

SCHEDA 3 - PARCHEGGI - INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE ED AMPLIAMENTO

QUADRO DI SINTESI SCHEDA 3

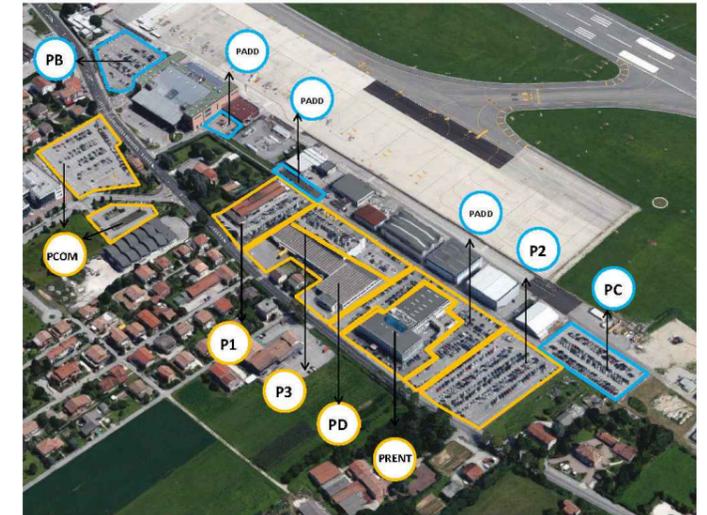
INVESTIMENTI PREVISTI

Investimenti	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	TOTALE 16-30
Ampliamento e riqualifica parcheggio a raso PC ovest					€ 510.000,00											€ 510.000,00
riqualifica parcheggio a raso P2					€ 690.000,00											€ 690.000,00
realizzazione fast park parcheggio P1					€ 1.500.000,00											€ 1.500.000,00
realizzazione fast park parcheggio comunale (P4)						€ 1.000.000,00										€ 1.000.000,00
Rifacimento viabilità land side terminal e curb					€ 1.090.000,00											€ 1.090.000,00
Smontaggio fast park est e realizzazione parcheggio sosta breve (PA)					€ 325.000,00											€ 325.000,00
Demolizione presidio V.V.F. e nuovo parcheggio a raso (PB)					€ 818.000,00											€ 818.000,00
Realizzazione nuovo parcheggio bus e parcheggio addetti A1									€ 336.000,00							€ 336.000,00
Acquisizione area parcheggio comunale					€ 3.153.500,00											€ 3.153.500,00
Acquisizione area parcheggio PRENT				€ 2.167.500,00												€ 2.167.500,00
Acquisizione area parcheggi PD							€ 1.207.000,00									€ 1.207.000,00
Acquisizione area parcheggi P3										€ 1.360.000,00						€ 1.360.000,00
Acquisizione area parcheggio P1				€ 1.700.000,00												€ 1.700.000,00
Acquisizione area parcheggio P2					€ 1.955.000,00											€ 1.955.000,00

CRONOPROGRAMMA

PROGETTO	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025
Ampliamento e riqualifica parcheggio a raso PC ovest					■	■	■			
riqualifica parcheggio a raso P2					■	■	■			
realizzazione fast park parcheggio P1					■	■	■			
realizzazione fast park parcheggio comunale (P4)					■	■	■			
Rifacimento viabilità land side terminal e curb					■	■	■			
Nuovo parcheggio bus								■	■	■
Smontaggio fast park est e realizzazione parcheggio sosta breve					■	■	■			
Demolizione presidio V.V.F. e nuovo parcheggio a raso 4200mq					■	■	■			

■ = Progett. ■ = Approv. az. ■ = Appalto ■ = Esecuzione ■ = Collaudo



Schema dello stato attuale dei parcheggi

DESCRIZIONE INTERVENTO

Il sistema della sosta dell'aeroporto di Treviso è attualmente suddiviso tra parcheggi interni al sedime aeroportuale e aree di sosta esterne, di proprietà di terzi, che per raggiungere il fabbisogno di standard parcheggi passeggeri richiesti, nell'arco temporale 2016- 2030 il MP oltre alla razionalizzazione dei parcheggi esistenti e alla realizzazione di ridotte aree di sosta interna al sedime prescrive una graduale acquisizione delle aree a parcheggio che non fanno parte dell'area demaniale. In due di queste aree che saranno acquisite verranno realizzati due fast park con la tecnica della prefabbricazione.

