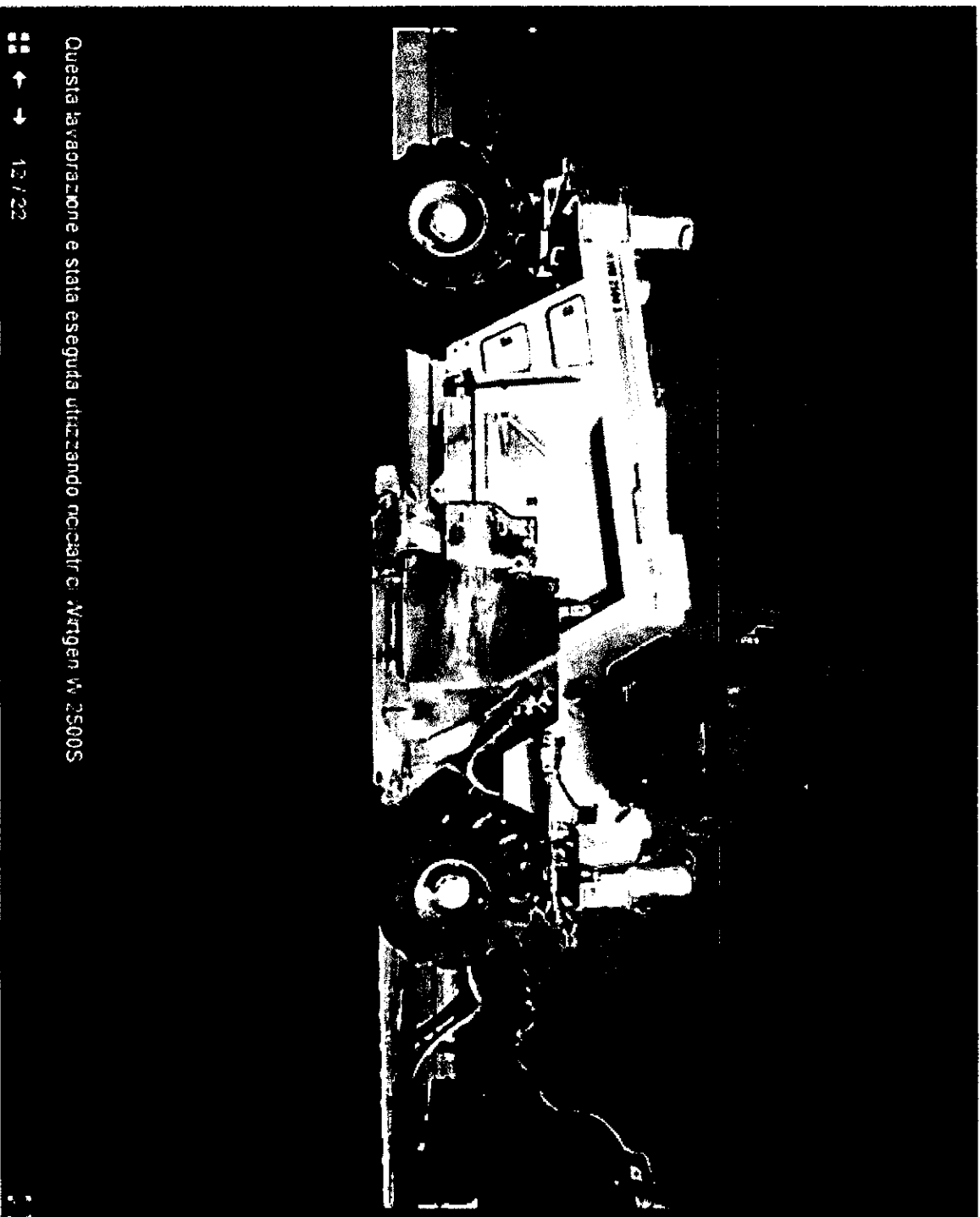
Si è poi cominciata la posa del pacchetto in conglomerato bituminoso stendendo uno strato di 18 Centimetri di materiale riciclato a freddo

