



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](mailto: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](mailto:dg.prog-div03@pec.mit.gov.it)

Al **Comune di Rimini**  
Dipartimento Pianificazione e Gestione territoriale  
[sportello.edilizia@pec.comune.rimini.it](mailto:sportello.edilizia@pec.comune.rimini.it)

Al **Comune di Riccione**  
Settore Governo sostenibile del territorio – Serv. Urbanistica  
[comune.riccione@legalmail.it](mailto:comune.riccione@legalmail.it)

A **AiRimum S.p.A.**  
[airimum2014@pec.it](mailto: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 – AGGIORNAMENTI**

Ad integrazione ed aggiornamento di quanto espresso con precedente nota provinciale prot. 6910 del 29/03/2024, sulla scorta dei nuovi documenti ed elaborati prodotti dalla Società proponente il Piano in oggetto, così come resi disponibili da ENAC, si riscontra quanto segue.

- 1) Il progetto di messa in sicurezza e accessibilità dell'Aeroporto Federico Fellini, oggetto del procedimento d'intesa ex art. 3 DPR 383/1994, per gli aspetti di rilevanza urbanistica prevede l'estensione del perimetro del Polo aeroportuale alle aree prospicienti il suo ingresso e comprese fra la Via Flaminia (SS16) e Viale Losanna.
- 2) Le verifiche effettuate sulla cartografia provinciale hanno evidenziato che la perimetrazione del polo funzionale può ritenersi già, in parte, estesa alle aree a mare della Via Flaminia; tale conclusione è ulteriormente avvalorata dal PTAV adottato in data 08/07/2024 (successivo al parere prot. 6910 sopra citato). Pertanto, alla luce di quanto appurato, **non si ritiene necessaria la Variante al PTCP**.
- 3) Ai sensi dell'art. 8.1 (Disposizioni in materia di poli funzionali) delle Norme di Attuazione del vigente PTCP, tali interventi sono comunque subordinati alla sottoscrizione di un **Accordo territoriale** tra le amministrazioni interessate.
- 4) Si ritiene che l'Intesa possa tenere luogo dell'Accordo territoriale qualora siano risolte talune criticità e recepite nel progetto le seguenti **condizioni**:

