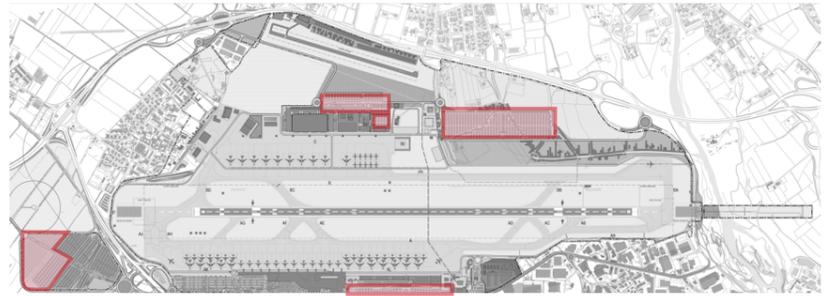


# **SCHEDA 5.2**

---

**PARCHEGGI**

# SCHEDA 5.2 PARCHEGGI



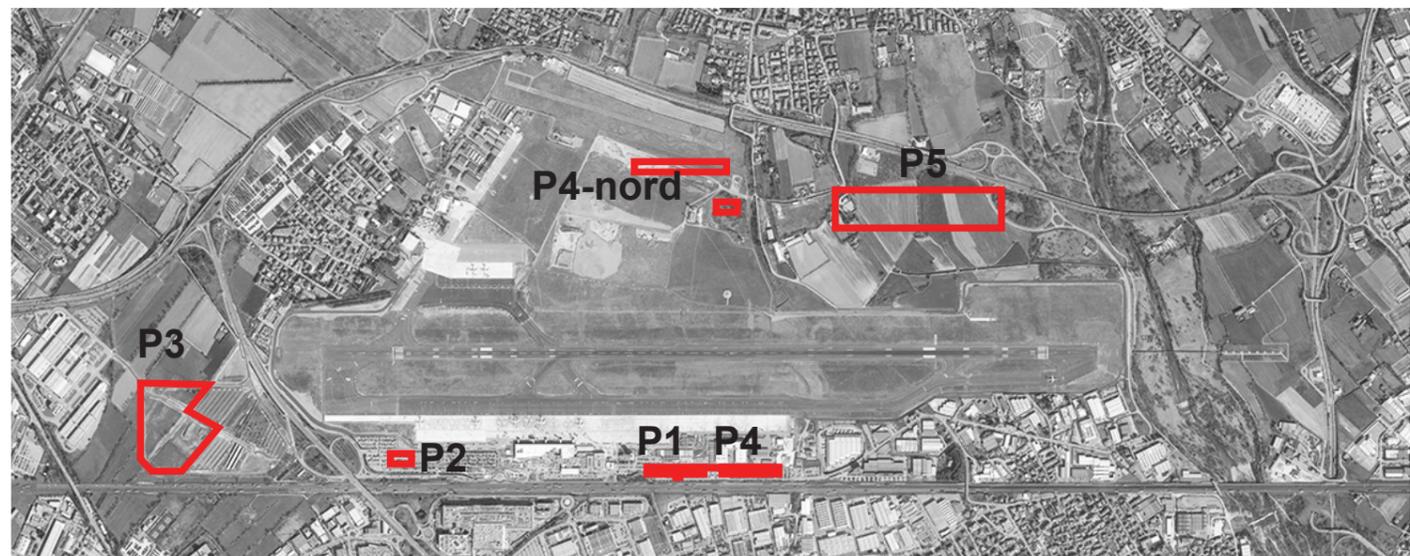
■ Ambito di intervento

## QUADRO DI SINTESI SCHEDA 5.2

Cod. PSA	PARCHEGGI	Importo lordo di appalto [€]	Quadro econ. Complessivo [€]	SUPERFICIE [mq]	N° PIANI	ALTEZZA [m]	VOLUME DI COSTRUZIONE [mc]	PROFONDITA' DI SCAVO [m]	VOLUMI DI SCAVO [mc]	N° VIAGGI MEZZI PER MOVIMENTAZIONE TERRE		PRODUTTIVITA'	MANODOPERA [€]	MESI CANTIERE	UNITA MANODOPERA GIORNO	UNITA MANODOPERA RANGE GIORNO	MATERIALI DI APPROVVIGIONAMENTO AI CANTIERI IN TON.						N° MEZZI PER APPROVVIGIONAMENTO MATERIALI/MEZZI D'OPERA E OPERAI AI CANTIERI		
										INTRA SEDIME	EXTRA SEDIME						TERRENO [ton]	INERTI (SABBIE, E MAT. DA CAVA) [ton]	BITUMI (BASE, BINDER, USURA) [ton]	CALCESTRUZZI [ton]	ACCIAIO (PER C.A. E STRUTTURALE) [ton]	MANUFATTI ED ALTRI ELEMENTI PAVIMENTAZIONI [ton]	FINITURE (SERRAMENTI, PAVIMENTI, CONTROSOFFITTI ECC.) [ton]	INTRA SEDIME	PROVENIENZA EXTRA SEDIME
5.01	P5 - realizzazione	€ 8.900.000	€ 10.235.000	89.000	-	-	-	0,6	53.400	3.471		20%	€ 1.780.000	12	20	10-20	-	131.720	31.150	-	-	445	-	-	5.887
5.05	P1 - sosta breve - ampliamento	€ 1.326.000	€ 1.525.000	11.050	-	-	-	0,4	4.420	431		20%	€ 265.200	8	6	10-20	-	14.310	3.868	-	-	111	-	-	662
