

Vallenari Bis: viabilità più efficiente, sicura e green per Mestre



VENETO
STRADE

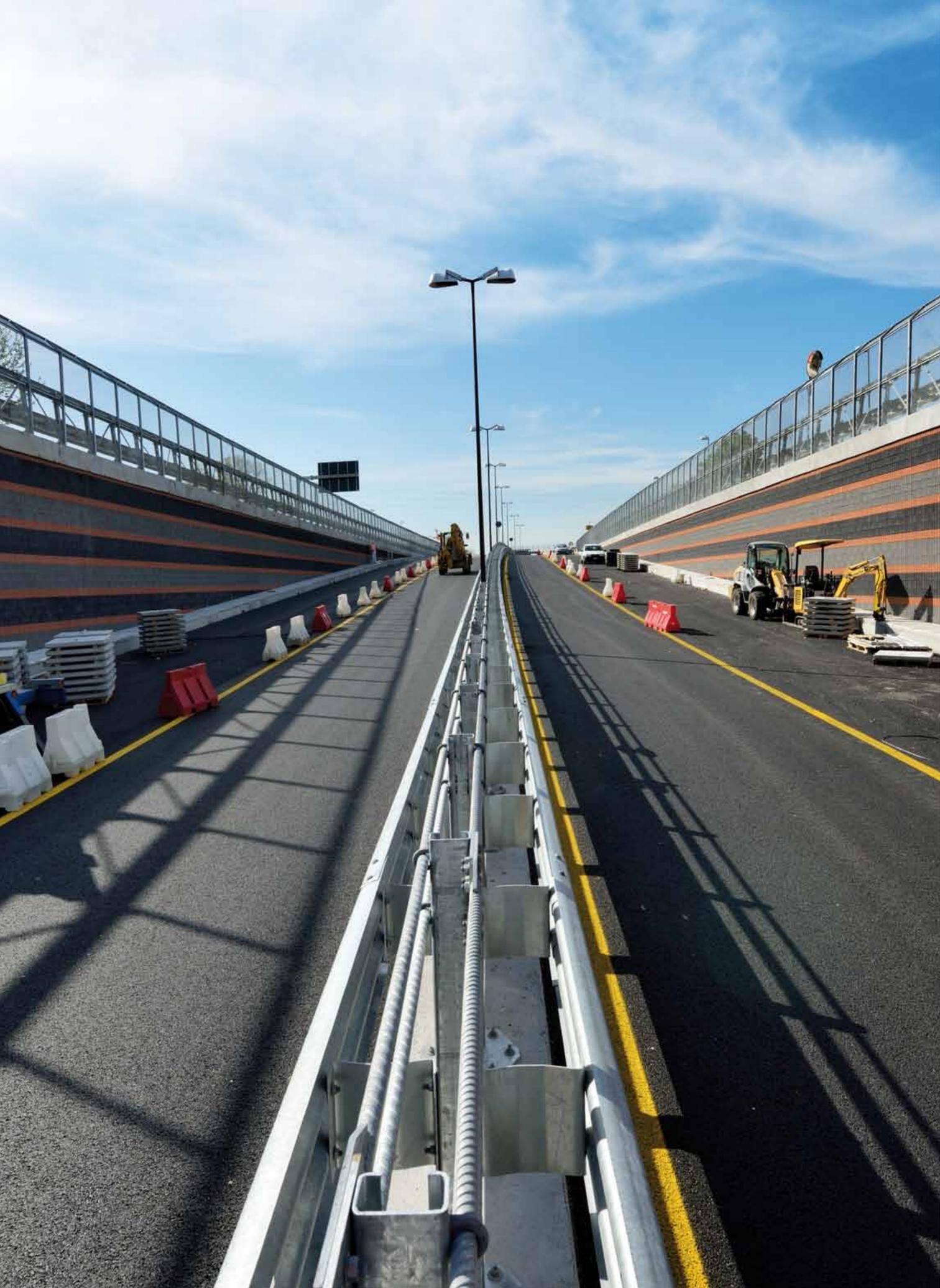


AVM
S.p.A.

CARRON



DIEGO CARRON: IN VIAGGIO VERSO LA CITTÀ INTELLIGENTE
VALLENARI BIS: UN PROGETTO CON GRANDI NUMERI
ROMANO FINOTTO: UNA STRADA DAL CARATTERE GREEN
STEFANO CAVERZAN: PAROLA D'ORDINE ORGANIZZAZIONE E COORDINAMENTO



L'editoriale

di Diego Carron

IN VIAGGIO VERSO LA CITTÀ INTELLIGENTE

5 luglio 2012: con l'inaugurazione ufficiale della nuova strada Vallenari e del prolungamento del sottopasso in via Martiri della Libertà si aggiunge un altro tassello fondamentale per il riordino della viabilità di Mestre e della Terraferma.