- a) il progetto predisposto non risolve le attuali criticità viabilistiche, specie per gli utenti che provengono da sud, poiché l'ingresso all'area aeroportuale è ancora contraddistinto da una svolta a sinistra regolata da un impianto semaforico e da una carreggiata ridotta; al riguardo, si ritiene sia necessario eliminare la svolta a sinistra per i mezzi provenienti da sud e realizzare una **rotatoria all'incrocio tra Via Flaminia e Via Costantinopoli**; tale soluzione risolverebbe efficacemente la problematica di accessibilità in ingresso da tutte le direzioni e coinvolgerebbe Viale Losanna come alternativa al tratto di via Flaminia in occasione di eventi emergenziali; infine, avrebbe anche il pregio di mettere in sicurezza un nodo stradale che denota un'alta incidentalità;
- b) l'impianto semaforico a chiamata, previsto per il collegamento delle aree di parcheggio a mare della strada statale con quelle a monte, non si ritiene una soluzione accettabile e può essere contemplato solo come soluzione temporanea in attesa della tempestiva esecuzione di un **sottopasso pedonale**; quest'ultimo, per ragioni funzionali e di decoro, si ritiene debba avere una larghezza minima di 20 mt;
- c) come già precedentemente evidenziato, il progetto non affronta il tema delle interconnessioni con il territorio (i collegamenti dello scalo con il TRC e la rete ferroviaria, la nuova gerarchia connessa alla realizzazione della Variante alla SS16), né il rapporto con la mobilità ciclopedonale nel suo intorno più prossimo; inoltre, la proposta all'esame pur affrontando la problematica dei percorsi pedonali dall'area di sosta all'attraversamento della SS16, non la risolve al meglio; sotto quest'ultimo aspetto, si ritiene necessario prevedere **marciapiedi lungo entrambi i lati di via Flaminia per tutto il fronte oggetto d'intervento**; tali marciapiedi, opportunamente raccordati al sottopasso, conetteranno la 'piastra delle emergenze' ed i parcheggi a mare con le aree a monte minimizzando le interferenze con la sede stradale e garantendo una maggiore sicurezza;
- d) l'ingresso dell'aeroporto costituisce un fronte urbano meritevole di particolare attenzione progettuale perché non particolarmente qualificato e privo d'identità; in attesa di una riqualificazione più radicale, anche in chiave architettonica, che si auspica possa essere contemplata con redigendo Piano di Sviluppo Aeroportuale, si ritiene che le aree prospicienti la Via Flaminia debbano essere qualificate paesaggisticamente con la piantumazione di un filare di **alberature di pregio di prima grandezza**; la parte a mare, circostante il parcheggio e l'eliporto, dovrà invece prevedere una doppia o tripla fila di alberature della medesima categoria a mitigazione degli impatti nei confronti del quartiere retrostante;
- e) il percorso tra parcheggi e deposito di carburante configurato (come da proposta attuale) in **avanzamento del confine aeroportuale recintato, si ritiene incompatibile con la tutela del bene stradale storico**; pertanto, dovrà essere eliminato o traslato all'interno delle recinzioni esistenti;
- f) la collocazione dell'**eliporto** a mare della Flaminia è giudicata ammissibile solo qualora adibita esclusivamente a "**piattaforma occasionale di emergenza**" e non come pista di atterraggio stabile;
- 5) In merito agli aspetti di tutela del suolo, si riporta quanto espresso dall'Ufficio provinciale Difesa del Suolo con propria nota prot. 19831 del 24/09/2024:
- "... si ritiene il progetto per il piano di messa in sicurezza accessibilità dell'aeroporto "Federico Fellini" [...] compatibile, relativamente ai rischi geologico-ambientali, con gli strumenti di pianificazione sovraordinati e che non pregiudichi gli assetti geomorfologici ed idrogeologici presenti, con il rispetto delle seguenti disposizioni:*
- a) *rispetto della prescrizione di cui all'art. all'art. 21, comma 2, delle NTA della Variante al PAI 2016 per la porzione di ambito posta a mare della S.S. 16;*
- b) *rispetto delle disposizioni di cui all'art. 2.24 delle NTA del PSC per la porzione di ambito posta a mare della S.S. 16;*
- c) *mantenimento di una superficie permeabile pari almeno al 30% della Superficie Territoriale interessata dall'intervento di riqualificazione urbana in adempimento dell'art. 2.5, comma 3, delle NTA del PTCP;*
- d) *la vasca di laminazione indicata nell'elaborato PD-A-01-0013-01 deve essere dimensionata in base a quanto prescritto dall'art. 11, comma 3 lettera a) delle e dell'art. 2.5, comma 2, delle NTA del PTCP, indicando il corpo idrico ricettore dell'acqua in uscita;*
- e) *devono essere prodotti gli elaborati di Microzonazione sismica (MS) relativi all'ambito di interesse urbanistico in adempimento alla deliberazione di G.R. 476/2021 "Aggiornamento dell'Atto di coordinamento tecnico sugli studi di microzonazione sismica per la pianificazione territoriale e urbanistica (artt. 22 e 49 L.R. 24/2017)" di cui alla deliberazione della G.R. 630/2019", come integrata con la deliberazione di G.R. 564/2021;*

- f) *la nuova previsione urbanistica deve essere coerente con le risultanze del quadro conoscitivo relative al rischio sismico di cui alla lett. e) e, di conseguenza, nella VALSAT dovrà essere contenuta un'esplicita valutazione della coerenza degli interventi di trasformazione ipotizzati, in considerazione anche delle altre criticità ambientali, in modo tale da valutare in maniera integrata tutte le interazioni potenzialmente negative, in adempimento alla deliberazione di G.R. 476/2021 "Aggiornamento dell'Atto di coordinamento tecnico sugli studi di microzonazione sismica per la pianificazione territoriale e urbanistica (artt. 22 e 49 L.R. 24/2017)" di cui alla deliberazione della G.R. 630/2019", come integrata con la deliberazione di G.R. 564/2021.*
- 6) Si confermano, per quanto non qui rivisto, le ulteriori considerazioni espresse nella nota provinciale del 29/03/2024, facendo infine presente che:
- a) nell'elaborato PD-A-01-0009-02 è riportata nella sezione di progetto "C-C" una scarpata morfologica con la dicitura "ripristino gradino paleofalesia"; si chiede di rivedere la pendenza di tale scarpata, addolcendone il declivio verso Viale Losanna, in quanto non si hanno elementi per ritenere tale pendenza rappresentativa della originaria conformazione dei suoli;
  - b) preso atto che nell'elaborato PD-A-01-0013-01, per l'area di collegamento ecologico di rilevanza regionale prossima alla rotatoria di via Cavalieri di Vittorio Veneto, si prevede la piantumazione di alberi di alto fusto (roverelle, aceri, frassini), si dovrà garantire l'attecchimento ed il mantenimento nel tempo della copertura arborea attraverso il reimpianto di eventuali fallanze;
  - c) la ripartizione dell'onere economico degli interventi mitigativi descritti al punto 4) della presente nota potrà essere oggetto di un separato accordo tra amministrazioni pubbliche e soggetto gestore.

**Il Segretario Generale**  
**Dirigente del Servizio Pianificazione, Urbanistica**  
Dott.ssa Maria Lamari  
*(documento firmato digitalmente)*