

LA NUOVA AEROSTAZIONE DI PANTELLERIA



Inaugurazione
Sabato 11 Agosto 2012



L'ISOLA DI VENTO E PIETRA

Nel cuore del Canale di Sicilia, a soli 70 km dalla costa tunisina, emerge Pantelleria, la 'Figlia del vento' (Bent-el Rhia), come la chiamavano le prime popolazioni arabe che qui abitavano.

Pantelleria è ciò che resta di un grosso cratere vulcanico, circondato da altri 24 crateri più piccoli.

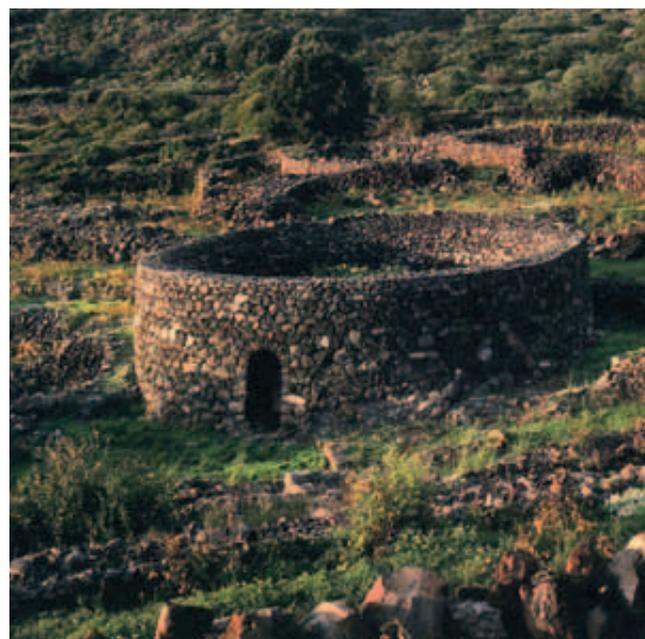
I numerosi crateri spenti sono vestigia di quella che un tempo era una grossa attività vulcanica che ancora oggi resiste in forma di fenomeni vulcanici secondari e vapori che fuoriescono dalle rocce.

Il nero lavico delle rocce è la firma che risplende nei

muri a secco delle terrazze e dei giardini panteschi, gli straordinari orti cintati dispersi su tutta l'isola, a proteggere le colture da micidiali raffiche di vento.

Insieme ai dammusi, le abitazioni tipiche costruite con gli stessi elementi, i giardini costituiscono i segni di un equilibrio antico e perfetto raggiunto tra l'uomo e la natura.

Pantelleria è un posto aspro e selvaggio dove le viti e gli ulivi convivono col soffio dello scirocco e del maestrale, e dove un paesaggio unico vive e si trasforma in armonia con gli abitanti e i visitatori.



6 BREVE STORIA AERONAUTICA DI PANTELLERIA

La storia dell'aeroporto di Pantelleria inizia negli anni '30.

Durante il Fascismo i progetti bellici del regime valorizzarono la posizione strategica dell'isola che divenne una delle più fortificate e presidiate piazzeforti del Mediterraneo.

Nell'ambito di questi lavori, nel 1939, la Regia Aeronautica decise di spazzare un'intera collina e molti ettari di vigneto presso località Margana per la costruzione di un campo d'aviazione.

Sul lato sud orientale la ditta Bartoli e Nervi (il cele-

bre ingegnere) progettò e realizzò un'imponente e articolata struttura sotterranea per il ricovero degli aerei. L'hangar, lungo 340 m e largo 26 m, poteva ospitare oltre 80 velivoli.

Ancora oggi la magnifica opera di Nervi è in ottime condizioni e viene utilizzata come spazio culturale.

A causa della sua militarizzazione nel 1943 l'isola divenne l'obiettivo primario dell'operazione Corkscrew (Cavatappi) con cui le forze armate inglesi programmarono le azioni preliminari allo sbarco in Sicilia. Dall'8 maggio all'11 giugno (data della resa)



Pantelleria fu sottoposta a un massiccio bombardamento da parte degli aerei della RAF e, successivamente, dai mezzi navali inglesi. Secondo gli storici furono scaricate sull'isola oltre 5000 tonnellate di bombe che distrussero più dell'80% del centro urbano.

I bombardamenti resero le piste in terra battuta del tutto inagibili.

Furono gli stessi americani a ripristinare lo scalo, che per la fine degli anni '40 fu dotato di due piste, una di 1.300 m ed una di 780 m.

Del 1976 sono i lavori per la costruzione della precedente aerostazione, dismessa con l'edificazione di quella del 1982.

Oggi l'aeroporto di Pantelleria (IATA: PNL, ICAO: LICG) è ancora classificato militare, aperto al traffico aereo commerciale nazionale e internazionale. L'aeroporto civile, oltre a garantire per tutto l'anno le tratte sociali in continuità territoriale, nel periodo estivo facilita il movimento turistico verso l'isola.



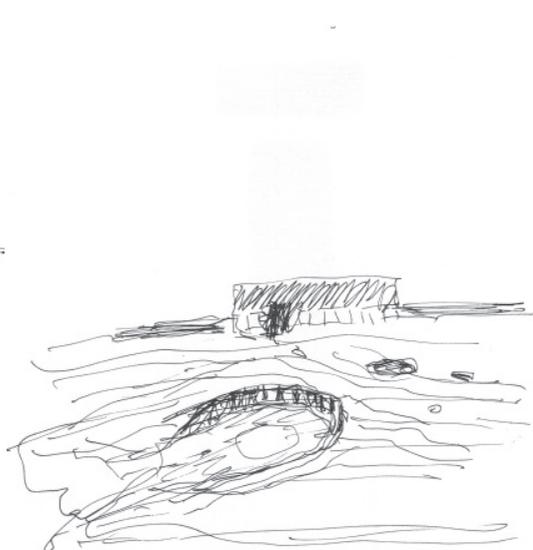
8 IL PROGETTO DELLA NUOVA AEROSTAZIONE

IMMERGERSI E VOLARE VIA

L'idea per la nuova aerostazione di Pantelleria nasce proprio sull'isola, nella suggestione del suo clima al tempo stesso difficile e magico, nei riverberi dei suoi colori così decisi e particolari, nel soffio dei suoi profumi intensi.