La soddisfazione per la conclusione dei lavori nei tempi previsti si aggiunge all'orgoglio di aver lavorato alla costruzione di un'infrastruttura concepita e realizzata secondo lo 'stato dell'arte', non solo dal punto di vista delle soluzioni tecniche e progettuali adottate, ma anche da quello della mitigazione degli impatti ambientali, della sicurezza degli utenti, del risparmio energetico.

Oggi si parla sempre più frequentemente di smart city, un nuovo modello di città intelligente capace di coniugare la sostenibilità con l'efficienza e la competitività.

Il primo obiettivo da raggiungere per creare una vera città intelligente è una gestione ottimizzata della rete viaria e del trasporto, in modo che le aree urbane diventino il più possibile efficienti, riducendo le emissioni di carbonio, l'inquinamento e la congestione.

La Vallenari Bis può essere considerata un esempio significativo di questo impegno.

In questo Numero Speciale di IN CANTIERE abbiamo pensato di raccogliere le testimonianze di alcuni dei protagonisti del progetto Vallenari Bis, con l'idea di dare una visione d'insieme del lavoro svolto, degli impegni che ha previsto, delle problematiche che sono state risolte, grazie alla professionalità e all'impegno di tutte le persone, i professionisti, i tecnici, i lavoratori di ogni mansione e livello che sono stati parte attiva del progetto.

A tutti, va il nostro ringraziamento più sentito e unanime.

CARRON NEWS MAGAZINE
LUGLIO 2012 - SPECIALE MESTRE

p. 04 **UN PROGETTO CON GRANDI NUMERI**

p. 06 **VALLENARI BIS: UNA STRADA DAL CARATTERE GREEN**

p. 08 **PAROLA D'ORDINE ORGANIZZAZIONE E COORDINAMENTO**

p. 09 **SOTTOPASSO VIA MARTIRI DELLA LIBERTÀ: TEMPI RAPIDI E LAVORI IN PIENA SICUREZZA**

STRADA VALLENARI BIS: A MISURA DI CITTADINO

p. 10 **UNA COLLABORAZIONE CHE PARTE DA LONTANO**





6900 mq
di estensione pista ciclabile



3070 m
di strada realizzata



IN CANTIERE / LUGLIO 2012 - SPECIALE MESTRE

379
personale in cantiere

0
infortuni



425 m
estensione delle barriere fonoassorbenti

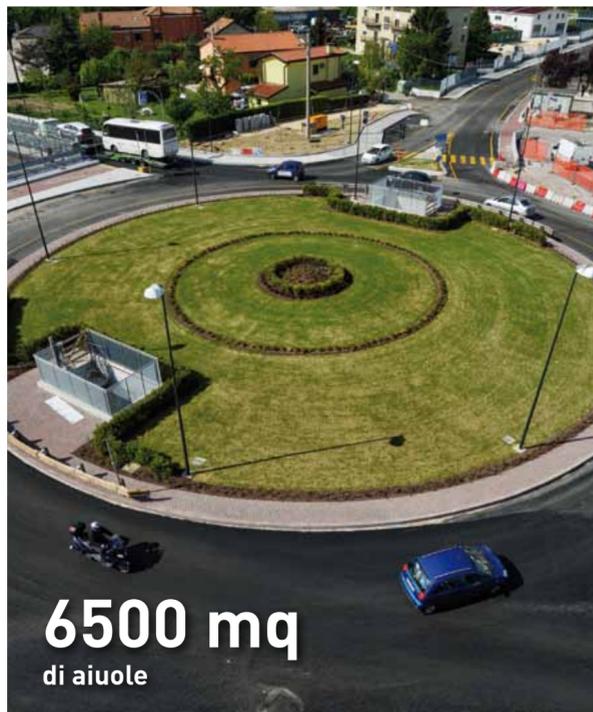
Vallenari Bis: un progetto con grandi numeri



