



Fascicolo 7.4.1 (2024)

Alla **Regione Emilia-Romagna**

Settore Governo e Qualità del Territorio

Area disciplina del governo del territorio, edilizia privata, sicurezza e legalità

P.O. espressione dell'intesa della regione sulle opere pubbliche di interesse statale

giuridicoterritorio@postacert.regione.emilia-romagna.it

e, p.c.

Al **Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture**

Dipartimento per le Infrastrutture, gli Affari Generali ed il Personale

D.G. per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali

dg.prog-div03@pec.mit.gov.it

Al **Comune di Rimini**

Dipartimento Pianificazione e Gestione territoriale

sportello.edilizia@pec.comune.rimini.it

A **AiRimum S.p.A.**

airimum2014@pec.it

Oggetto: D.P.R. 18 APRILE 1994, N. 383 E S.M.I. "AEROPORTO INTERNAZIONALE "FEDERICO FELLINI" DI RIMINI - SAN MARINO. PIANO DI MESSA IN SICUREZZA ACCESSIBILITÀ DELL'AEROPORTO". ESPRESSIONE DEL PARERE DI COMPETENZA AI FINI DELL'ACCERTAMENTO DELLA CONFORMITÀ URBANISTICA E TERRITORIALE.

Facendo seguito alla richiesta di accertamento di conformità urbanistica e territoriale del Piano di messa in sicurezza accessibilità dell'Aeroporto in oggetto, formulata con nota regionale 07/03/2024.0245112.U, acquisita al protocollo provinciale n. 4810 del 08/03/2024 e sulla base della documentazione sin qui resa disponibile da ENAC, si riscontra quanto segue.

1. PREMESSA

Il progetto approvato dalla Direzione Centrale Enac con note n. 44309-P del 06/04/2023 e n. 76706-P del 14/06/2023 non è stato oggetto di precedenti valutazioni da parte di questo Ente.

Dalla documentazione predisposta dalla società di gestione dell'aeroporto, si evince che i previsti interventi, di cui si chiede una valutazione nell'ambito del procedimento ex DPR 383/1994 e s.m.i., coinvolgono principalmente il territorio del Comune di Rimini, fatta eccezione per il fabbricato attualmente ospitante gli impianti denominati "Aiuti visivi luminosi" (AVL), ubicato nel territorio comunale riccionese, di cui la Tav. PD-A-01-0006-00 ne prospetta la defunzionalizzazione (non viene specificato invece se le previsioni si spingano sino alla demolizione a seguito della delocalizzazione delle attività).

Le finalità prefissate dal Piano di messa in sicurezza e accessibilità – di cui la Relazione progettuale ne asserisce la coerenza con il redigendo Piano di Sviluppo Aeroportuale¹ – mirano essenzialmente a:

¹ Il Piano di Sviluppo Aeroportuale (PSA), che in letteratura tecnica prevalentemente anglosassone, è anche denominato Master Plan, rappresenta attualmente in Italia l'unico strumento di previsione, pianificazione e di programmazione degli interventi di sviluppo aeroportuale, riconosciuto dalla normativa vigente in materia,

- implementare il Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA);
- razionalizzare la viabilità interna aeroportuale;
- migliorare la sicurezza stradale, attraverso la previsione di opere di sistemazione delle aree esterne e di accesso all'aeroporto come descritte negli elaborati tecnici allegati al procedimento;

La Regione Emilia Romagna, competente alla formulazione dell'Intesa ex DPR 383/94, ha invitato le amministrazioni interpellate ad accertare la coerenza dell'intervento ai pertinenti strumenti di pianificazione, anche in relazione:

- alle possibili ottimizzazioni con la rete delle piste ciclabili esistenti e/o previste verso la città di Rimini, compresa la presenza di adeguate aree di parcheggio biciclette;
- al collegamento del Polo con il Trasporto Pubblico Locale compresa la corretta localizzazione delle fermate all'interno dell'area di competenza, anche delle linee regionali;
- al corretto inserimento paesaggistico dell'opera nel territorio;
- alle infrastrutture e mitigazioni aggiuntive eventualmente richieste dai piani.