Pantelleria è un'isola scaraventata in mezzo al Mediterraneo, raramente frequentata per motivi di lavoro, avvertita come luogo rassicurante di calma e serenità. La sua atmosfera, i suoi codici emozionali, avrebbero potuto coesistere con l'ampliamento di un aeroporto?

Avrebbero potuto resistere a quella condizione di “non luogo” che spesso riservano infrastrutture del genere? Sarebbe stato possibile garantire a Pantelleria quell'impagabile equilibrio tra natura e uomo che da secoli la rendono un posto così speciale, un'isola fatta non di natura intoccata, ma toccata con sapienza e rispetto? Domande cruciali. Domande non banali, perché trasferiscono i problemi di un piccolo aeroporto di una piccola isola del Mediterraneo sul piano della questione fondamentale dell'architettura di oggi: il problema della sua necessità.



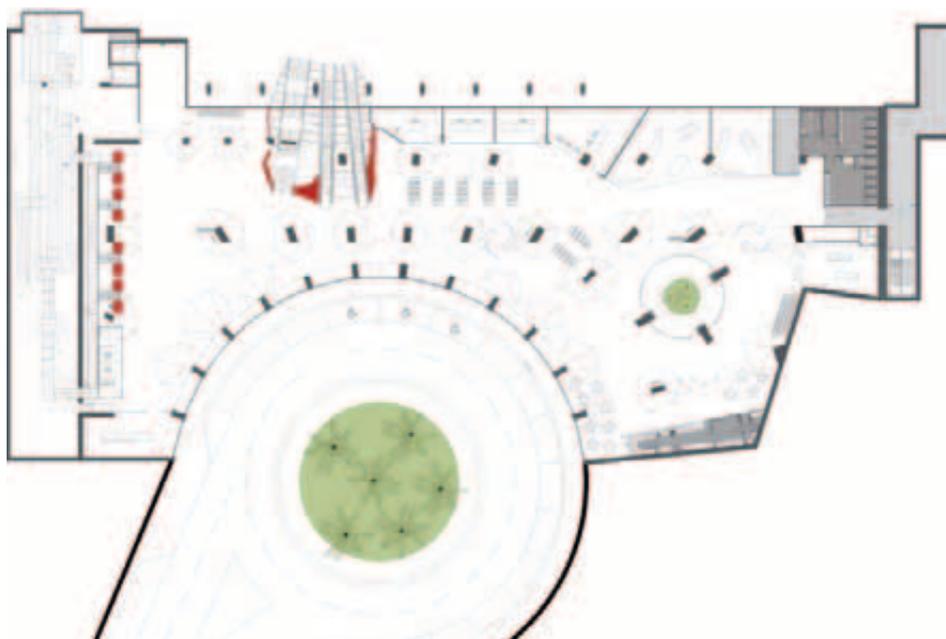
NECESSITÀ

Con “condizione necessitante” dell’architettura si definisce quell’urgenza di proiettare i pensieri e i progetti al livello di una nuova consapevolezza, secondo modalità e strategie diverse, anzi opposte, a quelle prevalenti fino ad ora. Uno dei compiti più difficili dell’architettura contemporanea è proprio quello di affrancarsi una volta per tutte dall’idea di eccezionalità e di absolutezza, per ritornare alla dimensione della responsabilità etica ed estetica. L’architettura ritrova la sua necessità quando ridiventa capace di stabilire connessioni, di

creare stringhe di significati senza soluzione di continuità tra la memoria e l’avvenire, tra ciò che è accaduto in passato e ciò che accadrà domani. È necessaria l’architettura in dialogo con tutto: l’ambiente, la natura, gli oggetti e i soggetti presenti nel mondo.

INNOCENZA

Non c’è dubbio, poi, che il concetto di necessità si leghi strettamente all’idea di “innocenza”, cioè alla sensibilità nel costruire qualcosa di nuovo senza causare danni a ciò che gli sta intorno e che lo accoglie.



L'innocenza va così intesa non tanto nel suo senso morale, quanto sotto l'aspetto clinico, cioè come quel "Primun: non nocere" che resta una massima fondamentale della medicina da Ippocrate ai nostri giorni, e che dovrebbe orientare, ogni pensiero che si dica architettonico. L'idea di innocenza proviene dalla suggestione di un testo poetico di Rainer Maria Rilke, dove - nel senso più ampio del significato - il poeta parla di "toccare il suolo come se fosse la prima volta".

Il senso del verso è molto semplice: noi non cogliamo mai un oggetto isolato dal suo ambiente, per quanto

asettico. Per quanto artificiale, lo sfondo lo circonda abbracciandolo e condizionandolo. Lo stesso vale per l'architettura. Non è possibile costruire nel vuoto di senso, come invece a lungo si è pensato di fare. Il gesto nuovo si fa ridefinire e si ridefinisce nel gioco armonico con l'ambiente che lo circonda, generando una sequenza di nuovi significati.

Un'architettura "innocente" è così un'architettura che tiene conto dei suoi effetti, li pondera, si misura con lo sfondo senza ritrarsi, senza nascondersi, ma ponendosi in dialogo con esso.

ALBARIA BASF
silimac tinteggio



colore 4
030 AE3

colore 2
012 AE3

colore 1
066 AE3

colore 5
011 AE2

colore 3
025 AE2



RISARCIMENTO AMBIENTALE

Date queste premesse, il progetto ne ha tratto le conseguenze, sposando lo spirito dell'isola, in ogni sua più tipica manifestazione.

Come? Semplicemente, stabilendo un giusto, necessario e innocente equilibrio fra il nuovo organismo aeroportuale e il paesaggio entro il quale si sarebbe inserito.

Il risarcimento ambientale della nuova aerostazione di Pantelleria parte così dall'idea di recuperare i tratti paesaggistici dell'isola, riducendo il più possibile le pro-

babilità di rigetto e di superfetazione linguistica delle nuove strutture. La filosofia è stata quella del lavorare "con" la natura, anziché contro, o nell'indifferenza verso di essa.