5.06 - 5.07	P4 - addetti lotto 1 e lotto 2	€ 1.216.957	€ 1.399.500	13.900	-	-	-	0,4	5.560	542		20%	€ 243.391	4	15	10-20	-	18.001	4.865	-	-	139	-	-	832
5.08	Terminal Bus - riqualifica	€ 140.000	€ 161.000	2.800	-	-	-	0,4	1.120	109		20%	€ 28.000	3	10	10-20	-	3.626	980	-	-	28	-	-	168
5.12	P3 - passaggio a demanio	-	-	65.000	-	-	-	-	-	-		20%	-	3	20	10-20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.17	Ripristino posti parcheggio auto passeggeri P2 (nuovo fast park)	€ 1.304.348	€ 1.500.000	7.620	1	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	3.658	1.143	76	-	-	-	227
5.18	Aree di sosta e viabilità addetti area merci, servizi aeroportuali e Aviazione Generale	€ 4.980.000	€ 5.727.000	41.500	-	-	-	0,6	24.900	1.619		20%	€ 996.000	8	20	10-20	-	61.420	14.525	-	-	415	-	-	2.761
5.19	Spazi autonoleggi c/o fast park (P2)	€ 521.739	€ 600.000	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>TOTALE SCHEDA 5.2</b>		<b>€ 18.389.043</b>	<b>€ 21.147.500</b>	<b>€ 230.870</b>					<b>89.400</b>	<b>5.090</b>								<b>229.076</b>	<b>55.388</b>	<b>3.658</b>	<b>1.143</b>	<b>1.214</b>			<b>10.537</b>

PSA	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028	Anno 2029	Anno 2030
5.01															
5.05															
5.06 - 5.07															
5.08															
5.12															
5.17															
5.18															
5.19															