La verifica di congruenza dell'intervento nei confronti della **pianificazione territoriale provinciale** è stata condotta in autonomia da questo Servizio poiché l'elaborato predisposto nell'ambito della procedura, ovvero la Tav. PD-A-01-0005-00 (D1 - Stralcio strumenti urbanistici), non contiene la lettura del PTCP essendo dispiegato alla sola "scala" comunale.

2. VALUTAZIONI IN MERITO ALLE PREVISIONI DEL PTCP

Dai documenti sopra richiamati e dalle elaborazioni cartografiche effettuate, si è potuto appurare che le opere intercettano i seguenti ambiti, sistemi ed elementi del PTCP:

- 1) **Zone di particolare interesse paesaggistico ambientale** (Tav. B/1, art. 5.3 delle NdA), per quanto riguarda la porzione di sud-est, ove è previsto un nuovo tratto stradale di accesso all'area aeroportuale;
- 2) **Paleofalesia** (Tav. B/1, art. 5.3 co. 12 delle NdA), per l'insieme delle trasformazioni che interessano la porzione dell'area d'intervento posta a mare della Via Flaminia;
- 3) **Strade Storiche Extraurbane** (Tav. B/1, art. 5.9 delle NdA), limitatamente agli interventi a ridosso del tracciato della via Flaminia, oggi SS16;
- 4) **Aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale** (Tav. A, art. 1.5 delle NdA) per quanto riguarda la porzione di sud-est, ove è previsto un nuovo tratto stradale di accesso all'area aeroportuale;
- 5) **Varchi a mare dei principali corridoi fluviali da riqualificare** (Tav. A, Art. 1.6 delle NdA) per la medesima porzione indicata al punto precedente; per questo tematismo si richiama anche la **Sub-unità di paesaggio dei varchi a mare** cartografato alla Tav. C/1 di cui all'art. 1.4 delle NdA;
- 6) **Ambiti agricoli periurbani** (Tav. A, art. 9.9 delle NdA) per la medesima porzione indicata ai punti 5) e 6);
- 7) **Polo funzionale Aeroporto Fellini** (Tav. A, art. 8.1 e art. 11.2, co. 2 lett. d, delle NdA) per l'intervento nel suo complesso;

Nel merito dei suddetti tematismi territoriali e delle relative disposizioni si illustra quanto segue.

- 1) Relativamente alle **zone di particolare interesse paesaggistico ambientale**, l'art. 5.3, comma 8, delle NdA del PTCP dispone che le linee di comunicazione viaria sono ammissibili *"qualora siano previste in strumenti di pianificazione nazionali, regionali e provinciali ovvero, in assenza di tali strumenti, previa verifica della compatibilità rispetto alle caratteristiche ambientali e paesaggistiche del territorio interessato. I progetti delle opere dovranno in ogni caso rispettare le condizioni ed i limiti derivanti da ogni altra disposizione del presente Piano ed essere sottoposti alla valutazione di impatto ambientale, qualora prescritta da disposizioni comunitarie, nazionali e regionali"*.

Inoltre, il successivo comma 9 dispone che: *"La subordinazione alla eventuale previsione mediante gli strumenti di pianificazione e/o di programmazione di cui all'ottavo comma non si applica alla realizzazione di strade [...] che abbiano rilevanza meramente locale, in quanto al servizio della popolazione di non più di un Comune, ovvero di parti della popolazione di due Comuni confinanti, ferma restando la sottoposizione a valutazione di impatto ambientale delle opere per le quali essa sia richiesta da disposizioni comunitarie, nazionali o regionali."*

Pertanto, il nuovo tratto stradale di accesso ad una porzione dell'area aeroportuale può ritenersi compatibile con le disposizioni del PTCP per tale ambito, alla luce del fatto che:

propedeutico alla realizzazione degli interventi all'interno del sedime aeroportuale di proprietà dello Stato. La valenza urbanistica dello strumento è dichiarata dall'art. 1, comma 6 del DL 251/95 (convertito in L. 351/95). Riguardo alla natura ed ai contenuti del PSA si veda:

- la circolare del Ministero dei Trasporti e della Navigazione e del Ministero dei Lavori Pubblici del 23/2/1996 n. 1408;
- le "Linee guida per la redazione dei Piani di sviluppo aeroportuale", emanate da ENAC in data 01/10/2001;
- l'art. 714 del Codice della Navigazione.