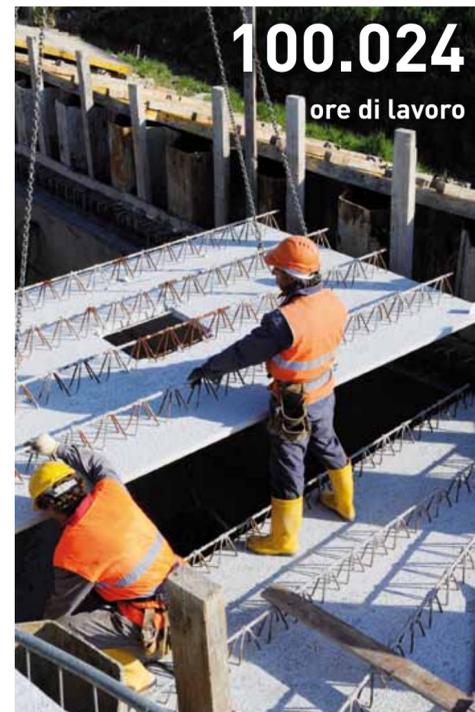
215
quantitativo alberi



1.689.490 Kg
di acciaio d'armo



6500 mq
di aiuole



100.024
ore di lavoro



768 m
di sottopasso (Vallenari Bis+ SR14)



13.555.000 €
importo dei lavori



1.009.900 Kg
materiale biocompatibile utilizzato



27/10/10 - 04/07/12
durata dei lavori

CARRON
COSTRUZIONI GENERALI

CARRON
COSTRUZIONI GENERALI



18.334 mc
di calcestruzzo armato

Vallenari Bis: una strada dal carattere “green”

Una strada urbana per alleggerire dal traffico di attraversamento l'area del quadrante compreso tra Favaro, Compalto e Tessera.

L'intervento in oggetto consiste nella realizzazione di una nuova viabilità di collegamento urbano definita Vallenari Bis e della relativa soluzione dell'incrocio tra S.R. 14 e la stessa via Vallenari Bis mediante intersezione a livelli sfalsati, così come previsto nel disegno di riorganizzazione della viabilità interessante l'abitato di Favaro Veneto e Mestre Centro. La via Vallenari Bis, caratterizzata da una sezione a due corsie con pista ciclopedonale e una lunghezza complessiva di circa 2 km, si snoda dalla comunale via Triestina provenendo da Tessera, bypassa a sud l'intero centro di Favaro intersecando via Gobbi per proseguire fino alla S.R. 14. I due interventi, in modo congiunto, rispondono al problema del congestionamento del traffico in corrispondenza del centro di Favaro Veneto e alla necessità di separazione dei flussi di traffico lungo le direttrici Mestre – Tessera e Venezia – Treviso.

L'intervento appena ultimato sarà completato con il secondo lotto della Vallenari Bis, attualmente in fase di appalto, che prevede il proseguo della strada all'interno delle aree del PEEP “Bissuola Nord” e “Bissuola Sud” e poi fino al nuovo ponte da realizzarsi sul Marzenego sulla direttrice di via Sansovino, venendo così a costituire una efficace alternativa all'attuale direttrice est-ovest della viabilità urbana costituita dalle vie Triestina, San Dona' e Ca' Rossa.

Uno degli aspetti più importanti del progetto è l'attenzione posta dall'Amministrazione Comunale sugli aspetti dell'ambiente, della sicurezza, nonché la volontà di ridurre l'impatto sia della nuova infrastruttura che dei lavori rispetto alle residenze che si trovano lungo il tracciato.

L'intento principale del progetto era quello di venire a creare un sistema viario di bypass a sud di Favaro Veneto, che potesse alleggerire il carico di traffico su via S. Donà e sull'intero abitato di Favaro che negli ultimi anni era diventato molto intenso. Un'operazione resa

indispensabile anche dall'entrata in funzione del tram che, migliorando la mobilità con mezzi pubblici, limita notevolmente i flussi veicolari automobilistici su via San Donà. Grazie a quest'opera il traffico proveniente da e per Tessera viene intercettato a nord della via Triestina, dove è stata realizzata una rotonda. Da lì il progetto prosegue verso sud e si estende per 2,3 chilometri, andandosi a collegare con via Martiri della Libertà (SR 14) incrociando via Gobbi, una delle arterie principali di Favaro, e collegandosi infine a ovest della SR14 alla vecchia Vallenari.