11 / 22

<http://www.stradeeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



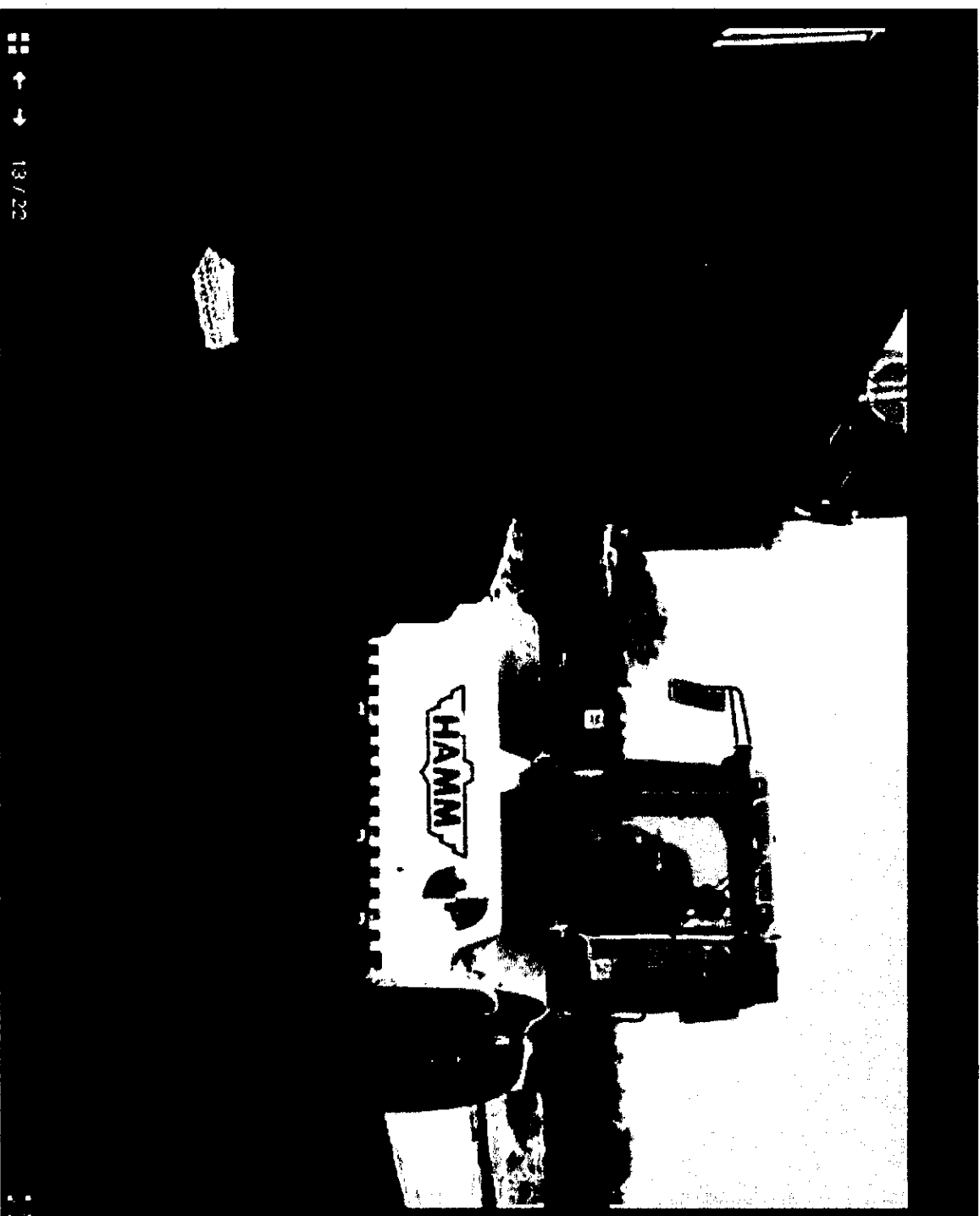
Questa lavorazione è stata eseguita utilizzando noccioli C. Wirtgen W 2500S

12/22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



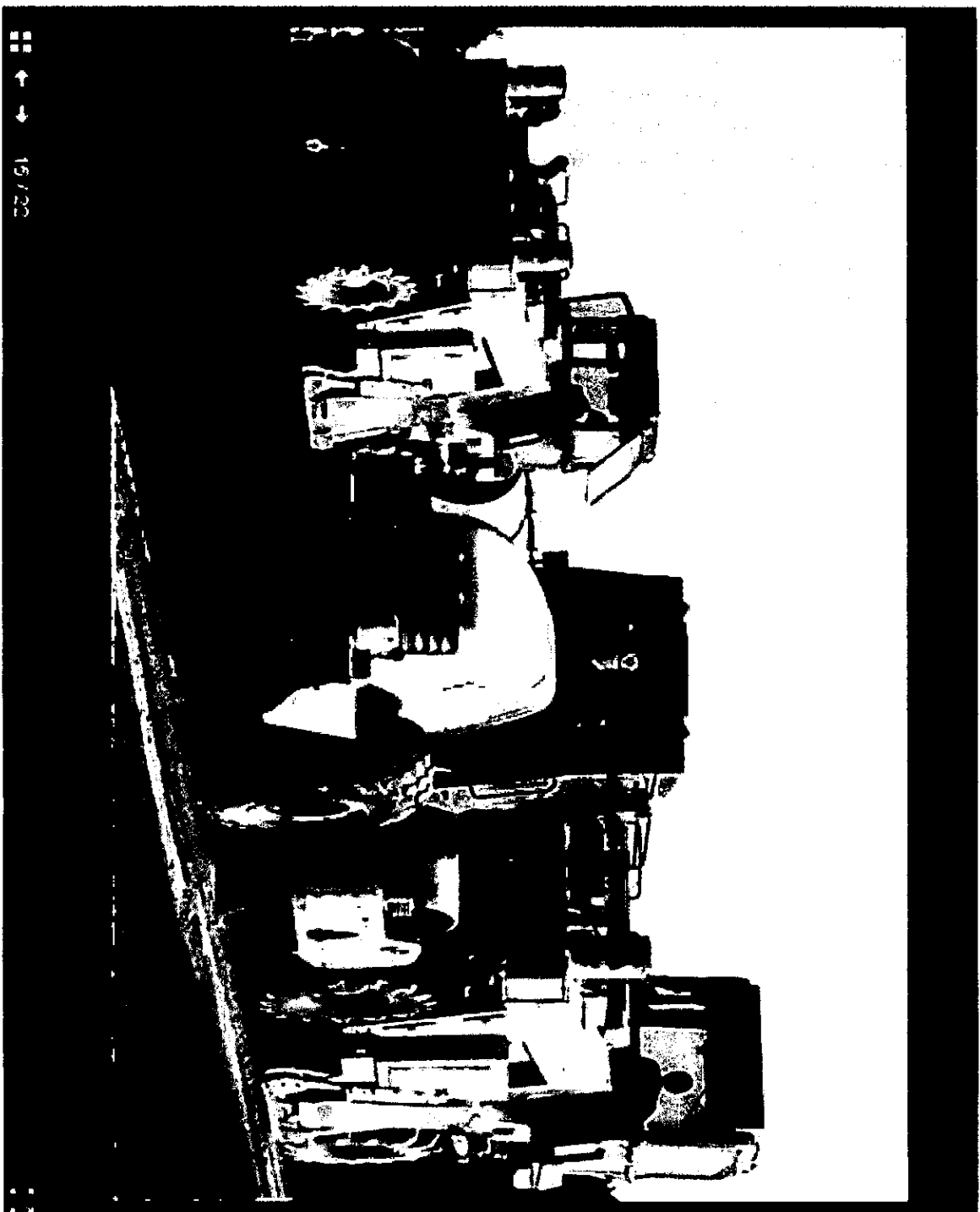
La produttività è stata assicurata da due treni completi di riciclaggio che hanno lavorato in parallelo