- l'opera viaria rientrerebbe nel redigendo Piano di Sviluppo Aeroportuale, che la vigente normativa in materia riconosce come strumento pianificazione e di programmazione di settore (vedi nota 1) ed assolve la condizione posta dal suddetto art. 5.3 comma 8;
- le caratteristiche dimensionali della stessa opera risultano di modesta entità, di per sé non richiedenti uno screening di impatto ambientale, mentre per l'intervento nel suo complesso è stata pronunciata l'esclusione dalla procedura di VIA.

La pronuncia di compatibilità di questo intervento deve tuttavia ritenersi subordinata alla piantumazione di essenze di alto fusto ed elevata massa vegetale sull'area posta tra il sedime stradale di progetto e la via Flaminia. Tali peculiarità si ritengono appropriate al contesto di particolare interesse paesaggistico-ambientale in cui l'opera ricade. La zona alberata di nuovo impianto potrà così caratterizzarsi per i positivi effetti ecosistemici apportati e per una funzione di schermatura visiva dell'infrastruttura.

- 2) Relativamente alla **paleofalesia**, l'art. 5.3, comma 12, del PTCP pone il divieto di movimentazioni di terreno che portino ad una modifica dell'andamento planoaltimetrico rilevabile dal piano di campagna.

Gli interventi di sistemazione previsti sulle aree a mare della via Flaminia (SS16 Adriatica) potranno intendersi compatibili con la suddetta disposizione di PTCP qualora non implicino movimentazioni di terreno capaci di alterare in maniera apprezzabile il profilo orografico sotteso alla tutela geomorfologica o qualora, a seguito di analisi più approfondite, risulti che l'areale della paleofalesia (inteso come la superficie occupata tra il ciglio ed il piede della scarpata costituente la stessa paleofalesia) non sia interessato dal progetto.

Occorre pertanto integrare la documentazione con specifici elaborati tesi ad evidenziare le modifiche planoaltimetriche a mare e/o verificare geologicamente e morfologicamente il concreto posizionamento della paleofalesia nel tratto interessato dall'intervento.

- 3) Con riguardo alle **strade storiche extraurbane**, l'art. 5.9, comma 2, del PTCP dispone l'obbligo per gli strumenti di pianificazione comunale di sottoporre a specifiche prescrizioni di tutela la viabilità storica individuata dal PTCP e gli ulteriori tratti di viabilità storica di rilevanza locale individuata nella redazione degli strumenti urbanistici. L'obbligo di tutela riguarda sia gli aspetti strutturali sia l'arredo e le pertinenze. In particolare, spetta agli strumenti comunali l'individuazione di adeguate fasce di rispetto e la selezione dei tracciati storici che possono costituire assi di connessione secondari della rete ecologica implementata a livello locale. In ogni caso, la viabilità storica non può essere soppressa né privatizzata o comunque alienata o chiusa salvo che per motivi di sicurezza e di pubblica incolumità.

L'intervento proposto si potrà ritenere compatibile/conforme col PTCP qualora non siano previste alterazioni del tracciato della Via Flaminia né modificazioni morfologiche lesive della sua riconoscibilità.

Per dimostrare effettivamente il rispetto di tali condizioni occorre una migliore illustrazione della localizzazione (anche su base catastale) delle opere accessorie previste (marciapiedi, allargamenti, nuovi accessi, tombinamenti, recinzioni) e delle relative caratteristiche, non solo per stimare il mantenimento della consistenza attuale della sezione stradale ma anche per valutare se, nell'ambito delle alternative progettuali, quella prescelta limiti al minimo le interferenze con detta viabilità storica.

