

AEROPORTO INTERNAZIONALE DI RIMINI E SAN MARINO

Piano di messa in sicurezza e accessibilità
dell' aeroporto internazionale di
Rimini e San Marino
" FEDERICO FELLINI "

Via Flaminia 409 - 47924 Rimini (RN)

Foglio 123 n° 104, 619, 620

Foglio 125, particelle n° 865, 849, 858, 879, 970, 882, 876, 987, 989, 870, 852, 7

Foglio 126, particelle n° 66, 607, 608, 609, 661, 662

AIRIMINIUM 2014 SPA
Società di gestione aeroportuale
Via Flaminia, 409 - 47924
Miramare di Rimini (RN)Progettazione Architettonica

Ing. Alberto Casalboni

Progettazione Infrastrutture

Ing. Andrea Amaducci

Progettazione Impianti Elettrici e Speciali

Ing. Alberto Frisoni

PROGETTO DEFINITIVO

Disciplina

ARCHITETTONICI

Titolo

B2 - Inquadramento normativo**A1 - Relazione Generale****H1 - Risoluzione delle Interferenze****Cronoprogramma**Data: **24/04/2024**

Scala: -

Sub. -

00	29/05/2023	Emissione Iniziale
01	24/04/2024	Aggiornamento
02		
03		

PD-A-01-0001--01

Codice Elaborato

Rev.

PREMESSA
B2 – INQUADRAMENTO NORMATIVO
A1 - RELAZIONE GENERALE
H1 – RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE
CRONOPROGRAMMA

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 · 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300 ·

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402



SOMMARIO

1	PREMESSA	3
1.1	INQUADRAMENTO E LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO	4
2	B2 – INQUADRAMENTO NORMATIVO	5
2.1	CATASTALE	5
2.2	VINCOLI	7
3	A1 - RELAZIONE GENERALE	9
3.1	ANALISI STATO DI FATTO	9
3.2	CONSIDERAZIONI SULLA ATTUALE VIABILITÀ ED ACCESSIBILITÀ	9
3.2.1	Connessione alla rete autostradale	9
3.2.2	Connessione alla rete ferroviaria	9
3.2.3	Connessione alla rete locale	9
3.2.4	Accessibilità nello scalo	10
3.2.5	Percorribilità pedonale e sicurezza della circolazione in prossimità dello scalo	11
3.2.6	Criticità relative all'attuazione del PEA	13
3.3	CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	16
3.3.1	DESCRIZIONE	16
3.3.2	ANALISI DEI MOVIMENTI INTERNI	18
4	H1 – RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE	20
4.1	INTERVENTI ED INTERFERENZE	20
4.1.1	Analisi Interferenze	20
5	CRONOPROGRAMMA	22

1 PREMESSA

La finalità della proposta progettuale è la messa in sicurezza dell'accessibilità dell'aeroporto internazionale di Rimini e San Marino "Federico Fellini".

Le motivazioni della proposta sono quelle connesse con l'accessibilità di un aeroporto con un progetto di crescita importante nei prossimi anni, in un territorio, quello della "Riviera Romagnola", nato, cresciuto ed in continuo sviluppo, con una forte vocazione turistica, ma che si sta anche caratterizzando come importante polo fieristico, congressuale e culturale, sia a livello italiano che internazionale, e che dista inoltre meno di 15 km dalla repubblica di San Marino.

Nello specifico, il nuovo sistema di accessibilità che si intende realizzare riuscirà a superare tre aspetti critici che rendono inefficace e pericolosa l'attuale sistema:

1. **Miglioramento della sicurezza di accesso in aeroporto e razionalizzazione della viabilità interna:** l'attuale sistema di accesso è caratterizzato da un accesso semaforico funzionale a servire contemporaneamente quindici flussi di traffico differenti in entrata e in uscita, che saranno rappresentati in dettaglio di seguito. Tale sistema, soprattutto nel periodo estivo con grande affollamento turistico, determina una serie di problematiche connesse alla sicurezza dei passeggeri in transito e la fluidità della viabilità interna. Il nuovo sistema si propone di rendere più efficiente gli accessi diversificando i varchi di entrata e di uscita e razionalizzare la viabilità interna.
2. **Miglioramento della sicurezza della circolazione e camminamento sulla SS Flaminia (pedoni e veicoli):** l'aeroporto è sito in fronte alla SS Flaminia, che nel tratto specifico è caratterizzata da due corsie. Ad oggi i passeggeri che giungono a piedi presso lo scalo sono costretti a percorrere la SS Flaminia non in condizioni di sicurezza, in assenza di un marciapiedi, fino all'unico accesso descritto nel punto 1. Questo avviene spesso, soprattutto in corrispondenza dei voli, con molte auto parcheggiate su entrambe i lati della carreggiata in maniera irregolare, con il peggioramento delle condizioni di sicurezza in quanto si va a restringere la carreggiata disponibile ai pedoni. La stessa uscita dall'aeroporto, in direzione Nord verso Rimini, con il sistema gestito da semaforo risulta molto pericolosa in quanto va ad attraversare la SS Flaminia esponendo, come già è avvenuto spesso in passato, a forte rischio di incidente le auto che arrivano da Sud. Con riferimento a tale problematica il nuovo sistema di accesso è rivolto ad apportare miglioramenti del livello di sicurezza sia per i pedoni che per gli autoveicoli che transitano in aeroporto.
3. **Miglioramento del Piano di Emergenza Aeroportuale (PEA), e miglioramento dei servizi di soccorso sul territorio:** in attuazione al PEA risulta necessario, adiacente all'ingresso di sicurezza dell'aeroporto, reperire in area airside una superficie per la raccolta mezzi di soccorso esterni dotata di piazzola per l'elisoccorso. Su tale area infatti, in caso di attivazione del Piano di Emergenza Aeroportuale, sarà possibile raccogliere tutti i mezzi di soccorso necessari a risolvere l'emergenza in attesa che gli stessi vengano introdotti in maniera coordinata all'interno del sedime aeroportuale. La stessa area, ed in particolare l'elisuperficie, saranno inoltre disponibili per la città, in relazione ad emergenze urbane non necessariamente collegate con l'attività aeroportuale, essendo facilmente accessibili, se collocate al di fuori del sedime aeroportuale.