In un certo senso, si è trattato di riattualizzare la tipica filosofia pratica pantese, quella già presente nell'isola da millenni e dimostrata dal suo paesaggio, in cui gli ulivi, le viti, gli arbusti, i capperi sono circondati e convivono con muri a secco, dammusi, e giardini panteschi.



RINATURALIZZARE

Da qui la scelta di collocare una parte delle funzioni e le relative cubature, sotto la spianata del parcheggio. La suggestione proviene dal fatto che l'isola è di origine vulcanica e tutta la sua superficie è morfologicamente strutturata da crateri. Proprio a questo elemento pantesco ci si è riferiti, nel momento in cui è stata decisa l'aggiunta del volume interrato, con la presenza di una rotatoria che evoca l'immagine di un cratere, visibile nel terreno rinaturalizzato. I volumi disegnano un andamento altimetrico di tipo tellurico, definito dal-

la geometria irregolare caratteristica dei terrazzamenti dell'isola. Negli spazi non interessati dalla viabilità, è stata ripiantumata quella flora con cui l'uomo ha recuperato il suo rapporto con la natura: viti e ulivi, inserendo come elemento eccezionale vessillifero, la palma, che parsimoniosamente, nell'isola segna gli elementi architettonici di rilievo.

Le pareti esterne della stratificazione artificiale riprendono pittoricamente i cromatismi della stratigrafia vulcanica rilevata durante gli scavi per l'ampliamento.





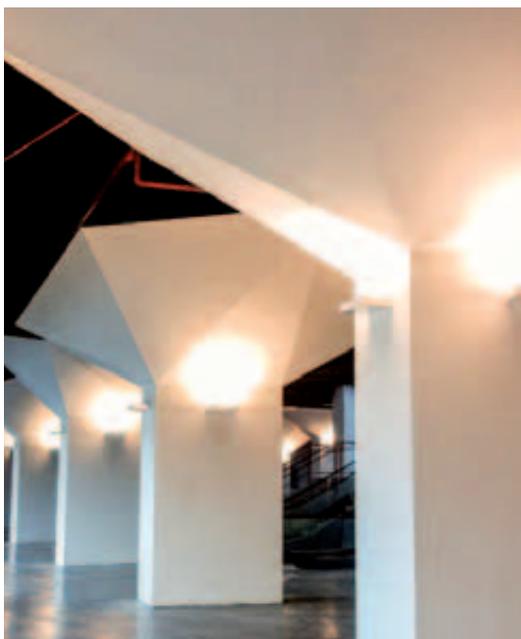
TELLURIZZAZIONE

L'accesso all'aeroporto si sviluppa in percorsi che si insinuano nella crosta del terreno, conducendo il passeggero alle partenze, ai parcheggi e agli arrivi, distribuiti su due diversi livelli. La caverna ipogea è destinata alle operazioni di incontro e di check-in. Questo spazio è stato immaginato come luogo fresco e riparato, che si lega alla tradizione del dammuso e delle stanze dello scirocco, offrendo un fresco riparo dall'arsura e dall'abbacinante sole del sud. Il giardino pantesco inserito nel corpo ipo-

geo rappresenta una fessura luminosa aperta nella crosta, da cui si irradia la luce naturale proveniente dall'alto. Intorno ad esso, si organizzano gli spazi dedicati ai servizi commerciali e al ristoro.

DAL VENTRE OMBROSO ALL'AEREO CIELO

Un'ascesa può essere il semplice spostamento di un corpo, un'esperienza sinestetica oppure una metafora dell'anima. Abbiamo pensato a tutti e tre gli aspetti progettando il collegamento attraverso scale mobili e fisse al livello superiore, dove si tro-





vano i gates di partenza. Il design di questi dispositivi è stato concepito sviluppando l'icona di una colata lavica: durante l'ascesa, il rosso vivo della colata reagisce visivamente con il nero ombroso del cratere e con l'azzurro del cielo e del mare, visibili in un panorama di struggente bellezza una volta raggiunta la copertura vitrea, generata a sua volta da una serie di forme poligonali che simulano un'estrusione di cristalli. Lo spazio a doppia altezza degli arrivi diventa invece un profondo cielo artificiale punteggiato di nuvole, cioè delle

illuminazioni-sculture di grandi dimensioni, opere uniche prodotte artigianalmente per l'occasione e ispirate alle multiformi e mutevoli nubi degli intensi cieli di Pantelleria.













22 I LAVORI ESEGUITI

LA NUOVA AEROSTAZIONE

Sicurezza, operatività, ambiente e qualità del servizio sono stati i parametri su cui si è voluto far evolvere il sistema aeroportuale del Sud Italia, di cui Pantelleria è una significativa espressione, verso un assetto integrato, in grado di assicurare un livello di mobilità rispondente alle attese dei cittadini e delle imprese, con tempi e costi competitivi, con una dotazione di servizi utili a favorire il migliore equilibrio tra domanda e offerta, rispondendo a standard ambientali e di sicurezza

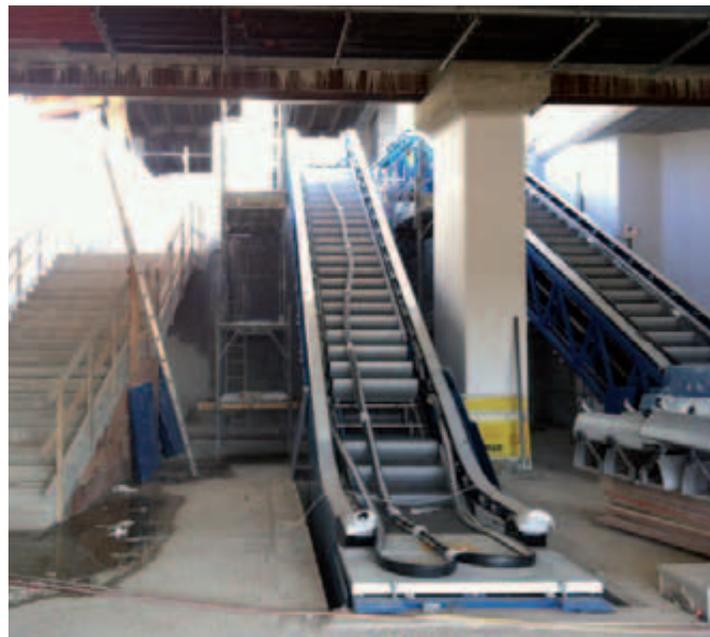
di livello europeo. Gli interventi realizzati su Pantelleria ridefiniscono la fisionomia e la capacità operativa dello scalo, favorendo la continuità territoriale e adeguando le infrastrutture per far fronte alle previsioni di crescita. L'11 luglio 2009 è avvenuta la cerimonia di posa della prima pietra della nuova aerostazione; la conclusione dei lavori ha visto la superficie passare da 2.500 metri quadrati a 7.500 metri quadrati con una capacità di gestione, a regime, di 300.000 passeggeri l'anno. Il nuovo terminal, considerato come struttura strategica, rispetta le ultime norme antisismiche e an-