A tal proposito, si chiede di approfondire e motivare adeguatamente l'esigenza tombinamento del fosso e del restringimento della pertinenza stradale per realizzare un nuovo percorso pedonale (delimitato da recinzione) finalizzato a collegare il "parcheggio dipendenti" e "mezzi di servizio" con il "parcheggio fornitori" aggirando, lato SS Adriatica, l'impianto carburanti.

- 4) Relativamente all'interessamento di una porzione territoriale inclusa tra le **aree di collegamento ecologico di rilevanza regionale**, l'art. 1.5 comma 2 delle NdA di PTCP auspica e promuove la *"realizzazione di progetti di dettaglio, da sviluppare anche a scala intercomunale e comunale, volti a definire gli elementi di fragilità e di discontinuità, le condizioni di trasformazione e le misure di intervento finalizzate alla conservazione degli habitat esistenti"* e si preoccupa di evitare "la deframmentazione dei corridoi e delle aree di collegamento ecologico con particolare riferimento alle criticità rilevabili in relazione al sistema insediativo e alle interferenze con il sistema infrastrutturale esistente e programmato".

La progettualità non sviluppa alcuna delle tematiche sopra indicate. In merito a tale ambito si ritiene la previsione stradale non coerente con le previsioni del PTCP in quanto contribuisce all'ulteriore frammentazione dell'area ecologica di rango regionale. Tuttavia, poiché la disposizione provinciale non assume un carattere prescrittivo se non associata ad altri tematismi, si ritiene che il progetto possa essere reso compatibile subordinatamente al recepimento della condizione dettata al precedente punto 1).

- 5) In merito al **varco a mare da riqualificare** insistente sulla medesima porzione indicata al punto precedente, l'art. 1.6, comma 1 lett. a) delle NdA del PTCP dispone: *"I varchi a mare costituiscono le uniche porzioni residue di territorio ineditato ricomprese nel tessuto edilizio molto denso della conurbazione costiera e rappresentano occasione unica per garantire l'attestazione al mare e all'arenile della rete ecologica provinciale. Sulla base degli approfondimenti condotti nel Quadro conoscitivo relativamente ai varchi a mare e agli ambiti di valore connettivo per la rete ecologica e fruitiva, il PTCP nella Tavola A opera una prima individuazione di massima e promuove la realizzazione di progetti specifici volti al recupero delle aree degradate, alla salvaguardia delle aree libere da edificazione, al potenziamento e alla valorizzazione delle connessioni, all'integrazione del sistema fruitivi costiero e alla rete di spazi interstiziali e rurali periurbani. I Comuni nella redazione degli strumenti urbanistici e nella specificazione della rete ecologica locale, devono comunque fare riferimento agli approfondimenti contenuti nel Quadro conoscitivo – Sistema Ambientale del Piano."*.

La progettualità all'esame non assume alcuna specifica connotazione volta al recupero od alla riqualificazione della porzione territoriale tutelata. Nel contesto procedimentale di che trattasi, la nuova previsione viaria si ritiene non coerente con le previsioni della pianificazione territoriale. Tuttavia, poiché la disposizione provinciale non assume un carattere prescrittivo se non associata ad altri tematismi, si ritiene che il progetto possa essere reso compatibile subordinatamente alla condizione dettata al precedente punto 1), ovvero alla creazione e mantenimento nel tempo di una zona alberata di nuovo impianto sulla porzione residua di quella da occupare con il sedime stradale.

- 6) Negli **ambiti agricoli periurbani** (AAP), l'art. 9.9 delle NdA del PTCP contempla il mantenimento della conduzione agricola dei fondi affidando ai Piani strutturali comunali la definizione di obiettivi prestazioni ed interventi ammessi e l'individuazione di particolari dotazioni ecologiche al fine di migliorare l'ambiente urbano.