1.1 INQUADRAMENTO E LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO



Figura 1 – Inquadramento aereo del territorio

L'aeroporto internazionale "Fellini", nato quasi 100 anni fa in una zona del territorio comunale caratterizzata dalla sola presenza della SS Flaminia, oggi si trova completamente circondato da un'area urbanizzata.

A Sud Est confina con il Comune di Riccione, a Nord Est vi è la SS Flaminia, mentre a ovest e nord è circondato dal tessuto urbano della città di Rimini. L'infrastruttura aeroportuale dista meno di un km dalla costa romagnola e meno di 5 km dal centro delle città di Rimini e Riccione.

In passato l'aeroporto è stato prettamente militare, ma da circa quindici anni ho ottenuto il cambio di status da militare a civile

L'aeroporto essendo inserito dentro il tessuto urbano della costa è facilmente raggiungibile sia con i mezzi privati che con i mezzi pubblici, ad oggi presenti.

2 B2 – INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1 CATASTALE

L'area oggetto di intervento comprende un cospicuo numero di particelle catastali collocate all'interno di tre differenti fogli. Si riporta di seguito un elenco delle particelle in questione:

Foglio 123 n° 104, 619, 620

Foglio 125, particelle n° 865, 849, 858, 879, 970, 882, 876, 987, 989, 870, 852, 5;

Foglio 126, particelle n° 66, 607, 608, 609, 661, 662



POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 - 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402





Per le seguenti particelle ne è previsto l'esproprio:

Foglio 125, particelle n° 865, 849, 858, 879, 970, 882, 876, 987, 989, 870, 852, 5;

Foglio 126, particelle n° 661, 5 (porzione dell'intera particella)

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 - 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402



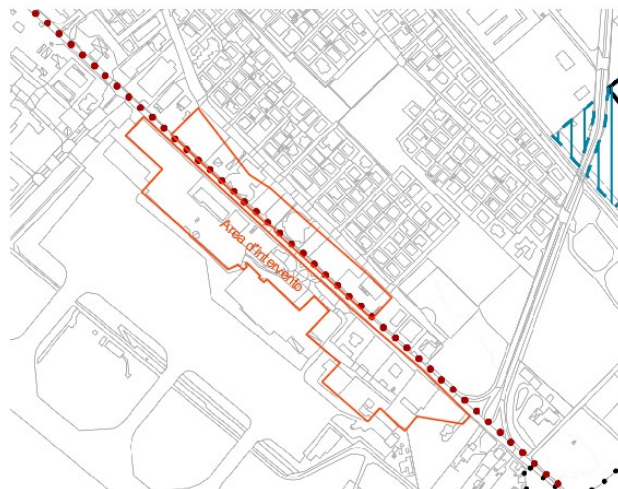
2.2 VINCOLI



Estratto tavola VIN 1 b - Tutele ambientali e paesaggistiche

scala 1:5.000

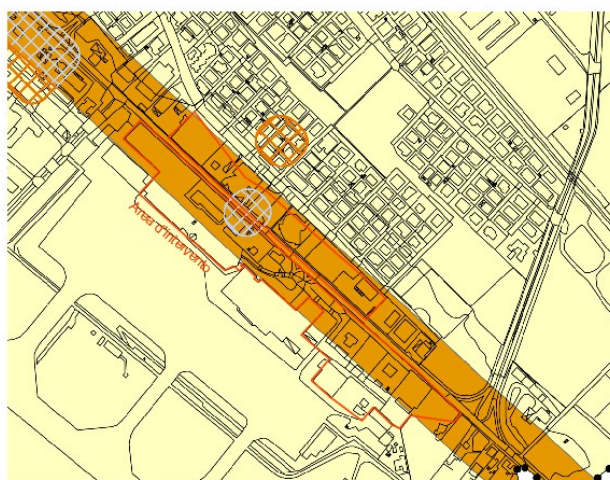
5 - Zone di particolare interesse paesaggistico-ambientale



Estratto tavola VIN 2.1 b - Tutele storico archeologiche

scala 1:5.000

..... 18 - Viabilità storica



Estratto tavola VIN 2.2 b - Tutele archeologiche

scala 1:5.000

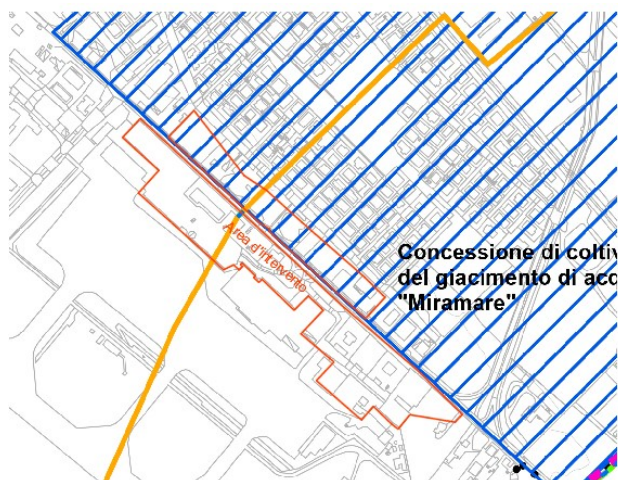
Gradi potenzialità archeologiche

basso
medio

27 - Zone a diversa potenzialità archeologica

Grado potenzialità archeologica per siti Catasto Calindri e viabilità storica escluso strade consolari romane

medio * qualora si trova su grado potenzialità alto (colore rosso) prevale il grado alto