tincendio. L'aerostazione e le altre infrastrutture, nel rispondere ad esigenze di carattere funzionale che rendono più agevoli le operazioni di imbarco e sbarco, sono state progettate con una particolare attenzione all'armonizzazione con il territorio e con le tradizioni architettoniche dell'isola nel rispetto delle norme a tutela delle persone con disabilità o a mobilità ridotta. L'aeroporto presenta spiccati caratteri di ecosostenibilità, essendo dotato di avanzati sistemi di produzione di energia elettrica tramite pannelli fotovoltaici di seconda generazione. Grazie ai lavori svolti, inoltre,

lo scalo dispone di tecnologia di fitodepurazione per il trattamento delle acque reflue. Lo scalo pantesco costituirà così un modello di aeroporto ecologico, capace di produrre in autonomia gran parte dell'energia di cui avrà bisogno attraverso l'uso di risorse naturali.

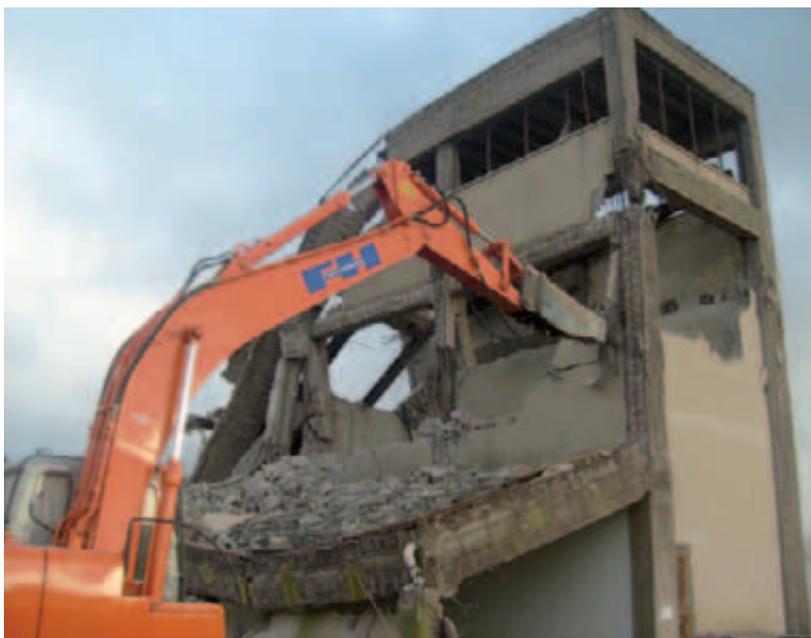
L'intervento più importante dell'intero piano di sviluppo aeroportuale riguarda l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri, volto a coprire una domanda di traffico che nei mesi estivi raggiunge punte di circa 2.600 passeggeri al giorno. Il progetto preliminare della nuova aerostazione è stato elaborato nel 2005 rappresentando l'ini-



zio di un iter di realizzazione estremamente complesso. La tempistica è stata molto estesa anche a causa del contesto ambientale delicato nel quale si è andati ad operare. In tale contesto il Ministero dell'Ambiente ha svolto una lunga istruttoria articolata in più fasi e con approfondimenti successivi sempre maggiori. Gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, dall'ideazione del progetto all'appalto dei lavori, hanno richiesto l'impegno delle strutture professionali dell'ENAC per oltre quattro anni. Nel luglio del 2009 i lavori sono stati affidati all'impresa Maltauro, risultata aggiudicataria dell'appalto.

VIABILITÀ E PARCHEGGI

Conseguentemente alle scelte progettuali operate per l'adeguamento dell'aerostazione si è reso necessario ridisegnare l'intera viabilità e il parcheggio autoveicoli che in precedenza era situato ove oggi sorge il corpo ipogeo. Tali scelte sono state dettate dalla volontà di assecondare la conformazione naturale del territorio rendendolo sostanzialmente rispettoso delle modalità organizzative dei terreni circostanti cioè terrazzamenti sostenuti da muretti in pietra lavica a secco. Tale configurazione ha determinato la realizzazione di quattro



terrazzamenti su livelli diversi. Ciò ha consentito di ottenere diversi positivi risultati: eliminare le autovetture sul fronte aerostazione consentendo la visibilità del mare, semplificare la viabilità di accesso di uscita del sistema viario aeroportuale nonché raddoppiare la disponibilità dei posti parcheggio per le autovetture siano esse destinate al pubblico siano esse destinate agli operatori e alle categorie protette. Infatti i posti disponibili sono passati da circa 170 a 350.

SISTEMAZIONE DELLE AREE TERMINALI

Particolare attenzione è stata riposta anche alle aree cosiddette terminali, cioè non prettamente operative, attraverso la riconversione del vecchio edificio adibito a inceneritore, in disuso, destinato ad attività polifunzionali favorendo la messa a disposizione di tali locali ristrutturati per la comunità locale. Inoltre sono state previste aree e locali per l'espletamento di:

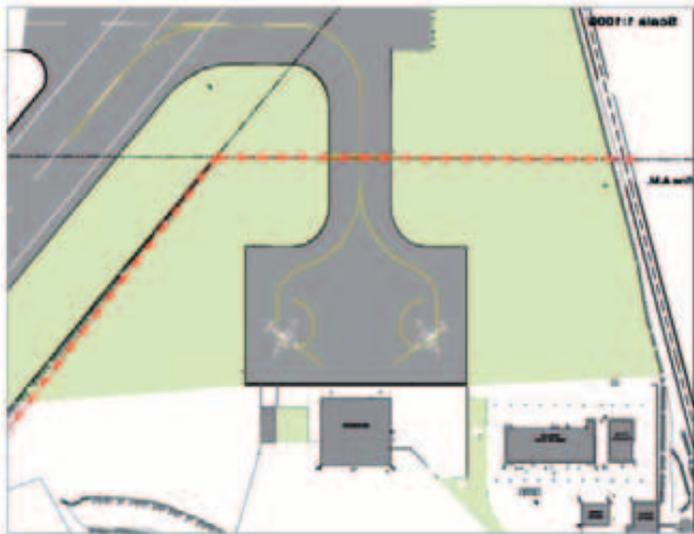
- servizi rent per motoveicoli
- attività di foresteria
- produzione di energia da fonti rinnovabili.