La fase attuativa degli interventi si contraddistinguerà per un impatto sostanziale piuttosto modesto, essendo previsto solo un incremento parziale delle superfici impermeabilizzate (park a raso remoto "C") e configurandosi piuttosto come una riorganizzazione di aree esistenti, conservative anche della funzione urbanistica oggi ad esse associata.

Le aree a parcheggio esterne al sedime su proprietà di privati, ma a uso esclusivo dell'aeroporto, sono distanti dal terminal e alcuni di essi hanno un accesso diretto dalla SR515. L'area a parcheggio di proprietà del Comune di Treviso si trova invece in una posizione strategica rispetto al terminal ma presenta il limite rappresentato dall'attraversamento della S.R. Noalese.

Si contano invece all'interno del sedime circa 451 posti auto per i passeggeri e 119 p.a. destinati agli operatori aeroportuali (P.add.1 e P. add.3 di proprietà Aertre e P.add 2, in gestione ad Aertre). Pertanto si contano ad oggi 570 p.a. (pax e add.) gestiti da Aertre e 1.358 p.a. esterni al sedime e a uso dell'aeroporto ma gestiti da privati o dal Comune di Treviso

Denominazione	Proprietà	Tipo	Posti auto
PA	Demanio	Pax	38
PB	Demanio	Pax	262
PC	Demanio	Pax	151
PADD1	Demanio	Add	21
PADD2	Area a gestione Aertre	Add	68
PADD3	Privato interno al sedime	Add	30
PD	Privato a gestione Aertre (affitto)	Pax	142
P1	Privato	Pax	200
P2	Privato	Pax	230
P3	Privato	Pax	160
P com1	Comunale	Pax	274
P com2	Comunale	Pax	97
P rent car	Privato	Pax	255
Totale gestore (inclusi addetti)			570
Totale privati + comuanle			1.358
Totale complessivo*			1.928

Tabella di sintesi della dotazione attuale di sosta



■ AMBITO DI INTERVENTO

SCHEDA 3- Parcheggi - interventi di riorganizzazione ed ampliamento

Riferimento TAV. di PSA

Riferimento Cod. Piano Investimenti

n°8

n° 5.1

CARATTERISTICHE DIMENSIONALI E QUANTITA'

Denominazione	SDF	FASE 1 2020	FASE 2 2025	FASE3 2030	interneto previsto	tipologia park	tipologia sosta
MAP	2,4	2,9	3,1	3,2			
PA	38	84	84	84	ricollocaemento	raso	sosta breve
PB (ex VVF)	262	141	141	141	nuova realizzazione	raso	sosta breve
PC	151	127	117	117	razionalizzazione	raso	sosta lunga
A1_Padd1	21	21	40	40	riconfigurazione/ampliam.	raso	addetti
A2_Padd2	68	0	0	0	sostituiti da nuova viabilità	raso	addetti
A3_Padd3	30	30	30	30	invariato	raso	addetti
PCA_add	0	0	106	106	nuova realizzazione	raso	addetti
Comune							
P4 (Com1)	274	355	355	355	nuova realizzazione	fast park	sosta lunga
P4 (Com2)	97	97	97	97	invariato	raso	sosta lunga
Privati							
P1	200	279	279	279	nuova realizzazione	fast park	sosta lunga
P2	230	268	268	268	riconfigurazione	raso	sosta lunga
P3	160*		0	210	razionalizz. spazi esterni	struttura	sosta lunga
Prent car	255*	255	255	255	invariato	struttura	rent
PD	142*	0	142	142	invariato	struttura	sosta lunga
TOT addetti	119	51	176	176			
TOT	451	1351	1596	1948			
TOTALI PSA	570	1402	1772	2124			
richiesti		1.744	1.855	1.930			
addetti	8%	140	148	154			
TOT fabbisogno		1884	2003	2085			
differenza		-482	-231	39			
bus (ex carb)	3	5	7	7	nuova realizzazione	raso	

Tabella di sintesi che riassume la dotazione attuale, il fabbisogno di sosta e gli interventi suddivisi per fasi