Estratto tavola VIN 3 b - Tutele vulnerabilità e sicurezza del territorio

scala 1:5.000

— 30 - Scoli consorziali tombinati

41 - Concessione di coltivazione delle acque minerali

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 - 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402





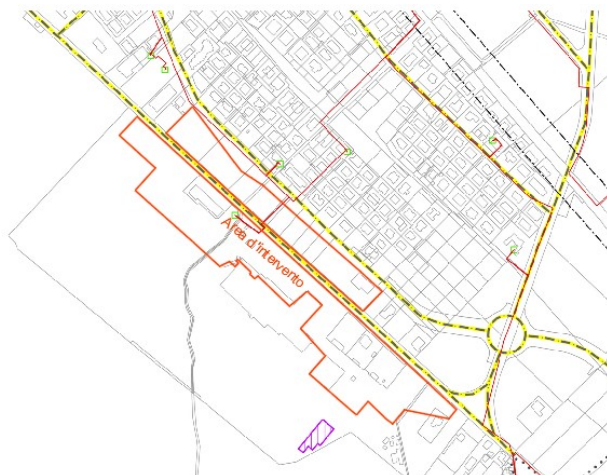
Estratto tavola VIN 4.1 - Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili - Fasce di rispetto stradali

scala 1:5.000

Territorio Urbanizzato

51 - FASCE DI RISPETTO STRADALI

- 10 m
- 20 m
- 30 m
- 45 m
- 70 m



Estratto tavola VIN 4.2.12 - Vincoli infrastrutturali, attrezzature, impianti tecnologici, servizi militari e civili

scala 1:5.000

67 - Aree di interesse strategico ai fini della protezione civile

Vie di fuga

Per ulteriori informazioni si rimanda all'elaborato *PFTE-A-00-0002_Vincoli*.

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 · 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300 ·

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402



3 A1 - RELAZIONE GENERALE

3.1 ANALISI STATO DI FATTO

3.2 CONSIDERAZIONI SULLA ATTUALE VIABILITÀ ED ACCESSIBILITÀ

Allo stato attuale la disponibilità di interconnessione dell'aeroporto con il territorio nazionale si basa principalmente sui seguenti canali: rete viaria urbana ed extraurbana, rete autostradale e rete ferroviaria. Tutti le infrastrutture tuttavia confluiscono su un unico accesso stradale, regolato tramite semaforo in gestione all'aeroporto, posizionato su una strada statale, la SS Flaminia o SS16, di recente passata sotto la gestione comunale.

3.2.1 Connessione alla rete autostradale

La rete autostradale si può connettere all'aeroporto in direzione NORD tramite il casello di Rimini SUD lungo la SS16 e la SS72 per circa 5.500 m, mente in direzione SUD tramite il casello di Riccione lungo la SS16 e la via Berlinguer per circa 5.000 m.

In entrambe le direzioni la SS16 funge da collettore di traffico per zone fortemente antropizzate, ed in particolare nel periodo estivo presenta parecchi rallentamenti dovuti alla congestione generale dell'area urbana turistica. Si tenga presente che la spiaggia dista circa 1 km dall'infrastruttura aeroportuale.

3.2.2 Connessione alla rete ferroviaria

La rete ferroviaria viene connessa principalmente tramite le stazioni di Rimini, di Rimini Miramare, e di Riccione. La stazione più vicina, quella di Rimini Miramare, presenta un traffico estivo di 32-34 treni al giorno ed un traffico invernale di 16 treni nei giorni feriali e di 3-4 treni nel fine settimana: tutti i treni sono regionali, non ci sono fermate di treni intercity o di "freccie". Dalla stazione di Miramare per giungere in aeroporto è necessario percorrere un tragitto di circa 15 minuti a piedi, o tramite taxi, non essendo presente un servizio pubblico su gomma di collegamento diretto.

3.2.3 Connessione alla rete locale

Un ultimo canale di connessione, nato negli ultimi anni, è il servizio METROMARE-TRC (Trasporto Rapido Costiero). Esso si sviluppa lungo l'asse della ferrovia, a fianco della stessa e collega le stazioni ferroviarie di Rimini e di Riccione tramite navette su gomma. Il METROMARE presenta diverse fermate lungo il tragitto ed in particolare una fermata è posizionata a circa 600 m dall'ingresso dell'aeroporto e raggiungibile quindi in circa 10 minuti a piedi o tramite taxi, non essendo presente un servizio pubblico su gomma di collegamento diretto.



Figura 2 – Interconnessioni aeroporto tessuto urbano

3.2.4 Accessibilità nello scalo

L'accesso unico all'infrastruttura aeroportuale, tramite semaforo, rimasto invariato sin dalle origini dell'attività aeroportuale, non è più idoneo alle esigenze attuali in quanto sta gestendo in maniera non efficiente e complicata contemporaneamente 15 flussi di genere diverso, con esigenze diverse.