**AFFIDAMENTO**  
**PROGETTAZIONE**  
**APPROVAZIONE**  
**APPALTO**  
**REALIZZAZIONE**  
**COLLAUDO**



Vista satellitare - Inquadramento degli interventi sullo stato di fatto



Schema planimetrico di progetto - schema dei percorsi

## SCHEDA 5.2 PARCHEGGI

### INQUADRAMENTO GENERALE

#### SCHEDA 5.2 - PARCHEGGI

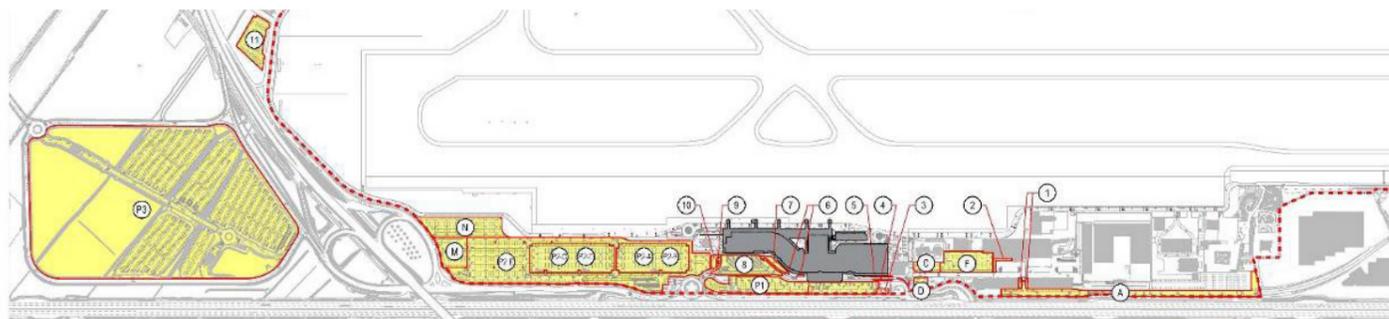
- 5.01 P5 - realizzazione parcheggio remoto sosta lunga passeggeri
- 5.05 P1 - ampliamento sosta breve passeggeri
- 5.06 P4 - addetti lotto 1
- 5.07 P4 - addetti lotto 2
- 5.08 Terminal Bus - riqualifica
- 5.17 Ripristino posti parcheggio auto passeggeri P2 (nuovo fast park)
- 5.18 Aree di sosta e viabilità addetti area merci, servizi aeroportuali e Aviazione Generale
- 5.19 Spazi autonoleggi c/o fast park (P2)

### DESCRIZIONE DELLO STATO DI FATTO

Nell'anno 2015 (anno base del PSA) la disponibilità di parcheggi di sosta conta circa 6.000 posti auto destinati ai passeggeri, e di ulteriori 1.100 utilizzati dai tour operator, dagli autonoleggi e dagli operatori, per complessivi 7.268 stalli (incluso bus, enti di stato, Ncc, motocicli).

La determinazione del fabbisogno di sosta per l'aeroporto di Bergamo, come anticipato nel capitolo dedicato ai fabbisogni, è stata effettuata prendendo a riferimento un valore medio – derivante dagli standard abitualmente in uso per la pianificazione degli aeroporti - di 700 posti auto per 1 Milione di passeggeri annui. Ai valori risultanti è stato aggiunto un 10% di posti auto da destinare agli autonoleggi, ai tour operator e agli operatori. La disponibilità al 2015 è di poco inferiore al fabbisogno stimato per l'anno base.

Le aree di sosta, vicino al terminal, si distribuiscono in linea lungo la fascia tra l'autostrada A4 e il piazzale aeromobili. A ovest del terminal passeggeri si trovano i parcheggi sosta lunga dedicati ai passeggeri, di fronte al terminal vi sono i parcheggi sosta breve per passeggeri e per accompagnatori. A est del terminal, dove si distribuiscono gli edifici che ospitano gli Enti direzionali, pubblici e operativi, vi sono i parcheggi dedicati ai dipendenti e agli operatori aeroportuali; la stazione degli autobus e l'area taxi si trovano di fronte agli arrivi internazionali.



Schema planimetrico dello stato di fatto - sistema della sosta attuale

### ASPETTI STRATEGICI E MITIGATIVI DI SINTESI

- Riequilibrio della ripartizione della sosta alleggerendo i flussi veicolari sull'ingresso storico (Ovest) grazie al potenziamento della sosta remota; in questo modo si redistribuiscono diversamente autoveicoli e emissioni sgravando l'area già oggi congestionata del curb.
- Potenziamento dell'accessibilità con modalità di trasporto collettivo. Nuovo navettamento per la sosta lunga con conseguente riduzione di una consistente % di carichi veicolari a sud.
- L'intervento permette dal punto di vista funzionale un miglior uso dei suoli a 500 m dal terminal che saranno dedicati a servizi strettamente connessi all'attività del terminal.
- Le aree per la sosta lunga delle auto saranno realizzate con superfici non filtranti per una migliore gestione e raccolta e smaltimento delle acque (previo trattamento). Le superfici impermeabilizzate saranno inoltre molto frammentate attraverso vasche filtranti trattate a verde.