Il tematismo si sovrappone a quelli individuati ai precedenti punti 1), 4) e 5) e, al pari di quanto ivi descritto, le opere di progetto che si prevedono su questa porzione territoriale (nuova strada di accesso) non sono coerenti con le indicazioni del piano territoriale di coordinamento.

Tuttavia, si ritiene che progetto possa essere reso compatibile con la suddetto ambito a condizione che non sia prevista nuova edificazione e che la parte prevalente della porzione territoriale di AAP coinvolta assuma la valenza di una dotazione ecologica, ovvero una fascia verde alberata con carattere intensivo, come già osservato al punto 1).

- 7) Con riferimento all'insieme dei **poli funzionali** individuati dal PTCP, l'art. 8.1 comma 1 delle NdA fissa alcuni obiettivi, tra cui:

- il contenimento e la riduzione dell'impatto ambientale e in particolare il consumo di risorse non rinnovabili;
- il miglioramento dell'accessibilità alla scala urbana e alla scala territoriale e regionale, sia con il trasporto collettivo che con quello privato e la mobilità non motorizzata;

Il successivo comma 2, nel precisare che i poli funzionali sono individuati con cartografie puramente simboliche nella Tav. A del PTCP, elenca le funzioni e le scelte strategiche per ciascun polo funzionale provinciale. Con riferimento al polo aeroportuale esistente "F. Fellini", il PTCP evidenzia che *"appare strategico il completamento della rete infrastrutturale per i passeggeri (TRC, miglioramento dell'accessibilità stradale, anche in relazione alla nuova gerarchia della viabilità, connessa alla realizzazione della nuova SS16."*.

Al successivo comma 3, il PTCP prevede inoltre che per i poli funzionali deve essere sottoscritto un Accordo territoriale ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000, oggi art. 58 della L.R. 24/2017, fra la Provincia, il Comune o i Comuni nel quale il polo ricade, nonché la Regione nei casi ove siano coinvolte sue specifiche competenze.

Infine, l'art. 11.2 comma 2 lett. d) delle NdA precisa che il Piano provinciale *"assume e promuove [...] il potenziamento dell'Aeroporto "Federico Fellini" nel suo ruolo internazionale e come parte del sistema aeroportuale emiliano – romagnolo, attraverso interventi di adeguamento tecnologico, di ampliamento dei servizi interportuali e delle condizioni di accessibilità territoriale, di trasformazione dei sistemi di gestione secondo modalità più competitive ed integrate con la rete delle concessioni nazionali. L'aeroporto valorizzato e interconnesso efficacemente con la rete stradale e con la rete ferroviaria costituisce punto di riferimento per la localizzazione di funzioni rare e specialistiche e per un nuovo processo di riqualificazione dell'intorno urbano e territoriale."*.

Le previsioni del PTCP sono ulteriormente dettagliate nel capitolo 5.1 del Quadro Conoscitivo – Sistema Relazionale, che si riporta in allegato.

Il progetto si configura come un ampliamento del polo funzionale aeroportuale, la cui perimetrazione, a seguito dell'esproprio ed acquisizione al demanio statale delle aree a mare della via Flaminia, sarà significativamente variata.

Sebbene l'individuazione nella Tav. A del PTCP non assuma un carattere prescrittivo, il polo funzionale aeroportuale è tra quelli muniti di vera e propria perimetrazione e non di una mera simbologia ideogrammatica. L'intervento si reputa non conforme al PTCP e pertanto necessitante di una rettifica cartografica della Tav. A. Tale modifica si ritiene possibile nell'ambito della fattispecie dal DPR 383/1994 che, al pari di altre procedure speciali, risulta fatta salva (v. DGR Emilia Romagna n. 1956/2021) dal nuovo regime pianificatorio disposto con gli artt. 24 e 76 della L.R. 24/2017.