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 - 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402



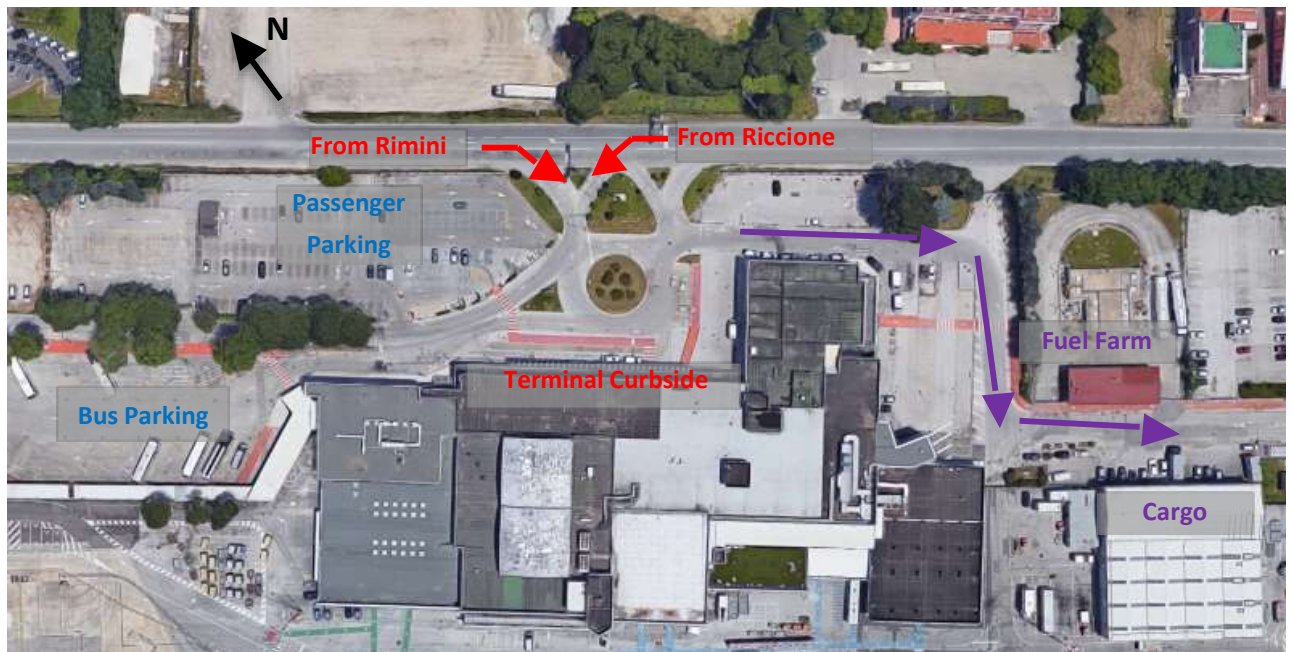


Figura 3 – Sistema attuale di accesso e uscita in aeroporto

Più precisamente, di seguito si elencano le 15 tipologie di flussi che lo stesso sistema di accesso deve gestire contemporaneamente:

1. auto e altri mezzi privati dei passeggeri in partenza e in arrivo;
2. autobus servizio pubblico;
3. taxi;
4. noleggi con conducente (ncc);
5. pullman dei tour operator per carico e scarico passeggeri;
6. navette alberghi trasporto passeggeri;
7. autotrasportatori per il carico e scarico delle merci a bordo (merci per cargo);
8. autocisterne per il servizio carburante a bordo;
9. auto e altri mezzi dei dipendenti del gestore;
10. auto e altri mezzi privati dei dipendenti enti di stato operativi allo scalo (polizia di frontiera, guardia di finanza, agenzia delle dogane, vigili del fuoco);
11. auto di servizio degli enti di stato;
12. auto e altri mezzi delle autorità che giungono in aeroporto per impegni ufficiali e voli di stato;
13. auto e altri mezzi dei sub-concessionari;
14. fornitori abituali e fornitori casuali per le attività tipiche aeroportuali;
15. fornitori abituali e fornitori casuali per i negozi e le attività commerciali in aeroporto.

3.2.5 Percorribilità pedonale e sicurezza della circolazione in prossimità dello scalo

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 - 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402



Oggi la SS Flaminia su cui è ubicato l'ingresso principale all'aeroporto si può facilmente considerare una strada urbana dove tuttavia sono assenti su entrambi i lati marciapiedi pedonali e piste ciclabili e non vi sono attraversamenti pedonali fruibili in sicurezza o regolati da impianti semaforici. Ad aggravare la situazione, in coincidenza con gli orari dei voli, vi è poi il parcheggio deregolamentato ed abusivo di auto, furgoni e a volte anche pullman, su entrambe i lati della carreggiata, che porta ad ulteriore restringimento della larghezza della carreggiata disponibile alle auto in transito ed ai pedoni esponendoli a rischio di incidente. Si consideri che nello specifico tratto la SS Flaminia si riduce a due corsie.