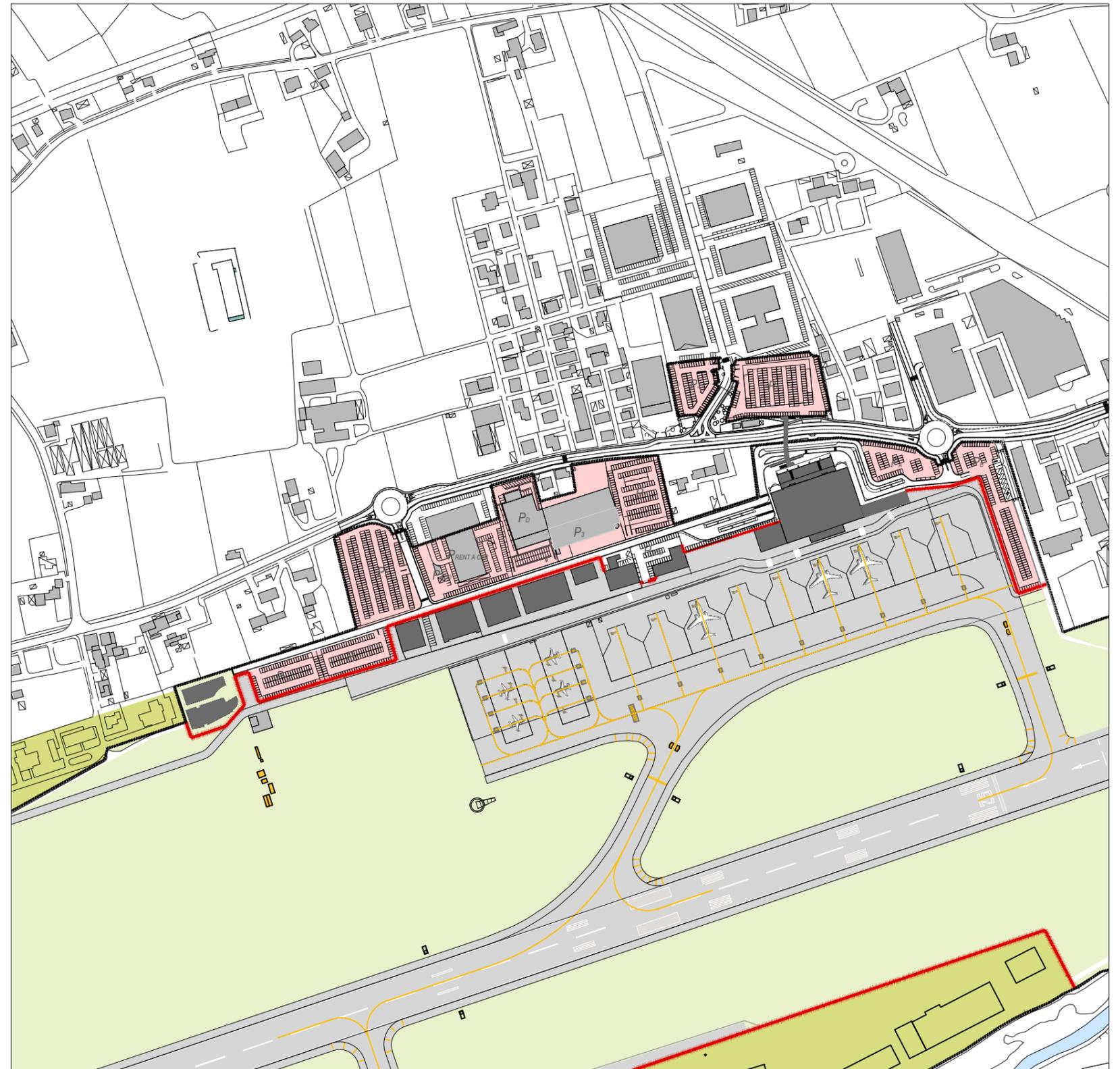
CARATTERISTICHE ARCHITETTONICHE E STRUTTURALI GENERALI DEI PARCHEGGI A RASO

Una delle scelte strategiche adottate per le aree di sosta è stata di non ricorrere all'uso di pavimentazioni filtranti ma di utilizzare lo stesso pacchetto strutturale utilizzato per la viabilità, attraverso il quale è più governabile la raccolta delle acque meteoriche. Trattandosi di interventi che presentano le medesime caratteristiche in ognuno degli ambiti previsti si riporta in via generale un riferimento al pacchetto tipo ipotizzato per la viabilità e per le aree di sosta. Il criterio di dimensionamento e verifica della struttura deriverà dal carico dinamico (peso proprio) delle auto. Per questo motivo, si renderà certamente indispensabile in fase progettuale un'adeguata verifica strutturale che consentirà la definizione di dettaglio degli spessori della nuova infrastruttura.