Tutta l'area sarà inoltre riorganizzata con la previsione di percorsi pedonali e riorganizzazione del verde con la piantumazione di essenze autoctone. Con questo intervento viene ultimata la sistemazione di tutte le aree disponibili per l'aviazione civile sull'aeroporto di Pantelleria in modo tale da creare un contesto urbanizzato che si sposa con il territorio, con le conformazioni naturali e finalizzato a dare anche risposta alle esigenze della comunità locale. Gli interventi descritti sono ricompresi nell'appalto della realizzazione della nuova aerostazione.

AMPLIAMENTO PIAZZALI SOSTA

L'ampliamento dei piazzali di sosta per gli aeromobili costituisce un indispensabile adeguamento alla crescita del traffico, soprattutto nei periodi di punta. I lavori sono stati effettuati a moduli per rendere disponibili progressivamente le piazzole di sosta senza penalizzare l'operatività dello scalo. I lavori sono stati completati nell'agosto del 2008. Oggi il piazzale consente la sosta di quattro aeromobili di aviazione commerciale. Si è proceduto inoltre alla creazione di



Stato ante opera



Ampliamento I fase (aviazione commerciale)

un piazzale per l'aviazione generale, con piazzole di sosta aventi capacità di parcheggio di circa sei aeromobili A.G. L'obiettivo dell'intervento è quello di promuovere l'attività di aviazione generale considerate le potenzialità turistiche dell'isola.

RIQUALIFICA PISTE DI VOLO

Con le nuove piste dell'aeroporto di Pantelleria, inaugurate il 30 luglio 2010, l'ENAC ha realizzato, attraverso un investimento complessivo di 5.200.000 euro, un progetto unico per il risanamento globale delle infra-

strutture di volo, che ha previsto la riqualifica delle piste 08/26 e 03/21. Quest'ultima, parzialmente dismessa a partire dal 1983 fino a restare completamente inutilizzata, dopo quasi trent'anni è tornata ad essere operativa per aeromobili di tipo Atr 42. Ciò consente di tenere aperto lo scalo con venti di scirocco, frequenti sull'isola, che inibiscono i decolli e gli atterraggi sulla pista principale. Su entrambe le piste si è proceduto con interventi di notevole portata che hanno riguardato la riqualificazione profonda delle pavimentazioni, il livellamento delle aree di sicurezza, la riqualificazione



Ampliamento II fase (aviazione generale fase finale)



degli impianti di raccolta e depurazione delle acque piovane. Sulla pista 03/21 è stata realizzata anche la piazzola per la manovra di inversione di marcia degli aeromobili. Inoltre è stato installato un center line (aiuto visivo luminoso), con tecnologia a led di ultima generazione e sono stati sostituiti gli indicatori ottici del sistema luminoso di discesa (PAPI). Gli interventi compiuti, oltre ad accrescere la capacità operativa dello scalo, ne hanno innalzato ulteriormente gli standard di sicurezza, adeguandoli alla normativa internazionale di riferimento dell'ICAO. L'aeroporto di Pantel-

leria è a gestione diretta da parte dell'ENAC. L'Ente ha provveduto attraverso le proprie strutture tecniche e professionali alla progettazione, all'appalto delle opere e alla direzione dei lavori fino al collaudo finale. Con la realizzazione del programma di sviluppo dell'aeroporto di Pantelleria, l'ENAC ha fissato un ulteriore tassello nel processo di riqualificazione del sistema aeroportuale del Mezzogiorno d'Italia, con una particolare attenzione agli aeroporti minori ma non per questo di minor conto.

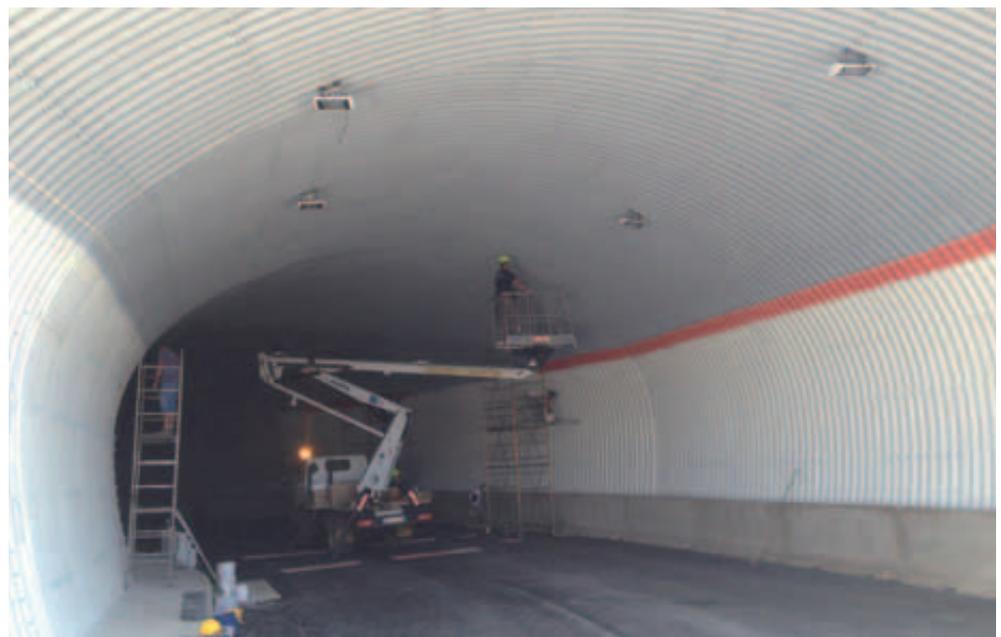


PROLUNGAMENTO AREE DI SICUREZZA (R.E.S.A. – Runway End Safety Area)