14 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO

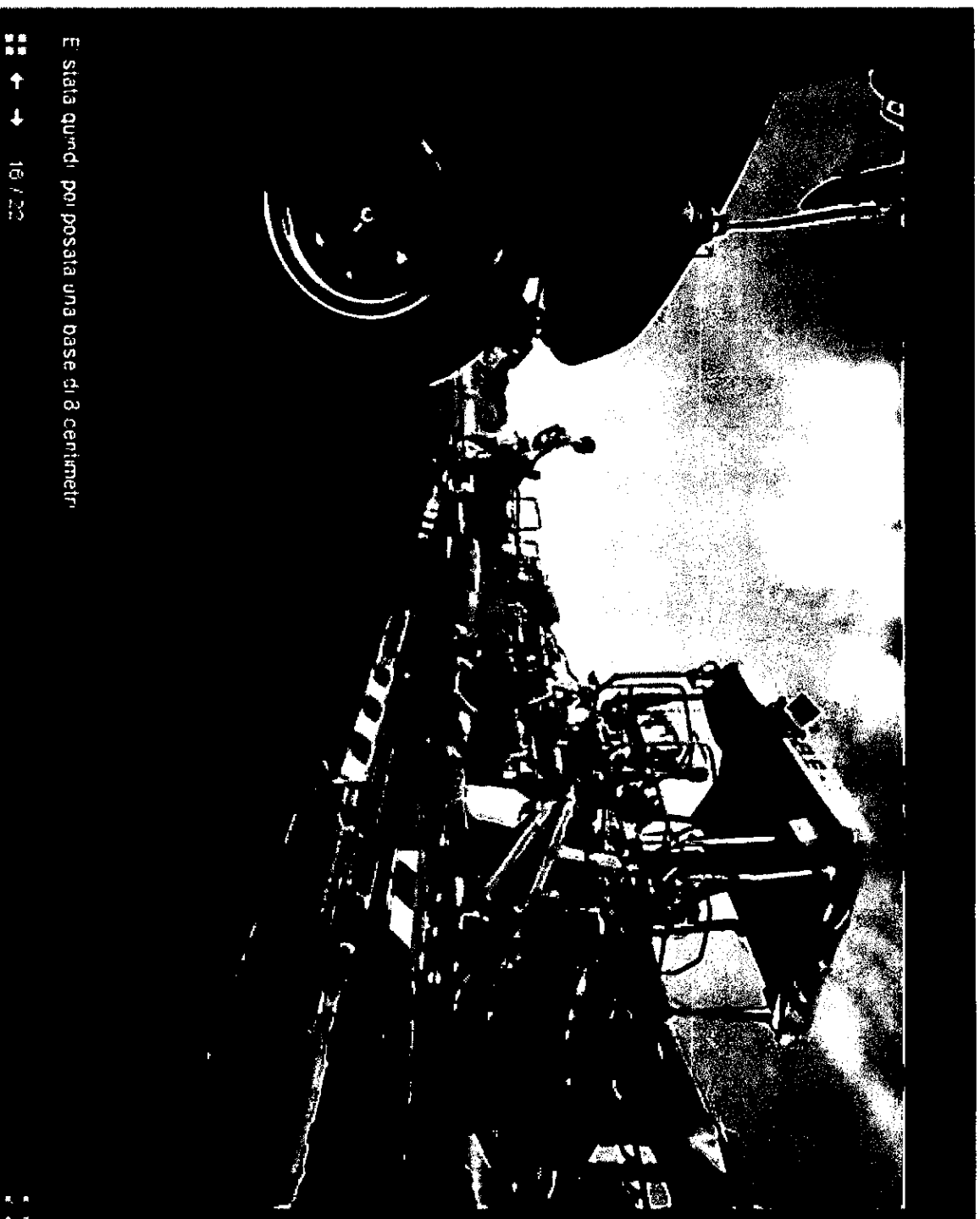


15 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



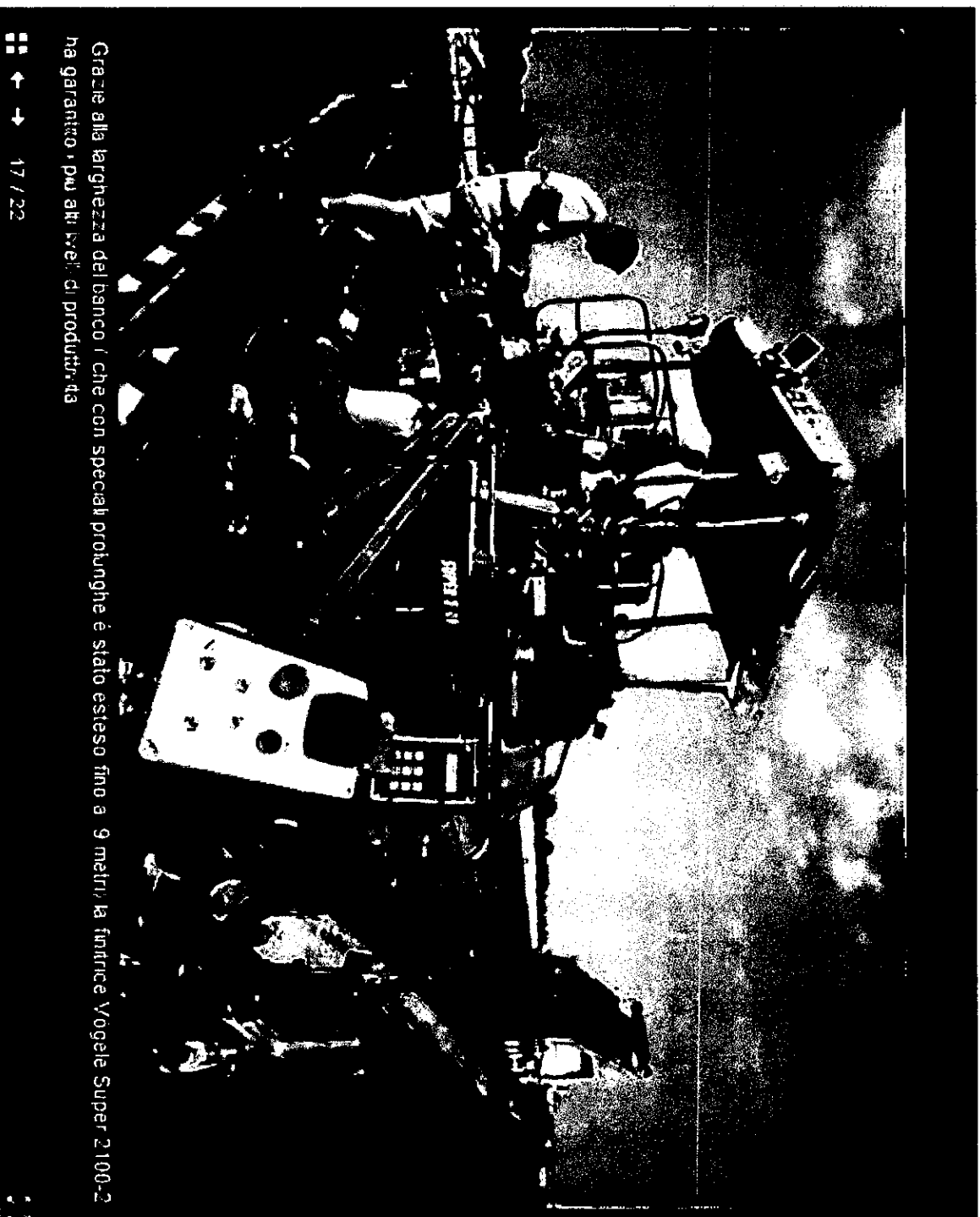
E' stata quindi posata una base di 8 centimetr