Per lo stesso motivo si ritiene che anche l'accordo territoriale, richiesto dall'art. 8.1, co. 3, del PTCP per lo sviluppo del polo funzionale aeroportuale, possa essere surrogato con la medesima procedura speciale – la quale contempla il coinvolgimento degli organi istituzionali competenti per l'approvazione del progetto proposto nell'ambito della conferenza di servizi ex artt. 14-14quinquies L. 241/90, cui anche questo Ente è tenuto a partecipare – ovvero dal raggiungimento dell'intesa Stato-Regione di cui all'art. 3 comma 1 del DPR 383/94.

3. VALUTAZIONI IN MERITO AI RISCHI AMBIENTALI DEL PTCP

Riguardo alle tematiche ambientali interessate, si riconosce che l'ambito d'intervento:

- non è soggetto a vincolo idrogeologico (R.D.L. n. 3267/1923);
- non è ricompreso in nessuno degli ambiti vulnerabili della falda come da tavola D del PTCP e non sono presenti pozzi ad uso acquedottistico;
- ricade all'interno delle aree soggette ad alluvioni frequenti (elevata probabilità – P3) dell'Ambito territoriale del Reticolo di Bonifica come cartografate nel P.G.R.A. 2019 per le quali si applicano le disposizioni di cui all'art. 21 comma 2 delle NTA del PAI;
- ricade parzialmente all'interno dell'area data in concessione per lo sfruttamento di acque minerali e termali denominata "Miramare", rilasciata con Provvedimento della Provincia di Rimini n. 38/2011 all'Istituto Talassoterapico di Rimini, all'interno della quale, ai sensi dell'art. 3.7 comma 3 lett. d delle NdA del PTCP, è vietata la *"dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade"*;

4. CONCLUSIONI IN MERITO ALLA VERIFICA DI COMPATIBILITA' TERRITORIALE

Alla luce di quanto sopra, ed in particolare di quanto evidenziato al paragrafo 2, si riscontra la mancata conformità del progetto con le previsioni del PTCP, seppure limitata alla modifica di perimetrazione del polo funzionale esistente ed alla necessità di ricorrere proceduralmente all'Accordo territoriale ex art. 58 L.R. 24/2017.

Ulteriori aspetti di non conformità potrebbero emergere alla luce degli approfondimenti progettuali richiesti (paragrafo 2 punto 2) e 3) o del mancato recepimento delle condizioni espresse.

Si ritiene quindi necessario il ricorso alla procedura prevista all'art. 3 del DPR 383/1994.

5. ULTERIORI CONSIDERAZIONI

Con riferimento all'invito della Regione Emilia Romagna a valutare ulteriori elementi di coerenza e compatibilità territoriale, lo scrivente Servizio ritiene che l'intervento, pur se orientato ad un miglioramento dell'accessibilità della struttura dalla rete stradale, non fornisca un quadro conoscitivo esaustivo sull'attuale situazione di accessibilità motorizzata e pedonale estesa al contorno e non risolva a dovere i nodi e le criticità esistenti. In particolare:

- sotto il profilo dell'accessibilità pedonale, si evidenzia come l'attraversamento dei pedoni dal nuovo parcheggio a mare della Flaminia avvenga ancora per mezzo di strisce pedonali assistite da un impianto semaforico a chiamata, il che non rappresenta un auspicabile standard di qualità e di sicurezza, anche tenuto conto che la particolare categoria di utenti è contraddistinta da bagagli al seguito. Sotto tale aspetto si chiede di valutare, ad esempio, la realizzazione di un sottopasso di adeguata dimensione (corredato dei necessari presidi antiallagamento) e di fornire maggiori ragguagli in merito alla rete dei percorsi pedonali serventi il nuovo parcheggio su aree di acquisizione, la loro accessibilità alle diverse categorie di utenti, la presenza di recinzioni a delimitazione delle aree.
- non risulta indagato, o semplicemente illustrato, il tema delle connessioni dell'aeroporto con la rete di trasporto pubblico (BUS, TRC, Ferrovia) e se o come l'intervento attuale si inserisca in una cornice più ampia in cui nuovi e futuri interventi potrebbero influire sul miglioramento definitivo dello status quo. Tra questi si cita, a titolo esemplificativo, lo studio di fattibilità per il collegamento dell'aeroporto con la fermata TRC di Miramare. Ulteriore aspetto che merita di essere approfondito è il tema dell'accessibilità per quelle particolari categorie di mezzi autorizzati (bus, NCC, taxi) provenienti