Sono inoltre in fase avanzata di esecuzione i lavori relativi a:

- il prolungamento della RESA (l'area di sicurezza oltre la fine della pista), che consentirà una utilizzazione migliore della pista di volo;
- l'interramento della strada perimetrale comunale adiacente lo scalo;
- il nuovo sistema di avvicinamento 'Calvert' di tipo semplificato permetterà una consistente riduzione dell'impatto paesaggistico sul territorio, contestualmente all'in-

cremento dell'efficienza dell'intero sistema a seguito della drastica riduzione dei tralicci a servizio dell'attuale impianto. Il progetto messo in gara è stato redatto da professionisti delle strutture tecniche dell'ENAC. Il bando pubblicato il 26 dicembre 2010 costituisce l'appalto conclusivo dei lavori di riassetto e potenziamento dell'aeroporto di Pantelleria. Il 22 luglio 2011 i lavori sono stati assegnati all'impresa Scebas con un ribasso del 29,352% sull'importo di gara. La convinzione è che l'aeroporto ampliato potrà generare una crescita economica per tutto il territorio dell'isola pelàgia, sfruttando pienamente i flussi turistici, che vanno al di là dei tradizionali picchi stagionali.



30 SCHEDE TECNICHE

NUOVA AEROSTAZIONE E SISTEMAZIONE AREE TERMINALI

Aeroporto:

APT Pantelleria

Committente:

ENAC - Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti

Direttore:

Ing. Alessandro Cardi

Direzione Eliporti e Aeroporti Minori - Direttore:

Dott. Roberto Vergari

Lavori:

Ampliamento dell'aerostazione passeggeri, sistemazione area terminale e risanamento delle infrastrutture land side.

Impresa appaltatrice:

Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro S.p.A.

Contratto: del 16/06/2009

Responsabile Unico del Procedimento:

ENAC - Ing. Dario Sitajolo

Direzione dei Lavori:

ENAC - Ing. Mario Russello

Direzione Artistica:

Studio Albanese

Direzione Operativa:

Litos Progetti s.r.l.

Direzione Tecnica Impresa:

Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro S.p.A. -
Ing. Paolo Aricò



Direzione di Cantiere:

Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro S.p.A. -
Geom. Santo Motta, Geom. Orazio Vinciguerra

Coordinamento per la sicurezza in fase di esecuzione:

ENAC - Geom. Mario Tommasi

Progettazione:

ERREGI s.r.l. (Aerostazione); ENAC (Aree Terminali)

Importo contrattuale complessivo netto:

L'ammontare dei lavori è di € 17.268.040,75 a seguito del ribasso d'appalto del 8,53%, comprensivi di € 1.170.808,89 per oneri di sicurezza non soggetti al predetto ribasso;

Consegna lavori: consegna definitiva :

15/02/2010

Ultimazione sostanziale dei lavori:

31/07/2012

Data di fine lavori: 22/01/2013

Commissione di collaudo ENAC:

Presidente: Ing. Pierluigi Dini, Membri: Arch. Francesco Bianchi, Ing. Costantino Pandolfi

SUPERFICI

Corpo ipogeo partenze	mq	2580
Piano terra partenze	mq	2610
Piano terra arrivi	mq	930
Uffici	mq	440
Controllo bagagli in partenza	mq	435
Movimentazione bagagli partenza	mq	755
TOTALE	mq	7750

parcheggi autoveicoli 350 posti

RIQUALIFICA INFRASTRUTTURE DI VOLO E ADEGUAMENTO ALLA NORMATIVA ICAO

Committente:

ENAC - Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti

Direttore:

Ing. Alessandro Cardì

Direzione:

Eliporti e Aeroporti Minori

Direttore:

Dott. Roberto Vergari

Lavori:

Rifacimento pavimentazione piste di volo 08-26 e 03-21 e adeguamento alla normativa ICAO

Impresa appaltatrice:

A.T.I.: Ferrara snc, L.C. Costruzioni s.r.l.

Contratto:

del 09/10/2008

Responsabile Unico del Procedimento:

ENAC - Ing. Dario Sitajolo

Direzione dei Lavori:

ENAC - Ing. Fabio Irsuti

Direzione di Cantiere:

A.T.I.: Ferrara snc, L.C. Costruzioni s.r.l. – Geom. Cristoforo Coppola

Direzione Operativa:

ENAC - Ing. Mario Russello, P.I. Dario Nardelli

Coordinamento per la sicurezza in fase di esecuzione:

ENAC – Ing. Luigi Pianese



Finanziamento:

Scheda PON ENAC PN 14: € 5.200.000,00

Progettazione:

ENAC – Ing. Dario Sitajolo, Ing. Mario Russello

Importo di progetto esecutivo appaltato:

€ 4.409.763,48

Importo contrattuale:

€ 3.526.336,95 (al netto del ribasso d'asta del 20,868%) oltre a € 176.360,54 quali oneri per la sicurezza

Importo finale lavori:

€ 4.909.793,66

Inizio lavori:

01.10.2008

Completamento e riattivazione delle piste:

30.07.2010

Fine lavori:

07.05.2012

Commissione di collaudo ENAC:

Presidente: Ing. Giovanni Mazza, Membro: Geom. Teodoro Rotolo



ADEGUAMENTO R.E.S.A. (RUNWAY END SAFETY AREA) PER PISTA DI VOLO 08/26 TESTATA 26

Committente:

ENAC - Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti

Direttore:

Ing. Alessandro Cardì

Direzione Eliporti e Aeroporti Minori Direttore:

Dott. Roberto Vergari

Lavori:

Prolungamento della "Runway End Safety Area" - R.E.S.A. della pista di volo RWY 08/26, installazione nuovo sentiero avvicinamento, deviazione e tombamento della strada comunale Bukkuram

Impresa appaltatrice:

Scebas s.r.l.