Con la realizzazione di questo importante intervento l'Amministrazione Comunale ha voluto portare avanti un progetto che non si limitasse unicamente alla risoluzione di un problema viabilistico (differenziazione dei flussi viabilistici e realizzazione di un nuovo collegamento ciclopedonale da Favaro verso il centro di Mestre) ma che fosse al contempo anche l'occasione per migliorare una serie di aspetti di carattere più complessivo, che tenessero conto delle esigenze attuali e di quelle future di questo territorio. In particolare sono stati studiati gli aspetti legati al rischio idraulico, alla necessità di nuovi sottoservizi, al disinquinamento e all'inserimento dell'opera nel contesto ambientale esistente, e quindi sono state realizzate: una nuova condotta di adduzione dell'acquedotto, del gas, delle fibre ottiche e dell'Enel, sono stati eseguiti gli scarichi fognari degli abitati sprovvisti e collegati ad una nuova condotta di fognatura nera (prima sversavano sui fossati). Per quanto riguarda gli aspetti idraulici sono stati realizzati due nuovi fossati dimensionati non solo per garantire l'invarianza idraulica della nuova infrastruttura ma anche per dare un ulteriore bacino di emergenza idraulica per l'area di Favaro compresa fra via San Donà e la nuova Vallenari, inoltre è stato realizzato un nuovo fossato scolmatore che collega la fossa Pagana con il collettore acque alte Campalto.

La raccolta delle acque provenienti dalla nuova infrastruttura è stata concepita con un trattamento suddiviso all'interno delle singole rotonde, dove è previsto un sistema di fitodepurazione e di controllo dell'eventuale onda nera (sversamento di olii a causa di un incidente) prima del rilascio sui collettori finali.

Infine si è previsto di installare lungo la nuova via Vallenari una serie di telecamere direttamente collegate alla centrale operativa dei Vigili Urbani che garantiranno un ulteriore presidio sul territorio.



Abbiamo parlato degli aspetti principali dei lavori con l'architetto Romano Finotto, del team della Direzione Operativa dei lavori incaricata da AVM, l'Azienda Veneziana della Mobilità, committente dell'opera.

Tra variazione del tracciato e intersezioni con altre strade i lavori si sono svolti su più fronti. Quali sono stati gli interventi principali?

La nuova via Vallenari Bis è una strada di tipo F1, ossia una strada di scorrimento con piattaforma a due corsie da 3,5 metri e banchine da 1 metro. La larghezza complessiva della strada passa dunque dai precedenti 4 metri agli attuali 9. A fianco è stata realizzata una pista ciclopedonale larga 2,5 metri, realizzata con materiale drenante. Tra i primi lavori c'è stata la realizzazione di tutti i sotto-servizi, allacciamenti per energia, acqua, gas, fognature, più i collegamenti della fibra ottica. In aggiunta a questo è stato predisposto un sistema di videosorveglianza con telecamere fisse che saranno utilizzate da Polizia Municipale e Venis, la società informatica veneziana installatrice delle fibre ottiche. Gli interventi di mitigazione ambientale hanno compreso poi la realizzazione di aiuole e la piantumazione di alberi ogni 10-12 metri.

Le rotonde realizzate, infine, sono 5: le due di testa su Via Triestina e Martiri della Libertà, una che collegherà il futuro distretto sanitario, quella di intersezione con via Gobbi e un'altra dove è prevista una futura lottizzazione contenuta nei piani del Prg. Il diametro delle rotonde più grandi è di circa 60 metri, 40 per le più piccole.

E poi c'è tutto l'intervento relativo al sottopasso, forse il passaggio più impegnativo.

Il nuovo sottopasso è il completamento del primo realizzato due anni fa, di cui è stata demolita la rampa provvisoria a sud di via S. Donà. È stata prolungata la trincea con uno sviluppo complessivo di 300 metri, andando a collegare le due solette dei rispettivi interventi. Lo sviluppo dei due sottopassi, se aggiungiamo anche le rampe di ingresso e uscita e gli impalcati, è di circa 800 metri lineari di nuova viabilità. Anche questo sottopasso è dotato di impianto di sollevamento telecontrollato per la raccolta

delle acque meteoriche, di un impianto di illuminazione a LED che va nella direzione di un notevole risparmio energetico e di contenimento dei costi di manutenzione. La superficie dei diaframmi della trincea e della rampa sud è stata rivestita con Lecablocco fonoassorbente, ed è stato utilizzato un asfalto fonoassorbente per migliorare l'assorbimento acustico. Nel sottopasso si convoglia infatti il traffico pesante, mentre per snellire la viabilità locale sono state realizzate le due bretelle laterali superficiali. Anche su via Vallenari Bis sono state installate, in alcuni punti prossimi ad abitazioni, le barriere fonoassorbenti.