denominazione	destinazione	superficie (mq)	stalli
A	Operatori aeroportuali	7,730	286
C	Direzione SACBO- Enti di Stato	1,135	34
D	Fornitori	590	12
F	Operatori aeroportuali	4,580	180
P1	Passeggeri (sosta breve)	10,045	275
P2-A	Passeggeri (sosta lunga coperto)	8,975	427
P2-B	Passeggeri (sosta lunga scoperto)	8,975	467
P2-C	Passeggeri (sosta lunga coperto)	10,495	479
P2-D	Passeggeri (sosta lunga scoperto)	10,495	548
P2-E	Passeggeri (sosta lunga)	27,205	956
P3	Passeggeri (sosta lunga)	157,965	2,769
M	Autonoleggiatori	3,565	92
N	Autonoleggiatori	6,860	326
1	Operatori aeroportuali (motocicli)	240	66
2	Enti di Stato	315	23
3	Passeggeri (motocicli)	260	64
4	Direzione SACBO- Enti di Stato	100	7
5	Bus (area partenze)	190	4
6	Operatori aeroportuali	60	3
7	Taxi (area arrivi)	520	22
8	Bus (area arrivi)	4,560	22
9	SACBO (area arrivi)	55	4
10	NCC (area arrivi)	375	9
11	Autonoleggiatori (testata pista)	4,130	193
<b>TOTALE</b>		<b>269,420</b>	<b>7,268</b>

Dotazione di parcheggi al 2015 (anno base PSA)

## SCHEDE 5.2 PARCHEGGI

### DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Dallo studio dell'accessibilità sviluppato durante le fasi di redazione preliminare e intermedia del presente PSA, è derivata una riorganizzazione complessiva dei sistemi principali di accesso e delle aree di sosta.

Le nuove aree di sosta si collocano in posizione strategica rispetto ai nuovi accessi e alle nuove strutture e sono state dimensionate coerentemente al fabbisogno di sosta stimato per il traffico passeggeri atteso.

Il PSA oltre alla razionalizzazione del sistema della sosta esistente prevede la realizzazione o l'ampliamento di nuove aree di sosta dedicate ai passeggeri e agli addetti.

#### In particolare per i passeggeri si prevede:

- la razionalizzazione dei parcheggi a raso e in struttura destinati alla sosta lunga dei passeggeri a sud ovest (P2 e NM) in prima fase;
- la razionalizzazione/ampliamento della sosta breve dei passeggeri P1 a sud est del semine in prima fase
- la realizzazione di una nuova area di parcheggi a raso per la sosta lunga dei passeggeri a nord est del sedime (P5) in seconda fase;
- l'annessione al sedime demaniale del parcheggio esistente P3 in terza fase.

In generale, per permettere l'ampliamento del piazzale aeromobili sud-ovest, il parcheggio autonoleggi N con 326 posti auto verrà demolito. I posti auto persi verranno recuperati e in parte incrementati sulla parte più ad ovest del attuale parcheggio P2-E in continuità con il parcheggio M dedicato anch'esso agli autonoleggi. Inoltre viene confermato il parcheggio remoto autonoleggi in testata pista. Si prevede infine la realizzazione in prima fase di un nuovo fast park destinato alla sosta lunga passeggeri e del nuovo parcheggio remoto P5, che verranno descritti più dettagliatamente in seguito.

La ripartizione della capacità di sosta in relazione ai due accessi previsti è così distribuita:

- parcheggi ovest (P2+P3) = 66% dell'utenza
- parcheggi est (P5) = 34% dell'utenza

Il confronto tra la capacità di sosta e la ripartizione sugli accessi estratta dal modello simulativo fa emergere che la disponibilità di sosta coincide con l'indirizzamento dei flussi.