Contratto:

del 23/12/2010

Responsabile Unico del Procedimento:

ENAC - Ing. Dario Sitajolo

Direzione dei lavori:

ENAC - Ing. Maria Micaela Giugliano

Direzione Tecnica Impresa:

SCEBAS s.r.l. - Arch. Sara Gianni

Direzione di Cantiere:

SCEBAS s.r.l. - Geom. Antonello De Angelis

Direzione operativa:

ENAC - Geom. Pietro Catalano

Coordin. per la sicurezza in fase di esecuzione:

ENAC - Geom. Mario Tommasi



Finanziamento:

Scheda PON ENAC PN 15: Euro 9,3 milioni circa

Progettazione:

ENAC – Ing. Achille Granozio, Ing. Fabio Irsuti,
Ing. Domenico Mele, P.I. Dario Nardelli

Importo di progetto esecutivo appaltato:

Euro 7.163.011,82

Importo contrattuale:

Euro 5.419.104,16 (al netto del ribasso d'asta del 29,352% comprensivi di € 247.268,00 quali oneri per la sicurezza.

Consegna dei lavori:

12.07.2011

Fine lavori prevista:

fine 2012 - inizio 2013

Obiettivi perseguiti:

adeguamento dell' area di sicurezza di fine pista di testata 26, da 90 a 180 m; incremento delle caratteristiche operative dell'aeroporto con aumento delle distanze dichiarate - l'utilizzo dell'area pavimentata della RESA per decolli incrementerà di 180 m la corsa disponibile al decollo da testata 26; contenimento dell'impatto ambientale e integrazione dell'infrastruttura all'interno di un contesto ambientale di particolare pregio anche tramite il recupero del materiale proveniente dai cantieri presenti nell'ambito aeroportuale.

Commissione di collaudo ENAC:

Presidente: Ing. Giovanni Mazza, Membro: Ing. Antonino Mangiapane



Con l'avvio del complesso progetto relativo all'adeguamento operativo e funzionale dell'aeroporto di Pantelleria ed in particolare con la costruzione della nuova aerostazione ed opere correlate, l'ENAC, competente per la programmazione e il controllo degli investimenti nelle infrastrutture aeroportuali, ha intrapreso le azioni necessarie alla definizione di un ulteriore tassello nel quadro, ormai in larga parte completato, di rinnovamento e riqualificazione del sistema aeroportuale nazionale, in particolare del Mezzogiorno d'Italia.

In questo caso, come anche per le analoghe attività di adeguamento effettuate sull'aeroporto di Lampedusa, l'ENAC ha operato, con le proprie strutture tecniche ed amministrative, anche in funzione di stazione appaltante dei lavori curando, sempre con l'impiego di proprie risorse professionali interne le attività inerenti la gestione dei lavori di realizzazione del progetto. A queste attività si sono sommate le consuete operazioni collegate al ruolo di controllo proprio dell'Ente nell'ambito della gestione dei finanziamenti comunitari del PON Trasporti 2000/2006, che hanno consentito la realizzazione del progetto "Pantelleria".

A tal riguardo va evidenziato come l'ENAC sia riuscito, nel rispetto del proprio ruolo di Responsabile di Misura del PON Trasporti 2000/2006, ad utilizzare le risorse afferenti al citato programma in modo efficace

e nel pieno rispetto della normativa di riferimento. Ciò ha significato, più in particolare, rapidità ed efficacia dell'azione tecnica amministrativa al fine di adempiere agli obblighi e alle vincolanti scadenze temporali previste dalla vigente regolamentazione per l'utilizzo delle risorse finanziarie di fonte comunitaria.

Per affrontare l'impegno, con particolare riguardo alla gestione degli appalti, l'Ente ha ritenuto utile dotarsi di una snella struttura ad hoc costituita da risorse interne con professionalità tecniche ed amministrative, coordinata dal Direttore Centrale Finanza che in sintonia con la Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti e con la Direzione Eliporti e Aeroporti Minori ha impostato i bandi di gara, ha seguito le attività connesse all'aggiudicazione dei lavori, ha predisposto i relativi contratti, per poi consentire alle strutture tecniche dell'Ente di dare corso alla fase di realizzazione del progetto. Nel contempo sono state attivate e portate a soluzione tutte le problematiche legate agli aspetti autorizzativi delle opere, in particolare è stata attivata la procedura VIA (Valutazione Impatto Ambientale) nazionale che ha riguardato l'intero aeroporto e che si è conclusa con un decreto interministeriale dei Ministeri dell'Ambiente e del Territorio e del Mare e dei Beni e le Attività Culturali autorizzativo con prescrizioni soddisfatte dall'ENAC. Inoltre è stata acquisita la

conformità urbanistica sulle intere opere attivando e concludendo positivamente anche la variante di Piano Regolatore del Comune di Pantelleria.

Gli sforzi messi in campo dall'ENAC in un settore particolarmente complesso, quale quello della gestione dei lavori pubblici ed i relativi incoraggianti risultati ottenuti, trova adeguato strumento di valutazione nella indicazione delle date maggiormente significative del percorso seguito relativamente all'intervento principale, riguardante la realizzazione dell'aerostazione e delle opere correlate. Analoga lusinghiera tempistica ha caratterizzato la fase di pagamento degli stati di avanzamento lavori nei confronti delle società appaltatrici che registrano ad oggi ammontari rispondenti alle opere effettivamente eseguite, con una tempistica di pagamento in linea con le previsioni contrattuali.

I dati e gli elementi informativi sin qui messi in evidenza dimostrano come l'ENAC, grazie alla sinergia tra le strutture interne coinvolte nella realizzazione del progetto in esame, abbia espletato il proprio specifico ruolo nel pieno rispetto dei principi che regolano l'azione amministrativa con particolare riguardo al settore dei lavori pubblici e al contempo nel rispetto dei rapporti tra PA e privati, adempiendo alle obbligazioni nei confronti di tali soggetti nei tempi e modi dalla legge prescritti.