Indicativamente si ipotizza che quest'ultima possa essere costituita da:

- sottofondo naturale stabilizzato a cemento, spessore minimo 40 cm;
- fondazione in misto cementato, spessore minimo 25 cm;
- strato di base in conglomerato bituminoso, spessore minimo 15 cm;
- strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso, spessore minimo 6 cm;
- tappeto di usura in conglomerato bituminoso, spessore minimo 4 cm

Nell'ottica di un'ottimizzazione delle risorse ambientali e della massimizzazione prestazionale delle opere, il pacchetto tipologico delle vie di comunicazione potrà prevedere uno strato di fondazione in misto cementato con materiali di riciclaggio del tipo "C&D" (inerti derivanti da impianti di costruzione e demolizione). Le stratigrafie delle vie di comunicazione e delle aree di sosta, saranno in pavimentazione bituminosa non drenante, al fine di garantire l'evacuazione, il trattamento e riutilizzo delle acque.



Planimetria generale della configurazione finale Scala 1:5.000

AREA DI INTERVENTO

COMMITTENTE :



AER TRE
Aeroporto di Treviso spa

PROGETTISTI :

ONEWORKS

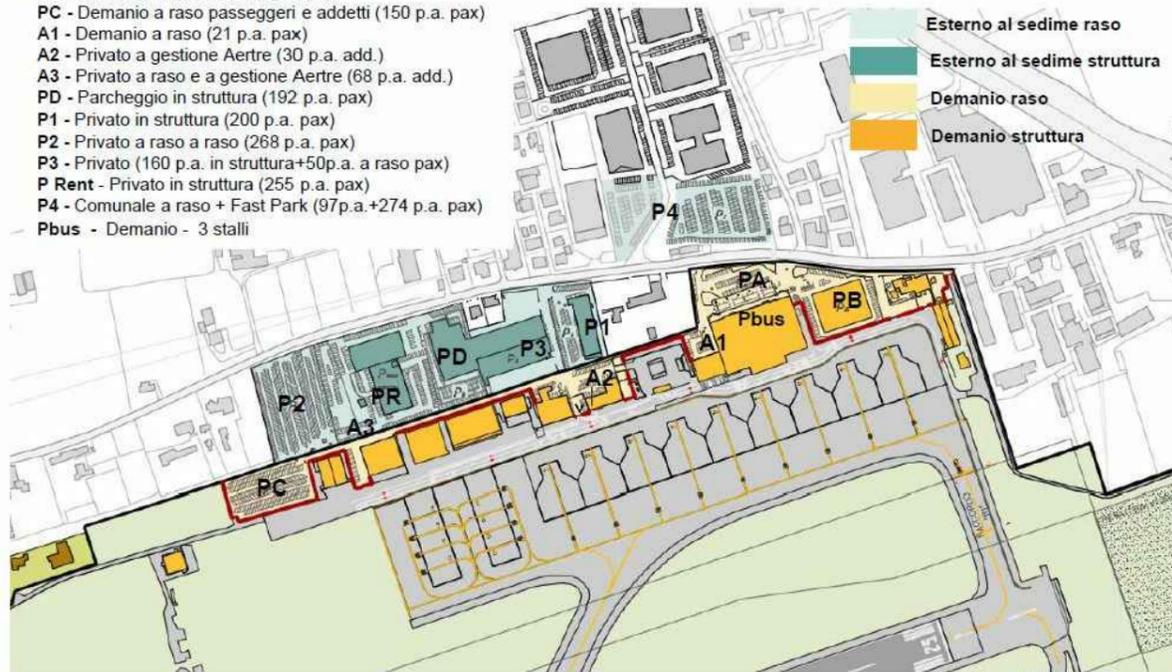
Via Statuto 11 20121 Milano, Italia
20121 Milano, Italia
T +39 02 655913.1 - F +39 02 655913.60
milano@one-works.com