Altri interventi riguardano le opere idrauliche, visti anche i problemi di idraulici che affliggono la zona di Favaro

Un intervento importante è stato quello di realizzare, sul lato nord dei primi due assi stradali di via Vallenari Bis, un fosso consortile di circa 900 ml che collega gli scatolari di via Martiri della Libertà con il collettore Acque Alte di Favaro. Questo ha funzione anche di bacino di laminazione e aiuterà tutta la zona sud di Favaro, a limitare i problemi idraulici di allagamento.

Sono stati inoltre prolungati gli scatolari dei due fossi abbinati sulla SR14 del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive. Infatti sotto le bretelle sono stati realizzati due tombinamenti di circa 600 metri realizzando un manufatto in cemento di 3,5 per 2 metri, importante per il controllo delle acque.

All'interno delle tre rotonde centrali di via Vallenari c'è poi un sistema di trattamento delle acque con fitodepurazione, dove l'acqua di prima pioggia raccolta nelle vasche passa successivamente in una zona di canneto con funzione di depurazione naturale.

Altri interventi secondari ma non meno importanti, richiesti dai comitati alluvionati di Favaro sono il prolungamento dello scatolare di via Valdocco, che ha consentito tra le altre cose la realizzazione in sicurezza dell'innesto della via succitata alla nuova viabilità e il collegamento idraulico tra la Fossa Pagana e il nuovo canale consortile succitato che consentirà uno sfioro della stessa Fossa Pagana nei momenti di massima criticità idraulica della zona andando ad anticipare lo scarico sul collettore Acque Alte del Consorzio di Bonifica Acque Risorgive.

Parola d'ordine: organizzazione e coordinamento

Quasi 17 mesi di cantiere senza creare particolari disagi alla percorribilità e al normale svolgimento delle attività di cittadini e operatori economici della zona.

Portare avanti un cantiere viario per quasi 17 mesi, in un Comune come Mestre, senza interferire sulla viabilità e la qualità di vita degli abitanti e degli operatori economici della zona non era una sfida facile, eppure ora, che la strada Vallenari Bis è definitivamente conclusa, si può dire che l'impresa abbia avuto un completo successo. La parola al capoparea Stefano Caverzan.

Ripercorrendo la storia di questo cantiere, quali sono state le problematiche più importanti che avete affrontato?

Organizzazione, coordinamento, un continuo monitoraggio dell'andamento dei lavori ci hanno consentito di chiudere i lavori della Vallenari Bis nei tempi previsti. Questo impegno è parte integrante del DNA dell'Impresa Carron. Dall'inizio dei lavori, avvenuto il 27 ottobre 2010, abbiamo realizzato un cantiere molto articolato che aveva davanti a sé la sfida di realizzare una nuova strada in cui Sicurezza e Viabilità viaggiassero insieme.

Questo ha comportato la necessità di prestare particolare attenzione a non interrompere in modo invasivo la viabilità ordinaria, consentendo la percorribilità della strada attraverso bretelle di supporto e di prevedere una serie di accorgimenti per ridurre il rischio di eventuali incidenti per chi doveva transitare nella strada durante i lavori.

Da questo punto di vista, la realizzazione del sottopasso è stata una delle opere più problematiche, ma abbiamo agito cercando di ridurre al minimo l'impatto sui cittadini che hanno le loro abitazioni lungo il percorso della strada, insieme a numerose attività commerciali ed anche turistiche presenti nell'area. Abbiamo fatto in modo di ridurre al massimo i disagi, salvaguardando la sicurezza degli utenti, anche se questo ha comportato qualche problema in più dal punto di vista gestionale.

Com'è stata la collaborazione tra i diversi protagonisti del progetto?

Quando ci s'impegna a realizzare un'opera di questa portata è fondamentale poter lavorare con serenità insieme a tutti i protagonisti di un'avventura del genere.

Da questo punto di vista i buoni rapporti, il rispetto e la collaborazione con tutti i preposti al cantiere non sono mai mancati: siamo riusciti ad ottenere per tutte le parti la migliore mediazione possibile, raggiungendo un risultato che è nel complesso il massimo per tutti. Le problematiche che inevitabilmente vengono a crearsi nello svolgersi di un simile impegno sono state risolte insieme nelle riunioni settimanali di coordinamento del cantiere in un clima disteso e costruttivo.

Si tratta di un'opera molto attenta a ridurre al minimo gli impatti ambientali? Che soluzioni avete adottato?