16 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



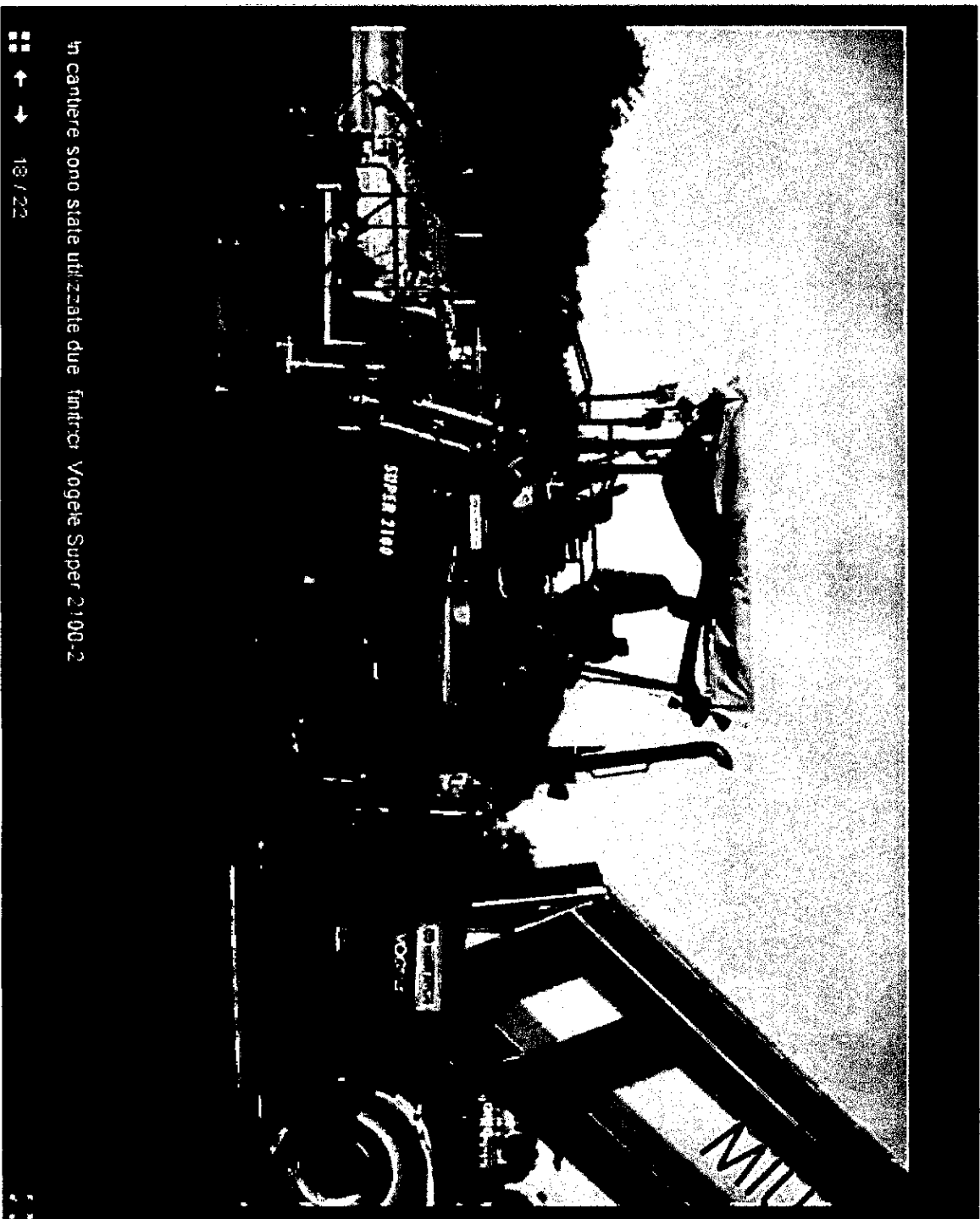
Grazie alla larghezza del banco (che con speciali prolunghe è stato esteso fino a 9 metri) la finitrice Vogele Super 2100-2 ha garantito i più alti livelli di produttività