DATA : 11/08/2016

SCHEDA 3 - Parcheggi - interventi di riorganizzazione ed ampliamento

- PA - Demanio a raso sosta breve (38 p.a. pax)
- PB - Demanio fast park (270 p.a. pax)
- PC - Demanio a raso passeggeri e addetti (150 p.a. pax)
- A1 - Demanio a raso (21 p.a. pax)
- A2 - Privato a gestione Aertre (30 p.a. add.)
- A3 - Privato a raso e a gestione Aertre (68 p.a. add.)
- PD - Parcheggio in struttura (192 p.a. pax)
- P1 - Privato in struttura (200 p.a. pax)
- P2 - Privato a raso a raso (268 p.a. pax)
- P3 - Privato (160 p.a. in struttura+50p.a. a raso pax)
- P Rent - Privato in struttura (255 p.a. pax)
- P4 - Comunale a raso + Fast Park (97p.a.+274 p.a. pax)
- Pbus - Demanio - 3 stalli

- Esterno al sedime raso
- Esterno al sedime struttura
- Demanio raso
- Demanio struttura



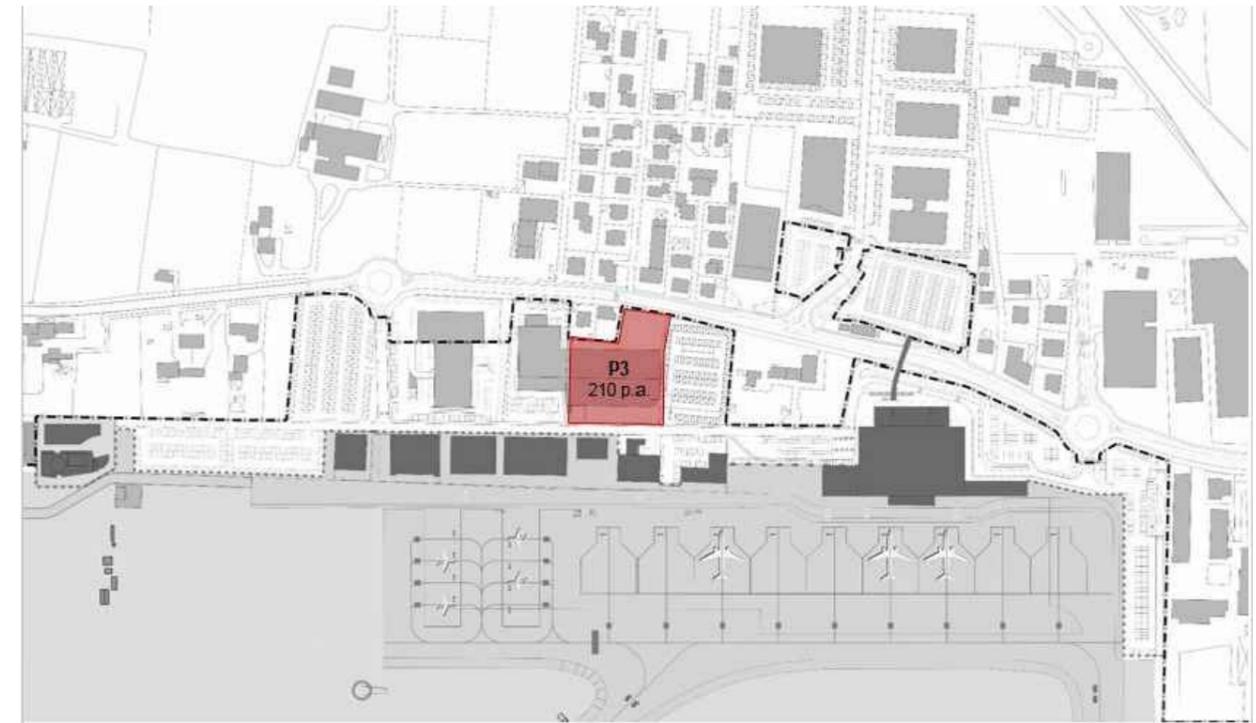
1 Parcheggi - Stato di fatto



2 Parcheggi - Fase 1



3 Parcheggi - Fase 2



4 Parcheggi - Fase 3

SCHEDA 3 - Parcheggi - interventi di riorganizzazione ed ampliamento

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE PARCHEGGI DI NUOVA REALIZZAZIONE