Oggi non è più possibile prescindere da un atteggiamento responsabile nei confronti dell'ambiente, applicando tutte le soluzioni che lo sviluppo della tecnologia e delle tecniche ambientali ci mettono a disposizione. Le strade non devono essere solo per i mezzi a motore, ma devono tenere in considerazione tutti gli utenti, dai ciclisti ai pedoni e la sicurezza è un imperativo per tutti. Oltre ai quasi 7000 mq di pista ciclabile che abbiamo realizzato per rendere questa strada urbana ancora più a misura d'uomo, mi fa piacere ricordare l'uso di particolari materiali di derivazione biologica per la pavimentazione, il sistema di fito-depurazione, l'attenzione anche all'aspetto estetico, con le staccionate in legno e la piantumazione con oltre 215 piante che dà respiro ecologico ma anche sociale all'opera.



Nuovo Sottopasso: tempi rapidi e attenzione alla sicurezza

Il geometra Michele Miazzi, del Settore Infrastrutture di Carron, ci ha parlato in particolare degli aspetti tecnici e delle fasi salienti della lavorazione relativa al sottopasso di intersezione tra via Vallenari e via Martiri della Libertà. Ma anche degli aspetti relativi alla sicurezza in cantiere.

Geometra Miazzi, quali soluzioni avete adottato nella realizzazione dell'opera?

È stato realizzato un impalcato di 70 metri con il varo di 34 travi prefabbricate, posate nell'arco di due giorni, con una larghezza variabile dai 22,65 m ai 27,65 m, sopra le quali è stata realizzata la soletta armata necessaria alla realizzazione della nuova rotatoria indispensabile al deflusso della viabilità di superficie. All'interno delle travi, a forma trapezoidale, abbiamo predisposto le tubazioni per il

passaggio dei sottoservizi di collegamento tra un lato e l'altro del sottopasso. Quest'ultimo è composto da 242 diaframmi di spessore variabile dai 100 cm ai 50 cm. Le pareti interne del sottopasso sono state rivestite con 4.300 mq di blocco leca colorato. Alle estremità dell'asse trasversale dell'impalcato sono state realizzate due scale d'emergenza, tenuto conto del prolungato tratto in trincea della sede stradale, mentre nella parte centrale, sottostante l'impalcato è stata collocata una barriera spartitraffico amovibile di 40 metri per consentire la deviazione del traffico in caso d'incidente.

Avete congiunto la nuova struttura ad un sottopasso già esistente. In che modo?

Chiudendo completamente il sottopasso alla viabilità e deviandolo lungo le bretelle di superficie.

A tal proposito il programma lavori di progetto prevedeva la chiusura totale dell'intero sottopasso per la durata di 45 giorni, ma grazie alla collaborazione di tutte le maestranze siamo riusciti ad anticipare l'apertura di 15 giorni, risolvendo tempestivamente il disagio procurato alla viabilità. Inoltre è stato eseguito lo sbancamento totale di tutti i 18.000 mc di materiale riciclato precedentemente steso per consentire l'apertura del primo sottopasso. Il volume

di scavo del nuovo sottopasso realizzato è stato invece di 30.000 metri cubi di materiale. In totale ora la lunghezza, tra sottopasso vecchio e nuovo, è di 350 metri, con una luce netta sotto l'impalcato di m 5,10. Il sottopasso è formato da due corsie per senso di marcia, ognuna di m 3,75, più le banchine esterne di 100 e 50 cm.

Quali sono state le accortezze relative alla sicurezza in cantiere?

Tutte le lavorazioni sono state oggetto di attenta programmazione in team fra il nostro ASPP e il CSE che ogni settimana tenevano riunioni di coordinamento con i responsabili di tutte le ditte operanti in cui venivano discusse le procedure da osservare per la realizzazione delle opere in sicurezza. Inoltre la nostra impresa presidiava costantemente il cantiere con i preposti alla sicurezza (assistenti e capisquadra) che vigilavano sul rispetto di quanto prescritto. Le difficoltà di gestione delle singole fasi dell'opera sono state molteplici per la presenza di sottoservizi (linee elettriche da 20.000 volt, condotte gas in media pressione, elettrodotti da 132 Kv), di traffico aperto, ma sempre superate con la programmazione nell'ottica della sicurezza al primo posto.

Strada Vallenari Bis: a misura di cittadino

La nuova via Vallenari è pronta: una strada che finalmente sgrava del traffico di passaggio l'abitato di Favaro Veneto, rendendo il centro cittadino più vivibile e a misura d'uomo. Lungo la strada corre ora una pista ciclabile realizzata con materiali innovativi ed ecologici. Il geometra Cristiano Casarin ci ha fatto il punto sulle fasi principali dei lavori per la realizzazione della nuova strada.