17 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



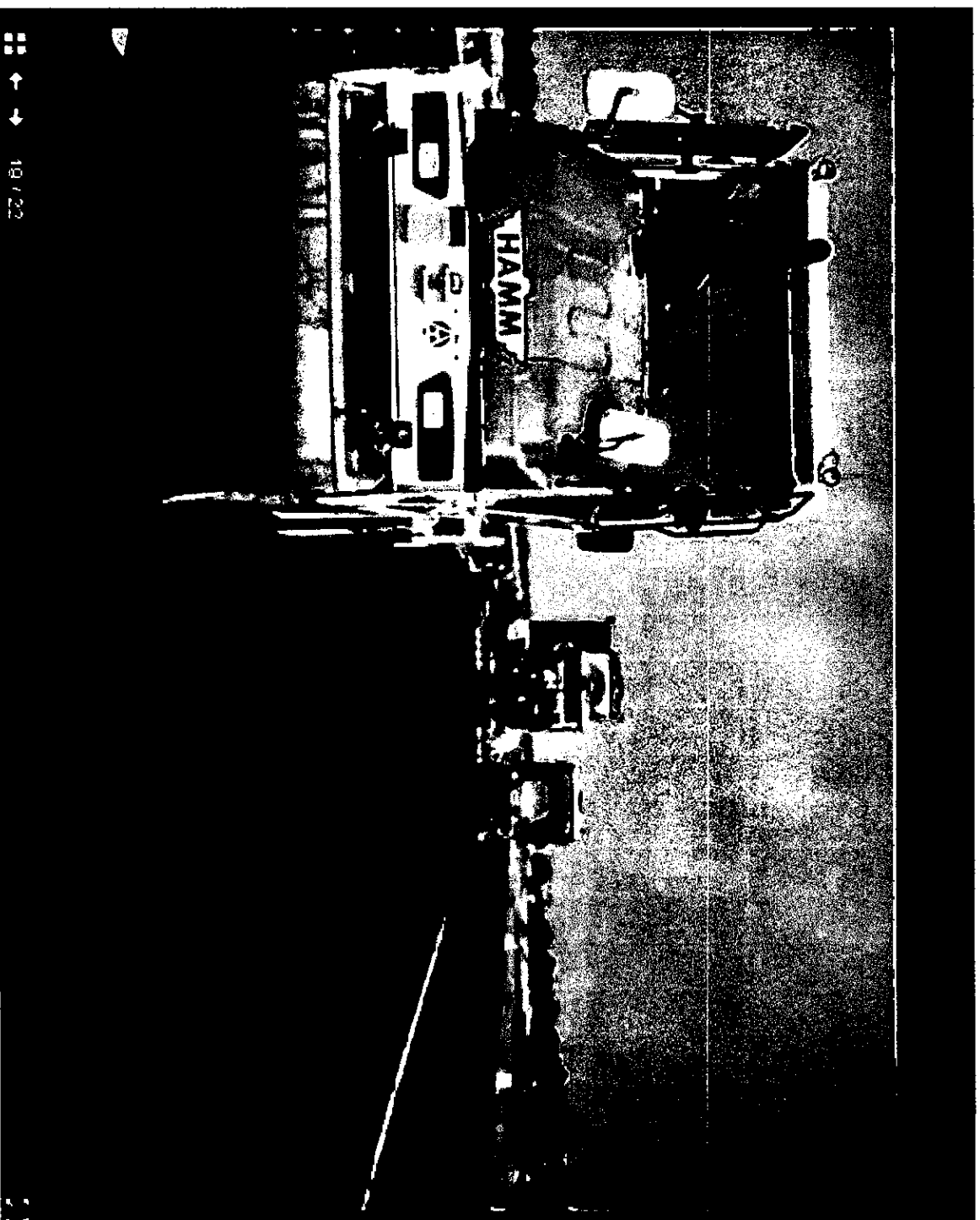
In cantiere sono state utilizzate due finitrici Voegete Super 2100-2