Figura 4 – Vista SS Flaminia dal semaforo verso Rimini (NW)



Figura 5 – Vista SS Flaminia dal semaforo verso Riccione (SE)

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 - 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402





Figura 6 – Auto ed autobus parcheggiati lungo la SS Flaminia

3.2.6 Criticità relative all'attuazione del PEA

In caso di attuazione del piano di emergenza aeroportuale, allo stato attuale tutti i mezzi di soccorso esterni necessari, vengono inviati dai relativi servizi (118, 115, etc.) e fatti entrare direttamente tramite il varco di emergenza che in caso di PEA viene aperto e collega direttamente l'area landside con l'area airside. In queste situazioni, già concitate di per sé, risulta complesso il coordinamento dei mezzi indirettamente sulla via di accesso dello scalo. La cosa risulta aggravata dal fatto che la stessa via di accesso all'area airside, in parte si sovrappone con la via necessaria per trasportare i camminanti ed effettuare i ricongiungimenti



Figura 7 – Layout PEA

Riassumendo, il sistema di connessione dell'aeroporto al territorio, attualmente in essere, va evidentemente rafforzato e soprattutto vanno risolte le tre problematiche principali che potrebbero acuirsi con lo sviluppo dello scalo:

- Sicurezza dell'accesso e della viabilità aeroportuale
- Sicurezza dell'utenza (pedoni e veicoli)
- Criticità attuazione PEA

Le criticità suddette sono state ampiamente condivise con l'Amministrazione Comunale che, a fronte di questa situazione, sta avviando un processo di razionalizzazione della viabilità della zona circostante, con l'inserimento di una rotatoria sulla statale SS16, in direzione sud, nel territorio comunale di Rimini, in adiacenza con il confine del Comune di Riccione su via Cavalieri di Vittorio Veneto e la SS16. Saranno realizzati anche un tratto di marciapiede lungo la SS Flaminia ed un varco pedonale tra la SS Flaminia e la via Losanna in corrispondenza dell'aeroporto per una messa in sicurezza dell'accessibilità pedonale all'area aeroportuale.



Figura 8 – Localizzazione rotonda di progetto

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 · 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300 ·

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402



3.3 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

3.3.1 DESCRIZIONE

All'interno del sedime aeroportuale, la società di gestione, con riferimento alle tematiche individuate, intende realizzare una serie di attività al fine di migliorare la viabilità interna e di mitigare gli impatti sulla viabilità esterna. Si intende infatti realizzazione di un doppio sistema di accesso allo scalo che differenzi e selezioni le tipologie di utenti e consenta di migliorare la fluidità della circolazione sulla stradale SS16 anche attraverso l'eliminazione dell'attuale impianto semaforico. Più precisamente, si realizzerà un primo accesso dalla SS Flaminia situato nell'area Nord, in direzione sud, destinato ai veicoli autorizzati direttamente connessi con i passeggeri, come ad esempio, taxi, pullman, passeggeri premium, ecc. (nella figura sottostante **Accesso 1**); si procederà poi con la realizzazione di un sistema di percorsi a senso unico che confluiranno, in uscita verso la via Flaminia, in corrispondenza dell'area fronte Terminal (nella figura sottostante **Uscita1**). Si realizzerà altresì un secondo accesso a SUD destinato ad una serie di operatori aeroportuali identificati (ad esempio dipendenti, fornitori, ecc.) con la realizzazione di una strada a doppio senso e una zona parcheggi per i soggetti autorizzati dal gestore (nella figura sottostante **Accesso 2**).

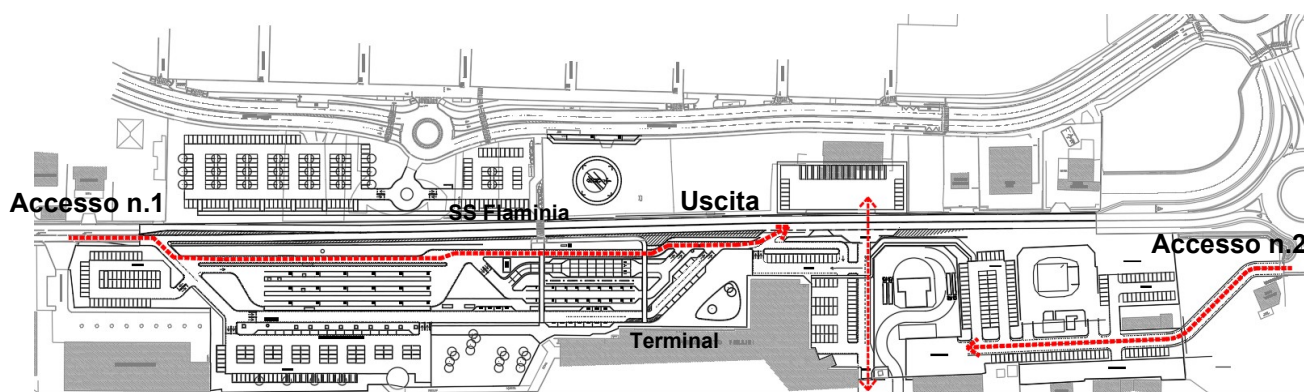


Figura 9 – Sistema accessi in progetto

Sarà mantenuto l'attuale accesso (nella figura sottostante **Accesso 3**) con funzione di servizio per il passaggio diretto ai mezzi di emergenza e di soccorso dell'area PEA.

In sintesi i lavori consisteranno in una riorganizzazione della viabilità fluidificando così gli ingressi, dividendo le funzioni e migliorando la qualità degli spazi anche con aree verdi e pedonali.

Tenendo conto del piano di sviluppo aeroportuale è inoltre intenzione della società di gestione di annessere al sedime aeroportuale tutta una serie di terreni a mare della SS Flaminia, per migliorare ulteriormente, in futuro, l'accesso alla struttura e la qualità e quantità dei servizi per gli utenti. Tale area è individuata sul lato mare (Nord Est) della SS16 di fronte all'attuale ingresso terminal e misura circa 17.000 m2, attualmente diviso in 6 porzioni di proprietà privata: per tale area sarà necessario avviare una procedura di esproprio a cura di ENAC.



Figura 10 – Aree da acquisire per futuro sviluppo della struttura aeroportuale

Le attività che si svolgeranno in tale area, una volta espropriata, sono quelle di pulizia generale da qualsiasi manufatto presente, quindi rimozione delle antenne, demolizione del fabbricato presente, rimozione di usi incongrui, e perimetrazione dell'area con opportuna recinzione a garantirne la sicurezza di intrusione da parti di non addetti.