#### Per gli addetti si prevede invece:

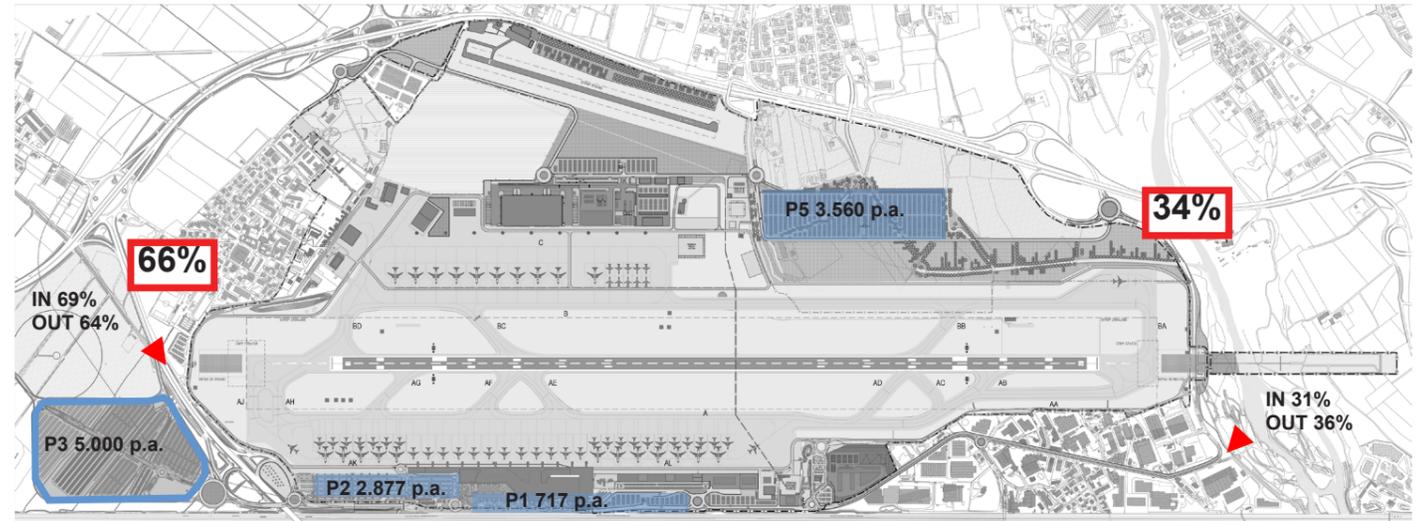
- la razionalizzazione e l'ampliamento del parcheggio P1 a sud est del terminal
- la realizzazione di nuove aree di sosta per addetti all'interno dell'ambito di sviluppo nord.

In generale il PSA prevede di incrementare la capacità di sosta per addetti e autonoleggi di circa il 50% per poter rispondere al fabbisogno di sosta in maniera congrua alle nuove previsioni.

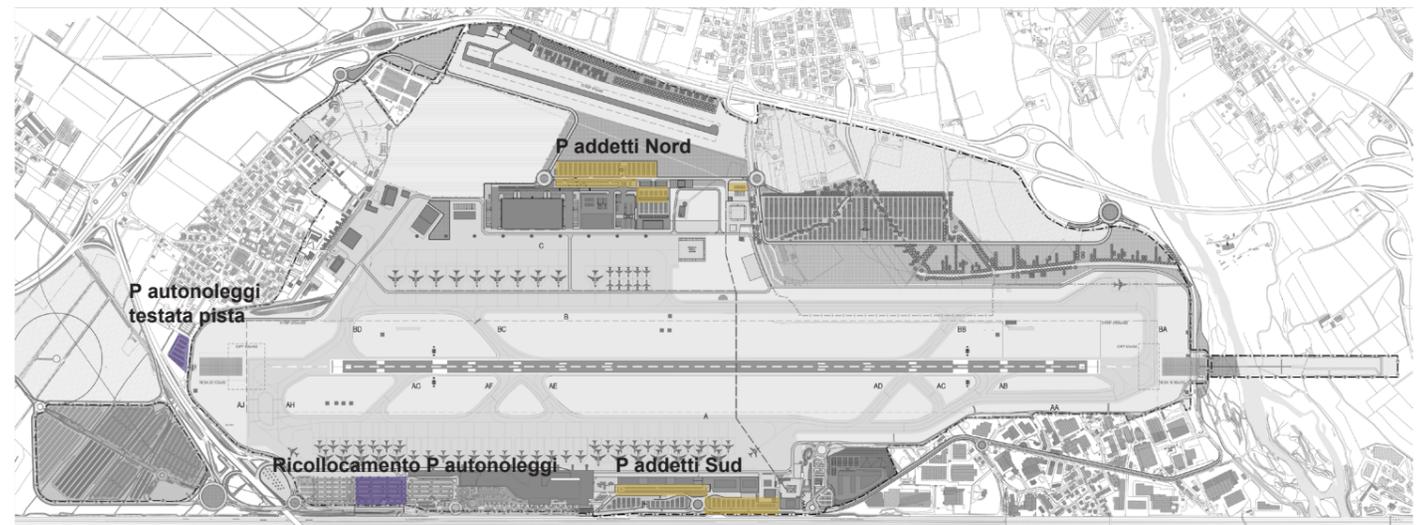
A seguito del ricollocamento delle strutture cargo a nord, i parcheggi destinati ai passeggeri, agli addetti e agli altri servizi aeroportuali saranno ampliati e razionalizzati all'interno dell'ambito di riqualificazione a sud-est che ospita le strutture courier-cargo.