18 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

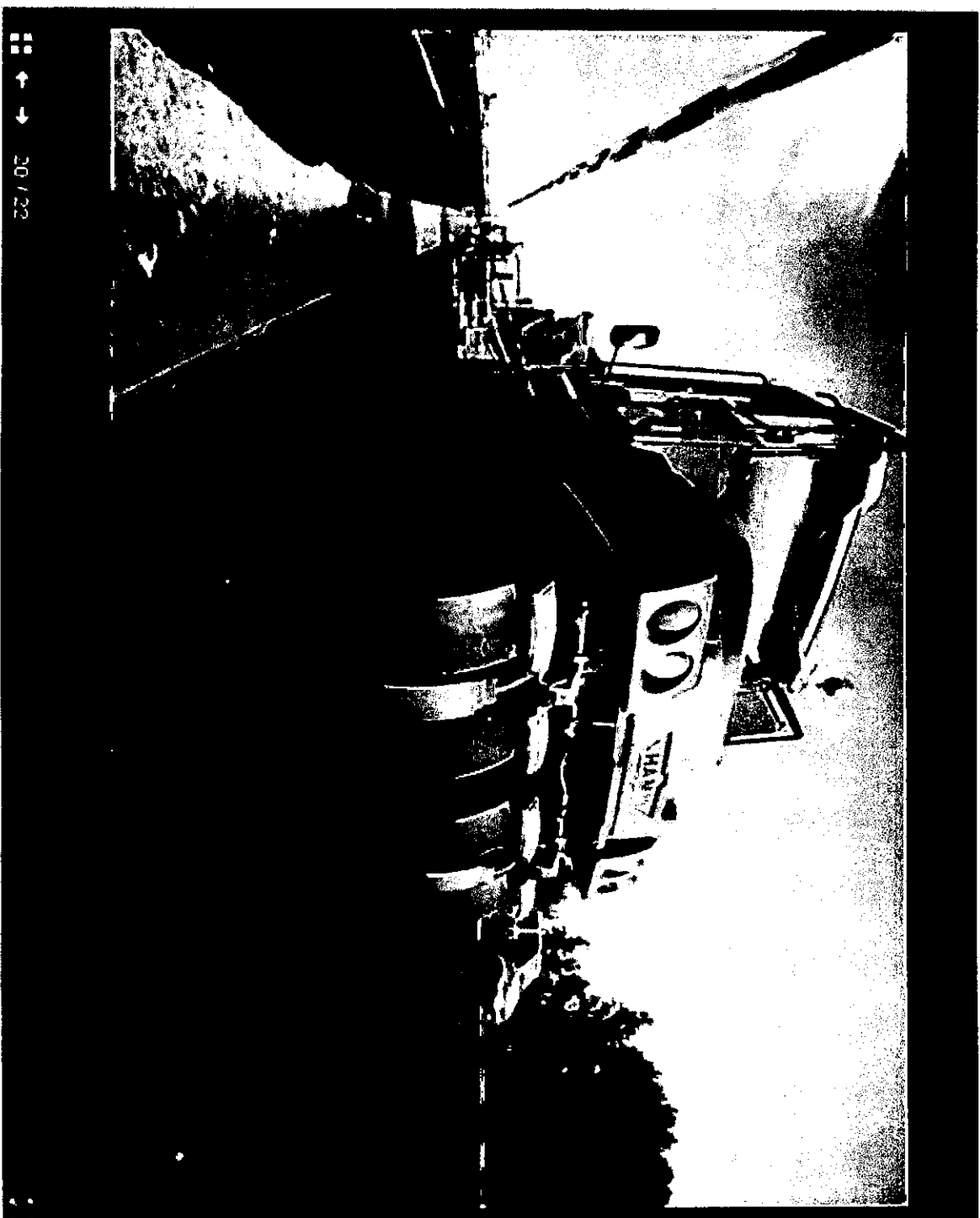
AEROPORTO DI TREVISO



<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