Le caratteristiche geometriche degli interventi si possono così riassumere:

- gli stalli di sosta saranno organizzati secondo comparti che seguiranno all'interno il classico per corsie, in modo tale da consentire la ricerca dei posti in modo facile e scorrevole con la disposizione degli stalli "a pettine" onde favorire il massimo sfruttamento degli spazi;
- gli stalli ordinari avranno una dimensione standard di 2,50 x 5,00 m, mentre gli stalli riservati ai soggetti diversamente abili a norma di D.M. n. 236/89 dovranno avere larghezza non inferiore a 3,20 m. Detti posti auto, opportunamente segnalati, dovranno essere ubicati in aderenza ai percorsi pedonali principali e nelle vicinanze delle fermate della navetta; le corsie principali interne dovranno essere a senso unico di marcia con larghezza minima individuata di 6,00 m;
- tutti i comparti saranno muniti di percorsi pedonali riconoscibili e da segnaletica che faciliti il pedone a raggiungere i punti di raccolta della navetta all'interno del proprio comparto e l'asse principale dei servizi;
- agli ingressi dei comparti saranno posizionate delle sbarre d'ingresso e uscita. Le casse per i pagamenti saranno in corrispondenza dell'asse principale di accesso.

STRATEGIE PER RIDUZIONE IMPATTO AMBIENTALE DURANTE IL CANTIERE E L'ESERCIZIO

Per favorire la minimizzazione delle fasi di cantierizzazione, già in fase di sviluppo progettuale dovranno essere valutate ed adottate delle misure mitigative/compensative atte a limitare le interferenze con il territorio e la viabilità nel suo complesso.

La fase realizzativa prevedrà alcune opere propedeutiche (risoluzione interferenze, disboscamento, demolizioni) prima di poter procedere alla costruzione effettiva della nuova viabilità. Per la realizzazione della nuova pavimentazione si dovrà procedere allo sbancamento a sezione aperta di materiale terrigeno per assicurare la preparazione del sottofondo. A partire dalla quota di fondo scavo si procederà alla stabilizzazione a cemento, prima di poter procedere alla realizzazione del nuovo strato di fondazione in misto cementato.

Per l'ottimizzazione delle risorse e per la minimizzazione dell'impatto ambientale in fase esecutiva, si ritiene prospettabile non solo la stabilizzazione a cemento del sottofondo naturale ma anche la realizzazione dello strato di fondazione in misto cementato mediante il recupero di inerti provenienti da impianti di riciclaggio esterni al sedime, così come l'utilizzo di fresato di conglomerato bituminoso proveniente da esterni o interni al sedime per la realizzazione degli strati bituminosi portanti (base/binder). Per i restanti materiali, valgono le specifiche tecniche definite dalle norme tecniche associate ai progetti esecutivi specifici dell'intervento.

Nell'ambito del cantiere, oltre al mezzo spandi cemento ed alla fresatrice, si prevedrà la presenza di un escavatore, di un bobcat, di un rullo vibrante e di un rullo ferro-gomma.

Dal punto di vista logistico, si cercherà di orientare i tempi di fornitura dei materiali di cui sopra concentrandoli nelle fasce orarie di minimo impatto sull'ordinario esercizio della rete, cercando di evitare il più possibile la circolazione nei centri abitati. Nel caso di adeguamenti dei tracciati, i lavori verranno eseguiti gradualmente al fine di garantire la percorrenza dei veicoli sulla strada, cercando di segnalare percorsi alternativi per i veicoli di passaggio nel tratto stradale in oggetto.

Per quanto attiene la movimentazione/fornitura dei materiali e la gestione dei materiali derivanti dalle demolizioni/rimozioni, dovrà essere predisposto un attento piano di azione atto ad assicurare il minimo impatto sulla viabilità, individuando - se possibile - un'area di stoccaggio intermedio all'interno del sedime a cui fare capo.