da Riccione, i quali per entrare nell'area aeroportuale parrebbero costretti ad arrivare alla rotatoria posta all'altezza di Fiabilandia e svoltare in direzione sud onde imboccare il varco d'ingresso previsto.

Inoltre, a fronte della consapevolezza che una maggiore qualità ambientale intrinseca delle aree in trattazione può essere componente e volano per l'atteso *"nuovo processo di riqualificazione dell'intorno urbano e territoriale"*, si ritiene che la progettualità dovrebbe affrontare con maggiore attenzione le seguenti tematiche ambientali e paesaggistiche:

- la qualificazione del fronte urbano anche nell'intento di fornire un'identità al luogo e vederlo correttamente inserito nel contesto;
- la mitigazione degli impatti di vaste aree a parcheggio;
- la copertura arborea delle aree oggetto d'intervento anche in relazione all'entità degli abbattimenti delle alberature esistenti (alcune delle quali di pregio ornamentale-vegetazionale);
- l'impermeabilizzazione dei suoli.

Si rappresenta infine che:

- 1) la documentazione risulta sprovvista di una Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (VALSAT) attraverso cui analizzare gli impatti del progetto, le relative mitigazioni nonché gli eventuali monitoraggi;
- 2) sarebbe opportuno chiarire il rapporto intercorrente tra i contenuti del progetto in esame e quelli del redigendo Piano di Sviluppo Aeroportuale di cui si dichiara la congruenza;
- 3) l'articolazione dell'elaborato PD-A-01-0001 in sottosezioni (A1-Relazione Generale, B1-Relazione Tecnica Architettonica, B2-Inquadramento normativo e vincoli, H1-Interferenze) non trova riscontro nel sommario e nello svolgimento del documento, onde per cui si auspica un allineamento;
- 4) alla luce delle particolari modalità di concertazione inerenti i poli funzionali, della ripermimetrazione del limite aeroportuale e del trasferimento di talune attività/manufatti aeroportuali (AVL) dal territorio comunale di Riccione, si segnala la necessità di coinvolgere tale Ente locale nel procedimento.

Allegati:

- cap. 5.1 del Quadro Conoscitivo – Sistema Relazionale del PTCP

Il Segretario Generale
Dirigente del Servizio Pianificazione Urbanistica
Dott. Luca Uguccioni
(documento firmato digitalmente)

Allegato

(STRALCIO DEL QUADRO CONOSCITIVO – SISTEMA RELAZIONALE DEL PTCP)

5.1 L'aeroporto

L'aeroporto Federico Fellini costituisce una delle maggiori risorse per l'ottimizzazione dell'accessibilità della costa adriatica emiliano - romagnola rispetto ai traffici nazionali ed europei. La doppia nazionalità, garantita dall'accordo con San Marino conferisce, inoltre, allo scalo di Rimini la caratteristica di aeroporto internazionale e intercontinentale.

A riconoscimento della valenza strategica, il primo Ptcp prevede il potenziamento dell'aeroporto nel suo ruolo internazionale e come parte del sistema aeroportuale emiliano – romagnolo attraverso interventi di adeguamento tecnologico, di ampliamento dei servizi interportuali, di trasformazione dei sistemi di gestione secondo modalità più competitive ed integrate con la rete delle concessioni nazionali. Il piano dedica particolare attenzione al problema del miglioramento dell'interconnessione con il territorio prevedendo il collegamento privilegiato con la metropolitana di costa e con la rete ferroviaria attraverso il potenziamento della stazione di Miramare nel rispetto degli accordi e delle intese in essere fra Provincia di Rimini, Regione Emilia Romagna ed RFI (Rete Ferroviaria Italiana) finalizzati al miglioramento del trasporto ferroviario locale e con riferimento alle risultanze degli studi di settore regionali attualmente in corso. Tali collegamenti creano un'accessibilità efficace e complementare all'accessibilità stradale, garantita nel piano dal collegamento specializzato con la statale 16 e quindi con il casello autostradale di Rimini Nord e con la statale 72 per San Marino.