Verrà quindi divisa l'area in tre parti con riferimento alla figura sottostante, di fronte al varco di emergenza PEA (V) verrà realizzata un'area per la raccolta dei mezzi di soccorso esterni in attuazione al PEA (area **PEA**) comprensiva di un'eliperficie/piazzola per l'elisoccorso, mentre nell'area **P**, verranno realizzati circa 160 parcheggi e percorsi pedonali, protetti tra la via Losanna e la via Flaminia. I parcheggi si rendono necessari in quanto rimodulando l'area a monte della Flaminia e modificandone la viabilità interna, il numero complessivo dei parcheggi in quest'area si riduce di circa 160 unità e le stesse vengono recuperate nelle aree antistanti, peraltro adiacenti l'attraversamento pedonale della via Flaminia.

L'attraversamento in sicurezza della via flaminia è garantito infatti da un passaggio pedonale regolamentato da semaforo, attualmente in fase di realizzazione a cura del Comune di Rimini.



Figura 11 – Interventi Aree a mare della via Flaminia

Lungo la via Losanna (area **B**) sarà riservato uno spazio idoneo al servizio per il trasporto pubblico in grado di contenere due mezzi di linea.

Tutte queste attività sopra descritte non rientrano nelle disposizioni di cui al d.lgs.105/2015.

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 - 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402



I lavori che si realizzeranno all'interno del sedime aeroportuale dovranno garantire il normale funzionamento della struttura e pertanto richiederanno una importante attività di coordinamento in base ai flussi di voli presenti nei vari periodi dell'anno. Saranno messi in campo tutto il personale e i presidi necessari a garantire lo svolgimento dei lavori in totale sicurezza.

Le attività saranno quelle di un cantiere assimilabile ad opere di urbanizzazione e, pertanto, saranno rispettati anche tutti gli obblighi in materia di gestione delle terre e rocce di scavo. Non sono previsti rifiuti e/o emissioni di scarichi che possano arrecare danni alle persone e all'ambiente.

Per i terreni e manufatti a mare della SS Flaminia, i lavori non presentano interferenze particolari con il tessuto circostante ma ovviamente la demolizione del fabbricato esistente sarà opportunamente progettata, gestita e coordinata anche tenendo conto delle indicazioni che saranno impartite dal CSE (coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione), e dal CSP (coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione).

3.3.2 ANALISI DEI MOVIMENTI INTERNI

- **STALLI AUTO PREMIUM e KISS & FLY**

Con la previsione dello spostamento di N. 160 posti auto nelle nuove aree, rimangono fronte terminal 110 posti auto, di cui 10 dedicati ai disabili. A fronte degli aumenti di traffico è ragionevole una riconsiderazione dell'area prevedendo un'area interna al parcheggio premium per il KISS & FLY, caratterizzati da segnaletica adeguata. Questo tipo di parcheggio verrà utilizzato maggiormente dal traffico outcoming, ed è caratterizzato da una alta rotazione delle vetture. L'arrivo delle vetture in base ai voli non è prevedibile, ma in base alle stime dei check – in, gli arrivi sono previsti nelle 3 ore precedenti ai voli. Dividendo il numero di passeggeri per queste tempistiche si rileva in media l'arrivo di 9 passeggeri in 10 minuti, in totale. Con ragionevole certezza vista la media di voli prevista per l'anno 2026, si prevedono circa 7 voli al giorno ed è ragionevole pensare che la sovrapposizione degli orari di almeno 2 voli. Sommando arrivi e partenze di ogni volo e un utilizzo del 80% del servizio, si ricava pertanto che l'area dovrebbe avere 30 posti dedicati al KISS & FLY. Saranno previsti degli stalli di ricarica elettrica nella zona premium per il quale è ipotizzabile un incremento di 10 stalli ulteriori.

Pertanto, sommando gli stalli delle diverse categorie, si consiglia di prevedere almeno 150 posti auto, di cui 10 dedicati ai disabili, 10 per auto elettriche e circa 30 per il KISS & FLY.

- **PULLMAN**

Dalle stime storiche si è analizzato che nel 2017 con la presenza di voli charter soprattutto russi per un totale di 113.020 passeggeri, erano stati previsti 10 stalli bus. Dall'analisi è emerso che dividendo i passeggeri totali per il numero medio di passeggeri previsti per ogni volo risultano 353 aerei. Considerando che ogni aereo porta circa 160 passeggeri, riempie tra i 3 e i 4 pullman da 50 posti. Dividendo il numero di voli per i giorni di programmazione si ricava una coincidenza di 3 voli massimo. Di conseguenza i posti pullman necessari possono variare tra i 9/12 posteggi pullman, considerando il valore più grande per stare in sicurezza. Stima simile si è rilevata per l'anno 2019 con 72.691 passeggeri russi charter. Le previsioni di traffico 2026 prevedono circa 65 voli charter, tra destinazioni outcoming e incoming. Se le destinazioni outcoming (Egitto...) non presentano la necessità di utilizzare pullman, gli stessi sono ampiamente utilizzati per i voli incoming. Dei 40 voli previsti con 90 passeggeri, utilizzando il metodo precedente, si evidenzia che saranno necessari al massimo 2 pullman con probabilità di incidenza minima. Pertanto, valutando lo storico, si ritiene coerente, in previsione dei futuri traffici russi rimanere con un numero di posteggi per tale categoria di circa 20 posti. Da impostare eventualmente in maniera modulare magari con altra tipologia di parcheggi (indicativamente parking premium)