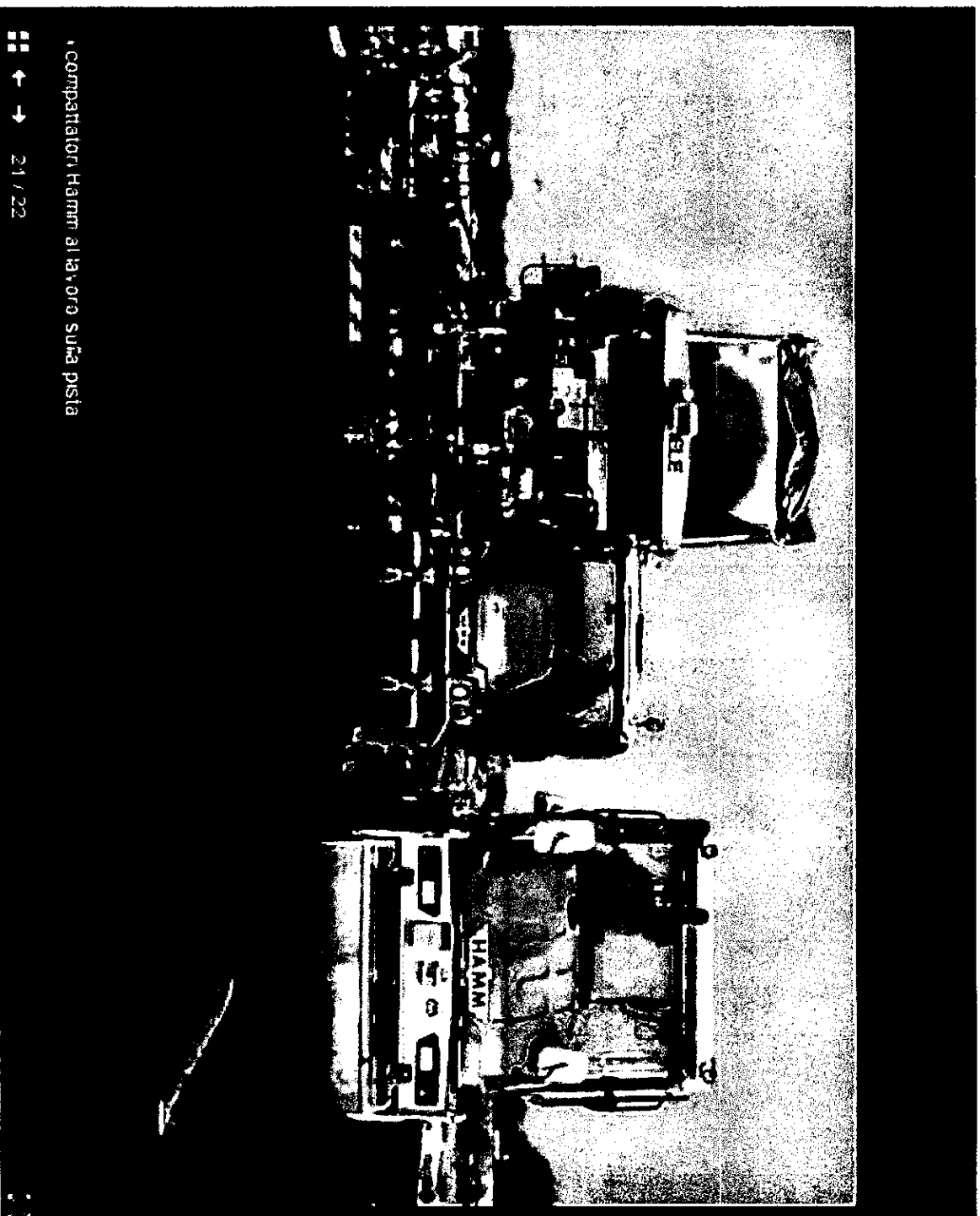
AEROPORTO DI TREVISO



<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO



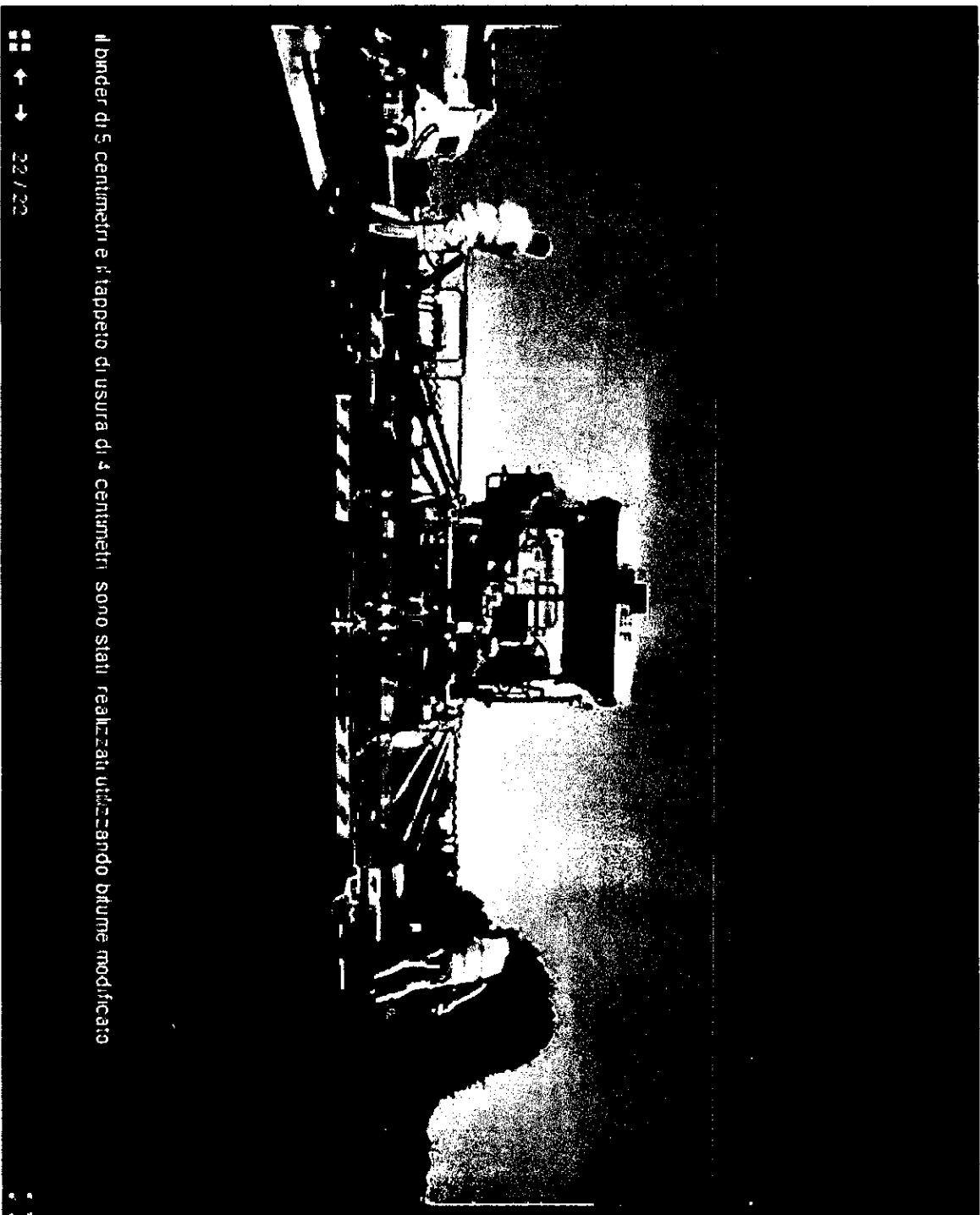
• compactatori Hamm al lavoro sulla pista