AEROSTAZIONE PASSEGGERI, AREA TERMINALE E INFRASTRUTTURE LAND SIDE

**BANDO PROCEDURA DI GARA
COMUNITARIA PUBBLICATO: 22/07/2008**

**AGGIUDICAZIONE DEFINITIVA
DELL'APPALTO: 26/02/2009**

**CONTRATTO PER L'ESECUZIONE
DEI LAVORI: 16/06/2009**

**POSA DELLA PRIMA PIETRA
11/07/2009**

**FINE SOSTANZIALE DEI LAVORI
31/07/2012**

38 RINGRAZIAMENTI

Il Presidente Vito Riggio e il Direttore Generale Alessio Quaranta ringraziano il Personale delle strutture ENAC coinvolte: Direzione Centrale Infrastrutture Aeroporti, Direzione Centrale Finanza, Direzione Centrale Coordinamento Aeroporti, Direzione Eliporti e Aeroporti Minori, Direzione Investimenti, Direzione Affari Generali e Contratti, Direzione Bilancio e Contabilità, Direzione Aeroportuale di Palermo, Direzione Sistemi Informativi, Ufficio Aeroportuale di Pantelleria, Ufficio Comunicazione Istituzionale, Ufficio Stampa.

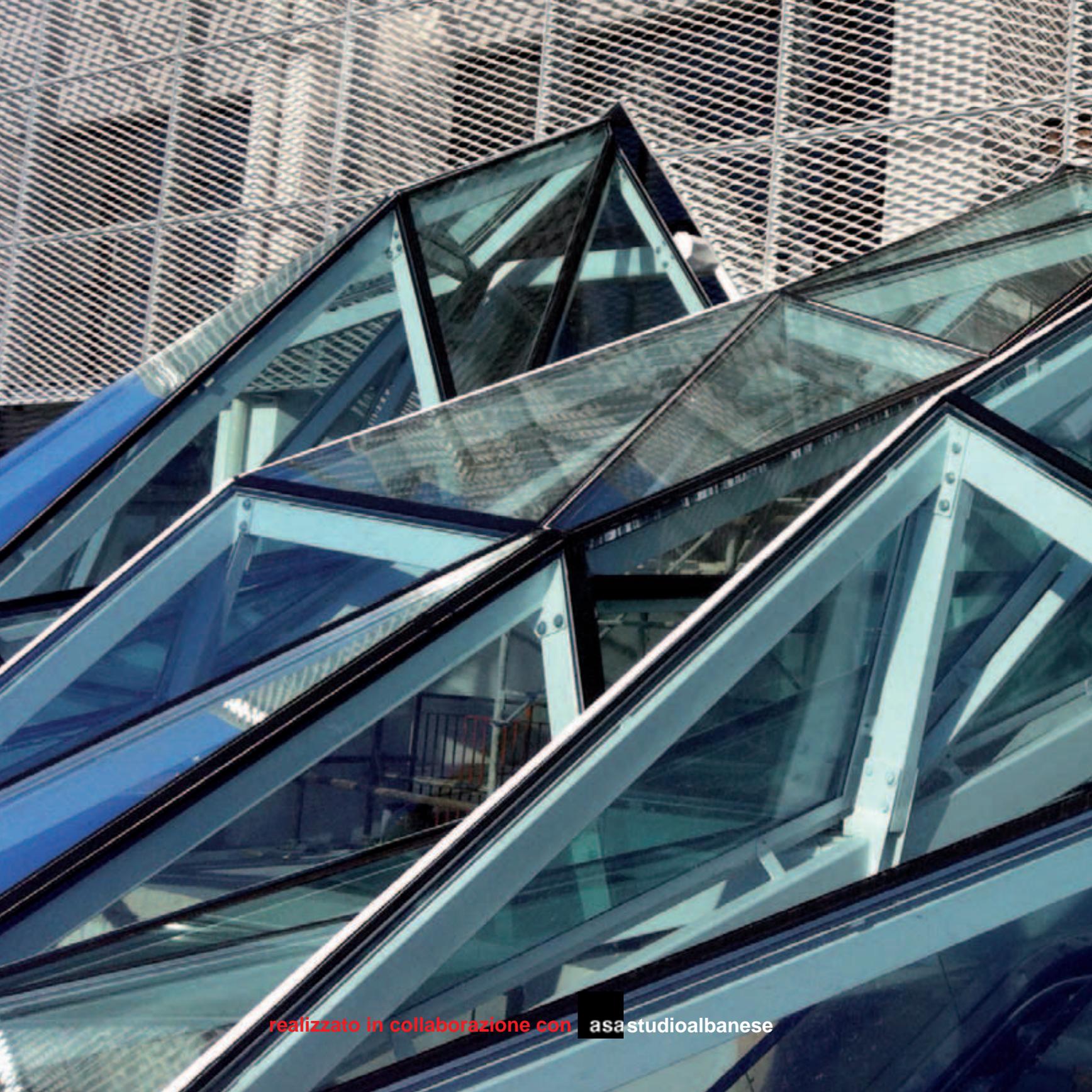
In particolare: Alessandro Cardi, Mauro Campana, G. Daniele Carrabba, Giuseppe Selvaggi, Roberto Vergari, Dario Sitajolo, Mario Russello, Fabio Irsuti, Maria Micaela Giugliano, Gianni Giorgioni, Mario Tommasi, Pierluigi Dini, Francesco Bianchi, Costantino Pandolfi, Giovanni Mazza, Antonino Mangiapane, Teodoro Roto, Pietro Catalano, Dario Nardelli, Andrea Marotta,

Roberto Giametta, Marcella Maggiori, Raffaella Marciani, Sandro Bianchini, Arianna Ciani, Stefano Tarantini, Nicola D'Anna, Giovanni Lombardo, Francesco Migliore, Michele Lombardo, Giampaolo Parisini, Vincenzo Cacciatore, Mario Pietro De Petris, Pierluigi Maffieri, Stefano Romani, Maria Pastore, Francesca Miceli, Andrea Pirola, Loredana Rosati.

L'ENAC ringrazia le imprese: Impresa Costruzioni Giuseppe Maltauro S.p.A., Scebas s.r.l., A.T.I.: Ferrara snc, L.C. Costruzioni s.r.l. e le loro maestranze.

Il testo "Il progetto della nuova aerostazione" è di Flavio Albanese/Asa Studioalbanese

Per le foto si ringrazia in particolare: Silvia Marcochia, Flavio Albanese, Michele Lombardo, Mariano Rodo



realizzato in collaborazione con **asa**studioalbanese