MITIGAZIONI

Al fine di garantire il corretto inserimento paesaggistico delle opere in oggetto, sono stati previsti interventi a verde a corredo e finitura delle aree di intervento. Tali interventi sono parte integrante del progetto. Nel caso specifico la disponibilità di spazi è limitata nelle aiuole verdi di delimitazione delle viabilità. Queste aree verdi hanno lo scopo di creare ambiti "tamponi" e assicurare superfici drenanti che compensino l'impermeabilizzazione dei suoli.

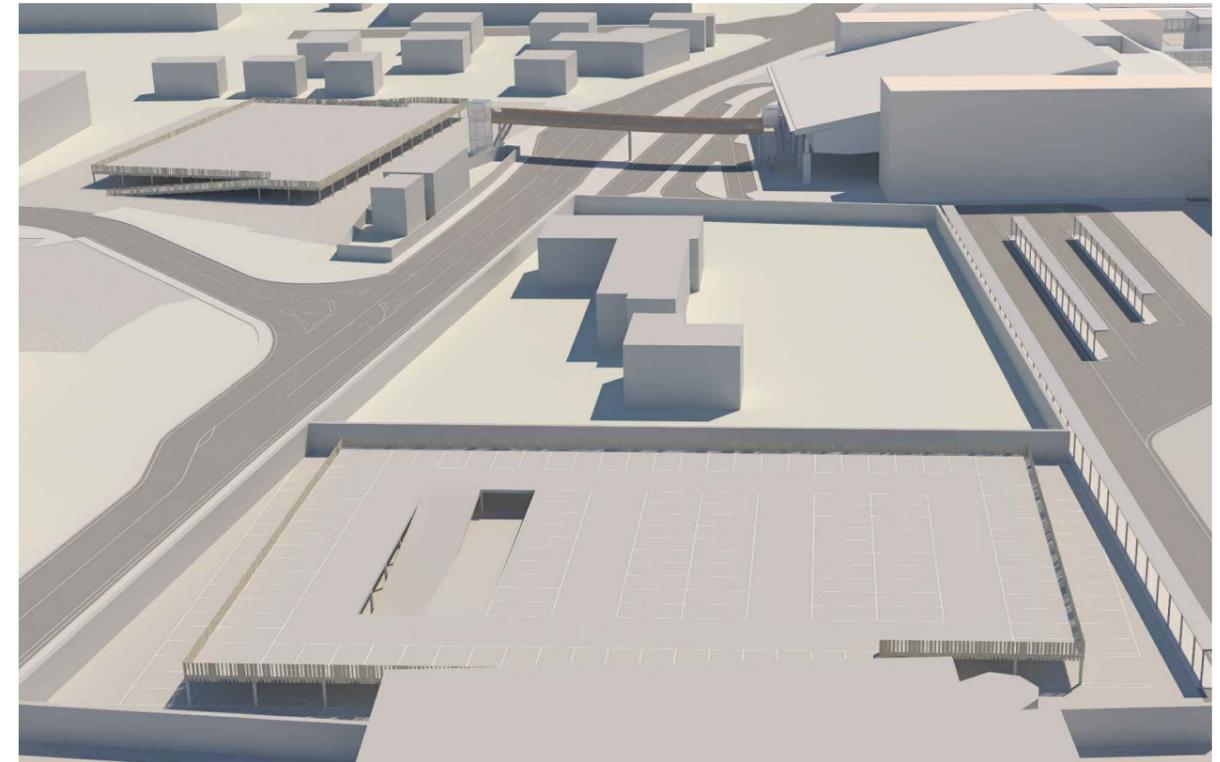
Si dovranno inoltre assicurare gli accorgimenti più generali relativi alla gestione delle acque di scarico e delle acque meteoriche, prevedendo sempre la raccolta (predisposizione di canalette idrauliche, pozzetti e tubazioni secondo pendenze corrette), il trattamento di disoleatura e stabilizzazione chimica (depurazione) prima dello scarico nella rete comunale.

La scelta dei trattamenti fotocatalitici per le superfici di circolazione costituisce un elemento intrinseco di miglioramento ambientale.