Geometra Casarin, per quali aspetti si caratterizza la nuova Vallenari Bis?

Direi innanzitutto per l'attenzione all'impatto che la strada ha sull'abitato circostante, che è minimo. Per questo abbiamo installato ad esempio 425 ml di barriere fonoassorbenti, che vanno a ridurre l'incidenza del rumore prodotto dal traffico. In questo senso è stata eseguita anche un'indagine fonometrica, che ha rilevato come i livelli di rumore fossero pienamente nella norma. Inoltre la nuova pista ciclabile, che corre lungo tutta la strada per circa 2,5 km e che si estende per 6.250 mq, è stata realizzata con Biostrasse, un materiale ecologico

formato da un conglomerato cementizio con additivi che rispondono a requisiti di eco-compatibilità. Anche per la stessa strada Vallenari è stato utilizzato un particolare tipo di asfalto drenante e fonoassorbente, che serve per far defluire al meglio l'acqua piovana e abbattere l'inquinamento acustico.

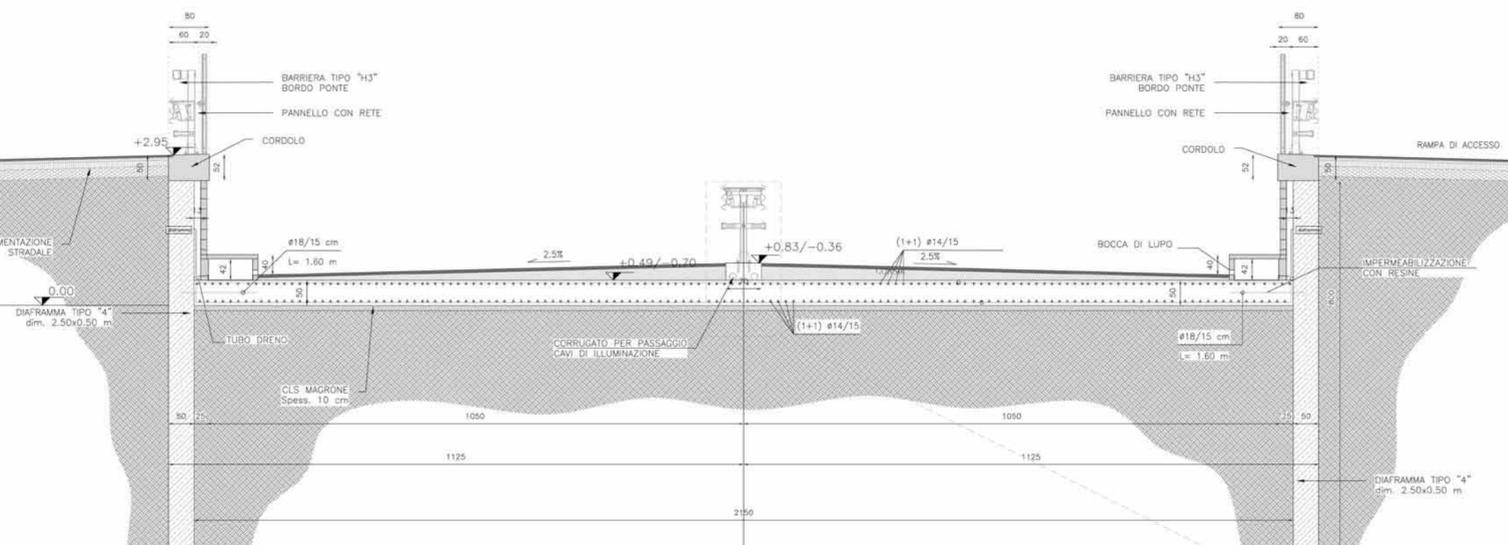
Può darci qualche altro dato quantitativo sui materiali utilizzati?

Per l'intera strada Vallenari sono stati stesi 40.000 mq di asfalto. Lungo la strada è stato installato inoltre 1 km di guard-rail. Ai lati della strada poi, anche qui nell'ottica

di ridurre l'impatto con il territorio circostante, sono stati piantati 6.500 mq di aiuole a verde e 215 alberi.

Ci sono stati particolari problemi incontrati durante i lavori?

Particolari problemi non ne abbiamo avuti. Sicuramente siamo stati impegnati sul fronte delle interferenze dei sottoservizi, ma tutto è stato risolto grazie all'ottimo lavoro svolto in collaborazione con la Direzione Lavori. Da segnalare il fatto che abbiamo ridotto al minimo le deviazioni alla viabilità, riuscendo a mantenere la vecchia Via Vallenari aperta al traffico veicolare anche durante i lavori.