Attualmente il volume di traffico passeggeri è ancora prioritariamente legato al turismo balneare con prevalenza di voli charter, ma la prospettiva di sviluppo punta sulla destagionalizzazione e sull'incremento di collegamenti regolari con hub nazionali ed internazionali e sull'intensificazione delle tratte point to point potenziando l'attuale offerta di collegamenti nazionali giornalieri e collegamenti internazionali settimanali. Le principali caratteristiche tecniche dello scalo riminese non prevedono limitazioni alle operazioni di volo esistenti e potenziali. Nella prospettiva di crescita vanno infatti considerate le peculiarità dell'impianto che copre complessivamente una superficie di 370 ettari ed è dotato di una pista principale che si sviluppa eccezionalmente su 3.200 metri utilizzabili in lunghezza e di una seconda pista ausiliaria (taxiway) che misura 2.600 metri. L'aerostazione è allo stato attuale in grado di assorbire notevoli incrementi di traffico pari a 2,5 milioni di passeggeri/anno e magazzini per stoccaggio merci pari a 4.000 mq. In particolare per il traffico merci, l'acquisizione degli spazi attualmente in uso alle autorità militari consentirebbe di svolgere senza particolari difficoltà le principali funzioni logistiche e movimentazione dei carichi che caratterizzano uno scalo aeroportuale cargo di medio – grandi dimensioni.

Un prima ipotesi progettuale per l'incremento dell'attività aeroportuale, e per non far sì che l'aeroporto resti una enorme risorsa sottoutilizzata, è stato elaborato partendo dalle previsioni del Ptcp. L'idea di fondo del progetto è quella di accelerare l'inserimento dell'aeroporto nelle reti internazionali e nelle politiche globali da una parte e dall'altra di individuare l'aeroporto come motore della riorganizzazione dello spazio e del funzionamento del contesto locale, ridefinendo o portando a compimento le gerarchie funzionali delle infrastrutture su ferro e gomma che l'aeroporto reclama per garantire le necessarie intermodalità. Attraverso una progettazione integrata che punta sulla riconfigurazione degli spazi disponibili nell'area di accesso al complesso si punta ad ottenere un triplice risultato:

1. costruire una forte intermodalità aeroporto/ferrovia/autostrada
2. introdurre nuove destinazioni d'uso per dare vita ad una "antenna" di riferimento baricentrica per i servizi rari e specializzati
3. lavorare sul sistema degli spazi aperti per attribuire identità al luogo ed inserirlo nel paesaggio urbano e della costa.

Per quanto attiene al primo obiettivo si ipotizza una grande piazza coperta che includa sotto il suo tetto la nuova sala di ingresso all'aeroporto, la stazione di arrivo della monorotaia dalla ferrovia nazionale e del Trc, l'uscita del sistema dei parcheggi servizi dal nuovo disegno di strade interrate che liberano in tal modo il piano di campagna per il traffico lento e pedonale.

La complessità funzionale (secondo obiettivo) è affidata alla nuova spina di edifici realizzata lungo la direttrice strutturante l'area di accesso a mare dell'aeroporto e direttamente collegata con la zona alberghiera esistente, mentre l'attenzione riservata al disegno degli spazi aperti (terzo obiettivo) è strettamente legata agli obiettivi di riqualificazione dell'area del Marano (ivi compreso il polo del wellness) attraverso la quale si può ipotizzare un collegamento verde direttamente al mare.



SR - Schema 10 –Razionalizzazione della mobilità provinciale

Fonte: servizio mobilità della Provincia di Rimini