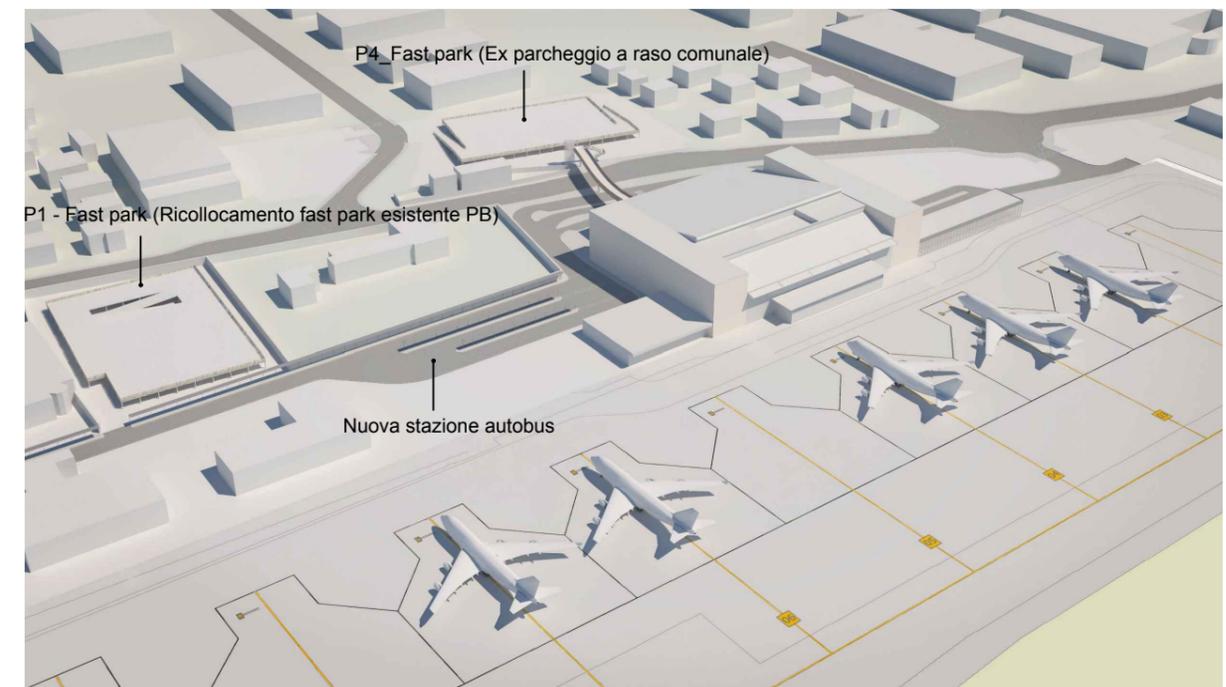
L'impatto di esercizio si intende ridotto tramite l'adozione di tecnologie avanzate sia per l'illuminazione stradale che per il contenimento delle emissioni acustiche, tramite l'utilizzo di materiali apposti per strato di usura ed un conseguente contenimento del rumore da rotolamento per contatto.

Verranno scelte tipologie di illuminazione a basso consumo energetico (illuminazione a LED) ad alto rendimento, in grado di assicurare un naturale contenimento dei consumi. Allo scopo di corrispondere alle attuali esigenze di risparmio energetico e una durata di vita affidabile, di miglioramento della sicurezza e dell'ambiente urbano e di miniaturizzazione delle tecnologie in uso, che consente la realizzazione di impianti di illuminazione non invasivi con nuove concezioni di apparecchiature, si ipotizza la realizzazione di corpi illuminanti del tipo "a LED e ad alto rendimento e basso consumo", le quali prevedendo sistemi di regolazione automatica di flusso per la riduzione dei consumi energetici in coincidenza con le fasce orarie di minore interesse strategico/operativo. L'efficienza energetica del sistema risulta estremamente elevata, con una riduzione dei consumi energetici fino al 150% rispetto alle tradizionali tecnologie HPL.

Per lo smaltimento delle acque meteoriche verranno previste delle idonee opere di raccolta e allontanamento delle acque in grado di assicurare il collettamento delle portate nella rete stradale comunale, ricettore finale delle aree pavimentate landside.



In primo piano il fast park esistente (PB) ricollocato nell'area occupata oggi dal parcheggio privato P1 dopo l'acquisizione prevista dal MP. Sullo sfondo il nuovo fast park P4 (Ex parcheggio a raso comunale) e il nuovo sovrappasso pedonale di collegamento all'aerostazione



Vista della configurazione finale - dettaglio planivolumetrico nuovi fast park, nuova stazione bus, passerella pedonale