- **TAXI**

Dalle stime di traffico previste, e considerato lo storico dell'aeroporto, il numero di stalli taxi è da considerarsi congruo. La tipologia di servizio verrà utilizzato da voli incoming UE e Extra UE di linea, soprattutto da destinazioni business quali Italia e paesi del Nord Europa. L'utilizzo degli stalli è ad alta rotazione, gli stessi non sono soliti a sostare troppo a lungo in mancanza di passeggeri. Analizzando le aree attualmente dedicate e valutando l'incidenza dei voli prevista dal piano di traffico per il 2026, congiuntamente con le considerazioni dell'utilizzo del KISS & FLY si può prevedere un utilizzo al 20% del servizio, pertanto ogni volo avrà circa l'utilizzo di 30-40 taxi tra arrivi e partenze. Considerato l'arrivo in aeroporto non contemporaneo, si ritengono sufficienti 14 postazioni di scarico passeggeri, mentre per i taxi dedicato al carico passeggeri, visto l'arrivo contemporaneo alla postazione di attesa taxi, si suppone che siano sufficienti 40 postazioni di carico passeggeri.

- **NCC**

È ipotizzabile stimare un aumento degli stalli, portandoli a circa N.22, divisi in 6 per scarico passeggeri e 16 per carico passeggeri.

- **STALLI DIPENDENTI**

Dalle stime di traffico previste, si potrebbe presumere che a fronte di un aumento di passeggeri sarà necessaria l'assunzione di nuovo personale. Cautelativamente, a fronte di un aumento percentuale annuo di passeggeri dell'ordine del 20%, è ragionevole stimare un aumento del 20% nel periodo di stima, arrivando a 96 stalli; consideriamo comunque 80 stalli. Infatti nel progetto finale (PSA) i dipendenti e gli enti dovranno posteggiare a mare della Flaminia.

- **VEICOLI DI SERVIZIO**

N. 2 Ambulanze e N. 20 stalli per fornitori ed attività commerciali, per un totale di 22 stalli.

- **ENTI PUBBLICI**

Si stima lo stesso numero di parcheggi attuali, perciò 40 stalli

- **AUTOBUS LOCALI**

Dalle stime di traffico previste, a fronte di aumento di passeggeri outcoming e dei nuovi collegamenti previsti con metromare e trasporto pubblico del centro, è ragionevole prevedere almeno N. 2 stalli autobus, per far fronte alle esigenze già presenti durante le summer. Come anticipato Vanno previsti già nell'area a mare della Flaminia sulla via Losanna e va fatta una sorta di pensilina con panchine di attesa e biglietteria automatica

- **VEICOLI "RENT A CAR"**

Verificato che una agenzia, con il traffico attuale ha la necessità, sul picco di traffico, di avere circa 30 posti auto dedicati, viste le future stime di traffico, la previsione è di accrescere il servizio con almeno un'altra agenzia autonoleggio, si considera pertanto adeguato un aumento degli stalli del 50% aumentando numero di parcheggi attuali, fino ad arrivare a 60 stalli

4 H1 – RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE

4.1 INTERVENTI ED INTERFERENZE

Il progetto prevede una riorganizzazione degli attuali parcheggi a monte della via Flaminia attraverso un intervento di riorganizzazione dell'attuale sistema di parcheggio dei veicoli che accedono all'aeroporto attraverso la realizzazione di una nuova viabilità interna che consentirà un più facile accesso ai parcheggi. Le aree di intervento sono attualmente pavimentate per circa il 90% in conglomerato bituminoso e i lavori prevedono la realizzazione della nuova sistemazione superficiale attraverso:

1. abbattimento alberature interferenti;
2. posa di cordoli 12/15/x25/100 cm per la formazione di nuove aiuole stradali a delimitazione della nuova viabilità interna e l'identificazione dei nuovi parcheggi;
3. la scarifica e demolizione della pavimentazione laddove devono essere realizzate le nuove aiuole verdi;
4. la formazione di sovrastruttura stradale nelle parti di aree non pavimentata, mediante scavo di circa 40 cm per l'eliminazione dello strato vegetale e formazione di una stratigrafia costruita da:
 - strato anticapillare in tessuto non tessuto a filo continuo agugliato meccanicamente con funzione di rinforzo;
 - fondazione stradale con macerie macinate spessore 30 cm;
 - strato in misto stabilizzato cementato spessore 20 cm;
 - strato di collegamento in conglomerato bituminoso (bynder) 0/25 spessore 10 cm;
5. realizzazione di tappetino di usura in conglomerato bituminoso 0/12 spessore cm 3;
6. f.p.o di segnaletica verticale e rifacimento segnaletica orizzontale;
7. adeguamento impianto di illuminazione;
8. sistemazione e adeguamento raccolta acqua piovane;
9. sostituzione e piantumazione nuove alberature.

A valle della via Flaminia l'intervento prevede:

- a) demolizione ex hotel Coronado;
- b) abbattimento alberature;
- c) pulizia aree di intervento;
- d) formazione di parcheggi (circa 160 posti auto) con finitura in materiale drenante in misto stabilizzato;
- e) realizzazione di nuova elisuperficie realizzata con soletta armata dello spessore di 40 cm;
- f) realizzazione di area ricovero e raccolta dei mezzi di soccorso esterni in attuazione al PEA; l'area insiste in parte su aree già pavimentate e in parte su aree in cui sarà realizzata una nuova sovrastruttura stradale con finitura superficiale in ghiaia per non incrementare le aree impermeabilizzate;
- g) realizzazione impianto di illuminazione;
- h) f.p.o. di nuova recinzione fronte via Flaminia.