Lavori in corso per reagire alla crisi

Continua l'impegno dell'azienda con nuovi cantieri in Italia e all'estero

In una recente intervista sul bilancio del 2011 e le prospettive per il 2012 il Presidente di Carron S.p.A. Diego Carron ha così commentato: "In una situazione di mercato certamente complessa è fondamentale per noi essere impresa di prossimità che sviluppa relazioni molto forti con i propri clienti e con i territori. A questo scopo, abbiamo strutturato un modello organizzativo flessibile, in cui c'è grande attenzione al servizio. Abbiamo continuato ad investire in modo sistematico in attività di formazione interna e nella sicurezza sul luogo di lavoro, un valore ma anche una disciplina che permea tutto l'agire aziendale. Questo approccio ci ha permesso di dimezzare il numero di infortuni negli ultimi cinque anni, passati da 20 a 9. Un altro punto di forza è rappresentato dall'innovazione, che in Carron applichiamo nei processi organizzativi per rispondere ad un mercato che esige tempistiche sempre più vincolanti ma anche nelle soluzioni tecnico-costruttive, nei materiali, nella qualità e nel rispetto degli standard di efficienza e sostenibilità."

Nel 2011, la Carron ha portato a termine importanti cantieri come il nuovo quartier generale della Diesel, noto brand della moda in provincia di Vicenza, il completamento, ristrutturazione e adeguamento degli immobili, nonché le sale operatorie del presidio Ospedaliero di Conegliano, la realizzazione del nuovo centro commerciale Le Terrazze a La Spezia, il completamento del restauro di Palazzo Dondi dell'Orologio a Padova e i lavori per la realizzazione della Variante di Molise sulla S.R. 50 del Grappa e del passo Rolle nel Comune bellunese di Sovramonte, mentre sono

in corso i lavori per le nuove strutture e il "Visit Center" dell'Orto Botanico della città patavina.

Attualmente la società è impegnata nella realizzazione dell'Atelier Bottega Veneta, nuova sede di uno dei principali player del lusso mondiale. Sul settore delle opere infrastrutturali è impegnata nei lavori della terza corsia dell'autostrada A4 da Quarto d'Altino a San Donà concesse in appalto da Autovie Venete Spa e nelle opere complementari del passante Mestre - Casale sul Sile per Veneto Strade S.p.A..

A Livellonazionale, la Carron sta lavorando all'ampliamento dell'aeroporto di Bologna, la costruzione di diciannove edifici per il progetto di edilizia residenziale sperimentale in Via Rasario a Milano, la progettazione e realizzazione di quattro edifici a torre a destinazione residenziale per il progetto "Una Comunità per Crescere" in via Cenni a Milano, ambedue gestiti da "Polaris Investment Italia SGR S.p.A." per conto del fondo "Abitare Sociale 1". La Carron infine è impegnata nei lavori di ammodernamento della Strada Provinciale ex Paullese nel tratto "Crema - Spino d'Adda" e, nell'isola di Malta, sta lavorando alla ristrutturazione di Fort St. Elmo per conto del Governo.

Complessivamente nel 2012 la società ha registrato risultati in crescita: ricavi per 121,4 milioni di euro, con un aumento del 2,3% sull'esercizio precedente. In crescita anche l'Ebitda, che ha toccato quota 9,68 milioni di euro, con un'incidenza pari al 7,97% sul valore complessivo della produzione.

Attualmente, la Carron occupa direttamente più di 200 dipendenti e attraverso l'indotto contribuisce alla creazione di altri 600 posti di lavoro. Il portafoglio ordini per il 2012 a circa 481 milioni di euro, distribuiti sulle principali aree del nord Italia, attraverso opere infrastrutturali, anche in partenariato pubblico privato e opere civili.



VIA TORINO MESTRE



ADRIA-ROVIGO



VARIANTE MOLISE

IN CANTIERE Luglio 2012 Numero speciale Mestre

Registrazione Tribunale di Treviso
N° 472 del 5/4/08

Responsabile del progetto: Arianna Carron

Editore e proprietario: Carron S.p.A.

Foto: archivio Carron, Arcangelo Piai

Stampa: Grafiche Antiga, Cornuda

Redazione

Carron S.p.A. via Bosco 14/1
31020 San Zenone degli Ezzelini (Tv)
info@carron.it, tel. 0423/9657