⏪ ← → ⏩ 21 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso - Strade & Autostrade ONLINE

AEROPORTO DI TREVISO

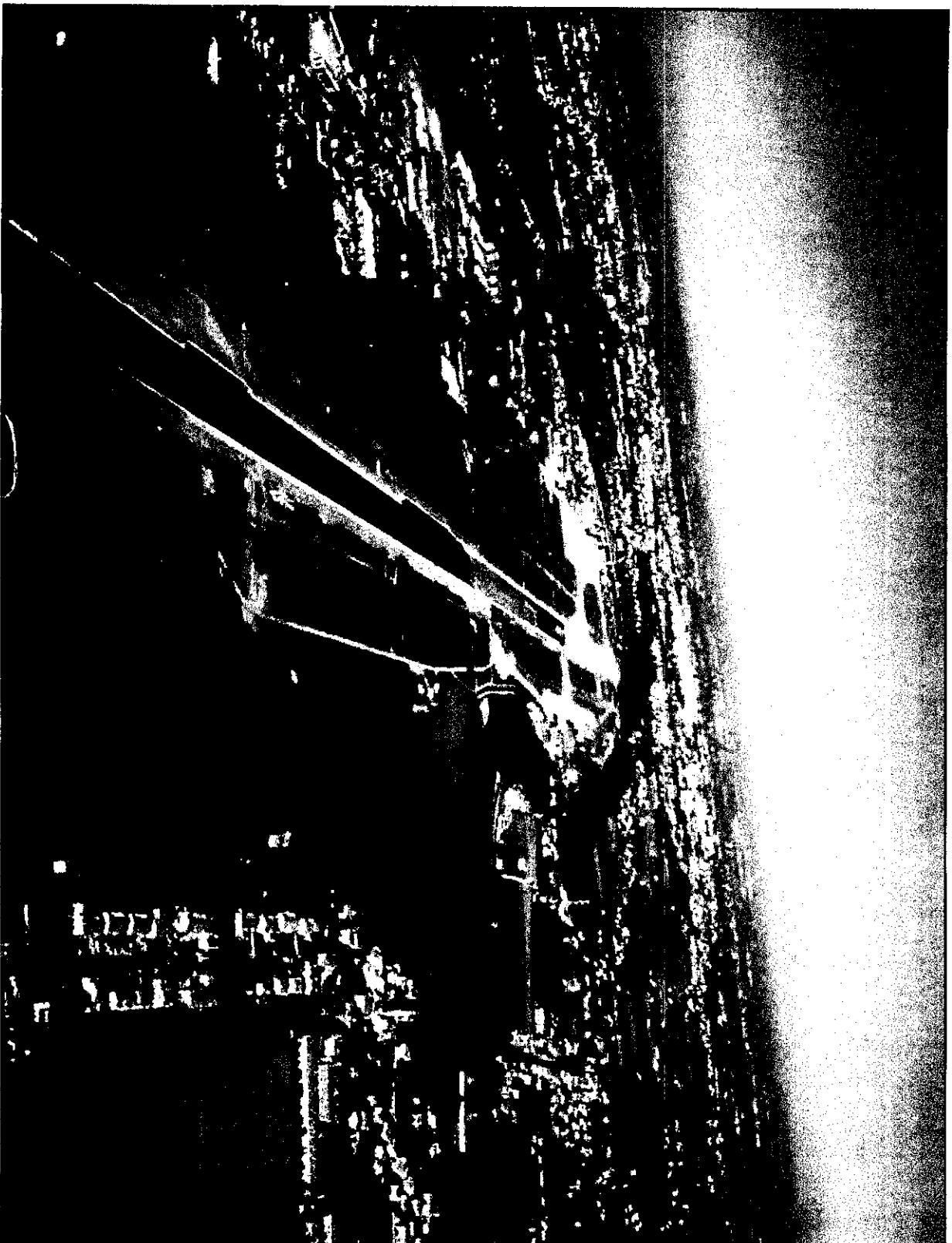


Il binder di 5 centimetri e il tappeto di usura di 4 centimetri sono stati realizzati utilizzando bitume modificato

22 / 22

<http://www.stradeautostrade.it/online/articolo.php?id=1216001>

La nuova pista di Treviso A. Canova (TSF/LIPH)



<http://www.aviazione civile.org/vb/showthread.php/121418-La-nuova-pista-di-Treviso-A-Canova-%28TSF-LIPH%29>

La nuova pista di Treviso A. Canova (TSF/LIPH)



<http://www.aviazione civile.org/vb/showthread.php/121418-La-nuova-pista-di-Treviso-A-Canova-%28TSF-LIPH%29>

La nuova pista di Treviso A. Canova (TSF/LIPH)



<http://www.aviazione civile.org/vb/showthread.php/121418-La-nuova-pista-di-Treviso-A-Canova-%28TSF-LIPH%29>