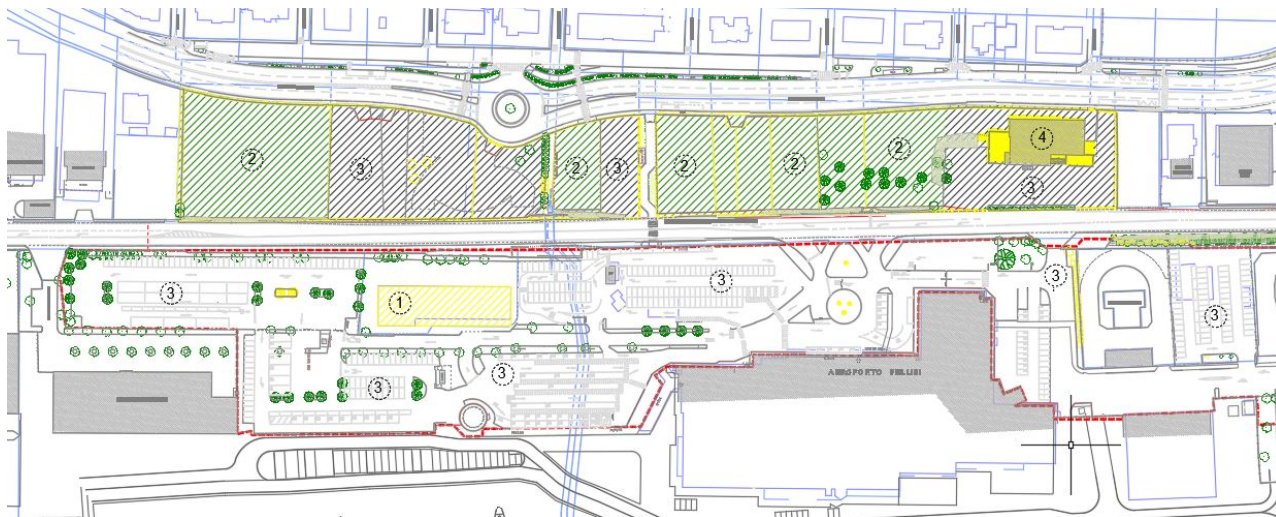
4.1.1 Analisi Interferenze

Come si evince dalla descrizione, tutti gli interventi sono di carattere sostanzialmente superficiale, e pertanto non risultano particolari interferenze di carattere infrastrutturale.

Per quanto riguarda la possibilità di intercettare spessori di terreno possibilmente oggetto di ritrovamenti archeologici, questo è sostanzialmente da escludere dato che tutte le aree oggetto di intervento sono già

adibite a parcheggio. Volutamente verranno mantenute le torri faro/telefonica e riutilizzate per l'illuminazione complessiva in modo da non richiedere lavorazioni profonde.

Come è possibile ritrovare alla tavola PD-A-01-0007-000 - D2.2 - Inquadramento di progetto e rappresentazione sinottica, a monte della statale esiste solo un'area apparentemente libera che verrà sistemata a parcheggio, tuttavia trattasi di un lotto sul quale esisteva un fabbricato (peraltro ancora presente al catasto fabbricati) che è stato demolito. Lo strato superficiale di tale lotto è costituito da terreno di riporto a seguito della demolizione.



A mare della SS 16 ricomprese nelle aree di intervento ci sono due porzioni di terreno incolto e mai urbanizzato; il progetto prevede la pulizia delle aree e la loro risistemazione a parcheggio in modo del tutto analogo alle aree limitrofe già sistemate a parcheggio. Qualora nel futuro in tali aree si prevedessero interventi di carattere edilizio, in tali aree andrà condotta una bonifica bellica e scavi con sorveglianza o assistenza archeologica in questo momento non necessari.

Una ulteriore area sempre a mare della SS 16 a fianco dell'Ex Hotel Coronado del quale si prevede la demolizione, verrà per una piccola parte interessata dalla realizzazione di una piazzola in stabilizzato adatta all'atterraggio di eventuali mezzi di soccorso (elisuperficie). Anche in questo caso lo scavo e la massicciata conseguente interesseranno solo strati superficiali analoghi a quelli necessari per la realizzazione dei parcheggi.

POLISTUDIO A.E.S.

Società di Ingegneria S.r.l.

Via Tortona 10 - 47838 Riccione (RN)
tel. +39 0541 485300

Viale Tunisia 50
20124 Milano (MI)

info@polistudio.net
www.polistudio.net
C.F. e P.IVA 03452840402



5 CRONOPROGRAMMA

Le fasi di attuazione per la realizzazione degli interventi prevedono il seguente cronoprogramma lavori.

AREA A MONTE DI VIA FLAMINIA

Lavorazione	Mese 1	Mese 2	Mese 3	Mese 4	Mese 5	Mese 6
Demolizioni ed abbattimenti						
Adeguamento rete fognatura bianca						
Impianto di illuminazione						
F.p.o. di cordoli						
Realizzazione opere stradali – Sovrastruttura						
Realizzazione tappeto di usura						
F.p.o. di segnaletica stradale						
Piantumazioni essenze arboree						

AREA A VALLE DI VIA FLAMINIA

Lavorazione	Mese 1	Mese 2	Mese 3	Mese 4
Demolizione Hotel Coronado				
Pulizia e abbattimenti alberature				
Formazione fondazione stradali nuovi parcheggi				
Realizzazione elisuperficie				
Sistemazione/formazione area ricovero mezzi di soccorso				
F.p.o. di recinzioni				