Nell'ambito di sviluppo nord sono invece previsti le nuove aree di sosta per gli addetti della nuova area courier-cargo, il nuovo varco e gli uffici doganali, il terminal di Aviazione generale.

L'immagine a lato individua le aree di sosta dedicate agli addetti ed autonoleggi.



Parcheeggi passeggeri di progetto e nuova ripartizione - strategia generale del PSA di bilanciamento degli accessi attraverso la realizzazione di nuovi accessi e parcheggi



Parcheeggi addetti di progetto, nuova ripartizione

# SCHEDE 5.2 PARCHEGGI

## CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E FUNZIONALI

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 ottimale a 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. LL.PP. 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.
- Le caratteristiche di portanza delle aree di sosta dovranno essere accertate mediante apposite verifiche strutturali, tenendo conto del numero di passaggi previsti, della vita utile presunta e delle tipologie veicolari circolanti.
- I percorsi pedonali saranno realizzati in modo tale da non creare ostacolo al passaggio pedoni e favorire il massimo comfort nel trascinarsi dei bagagli (trolley, bagagli a ruote), tenendo anche in considerazione l'esigenza di assicurare i necessari percorsi per gli ipovedenti attraverso la realizzazione di percorsi in rilievo.

## CARATTERISTICHE STRUTTURALI

### MATERIALI

Entrambe le stratigrafie, degli stalli e delle vie di comunicazione, saranno in pavimentazione bituminosa non drenante, al fine di garantire l'evacuazione, il trattamento e riutilizzo delle acque.

Il pacchetto tipologico delle vie di comunicazione prevede uno strato di fondazione in misto cementato con materiali di riciclaggio (inerti derivanti dai cantieri interni o da impianti sternio di riciclaggio), nell'ottica di un'ottimizzazione delle risorse ambientali e della massimizzazione prestazionale delle opere.

Verrà ottimizzato il riutilizzo dei materiali di demolizione e di scavo. In particolare, data la tipologia dei materiali oggetto di demolizioni e di scavo nonché delle caratteristiche costruttive delle nuove opere da realizzare, si prevede un suo riutilizzo per almeno il 50% delle tonnellate complessive, previa vagliatura e frantumazione (da non effettuarsi necessariamente in situ, vista la mancanza di spazi di cantieri sufficientemente ampi in ambito sud).

E' prevista inoltre la realizzazione di vasche drenanti che andranno a frammentare la superficie continua delle vaste aree a parcheggio.

Per i restanti materiali, valgono le specifiche tecniche definite dalle norme tecniche associate ai progetti esecutivi specifici dell'intervento.

Trattandosi di interventi che presentano le medesime caratteristiche in ognuno degli ambiti previsti, si riporta in via generale un riferimento al pacchetto tipo ipotizzato. Questa stratigrafia, ottimale per governare la raccolta delle acque meteoriche, viene utilizzata sia per la viabilità sia per le aree di sosta.

I parcheggi di nuova realizzazione avranno le seguenti generali caratteristiche:

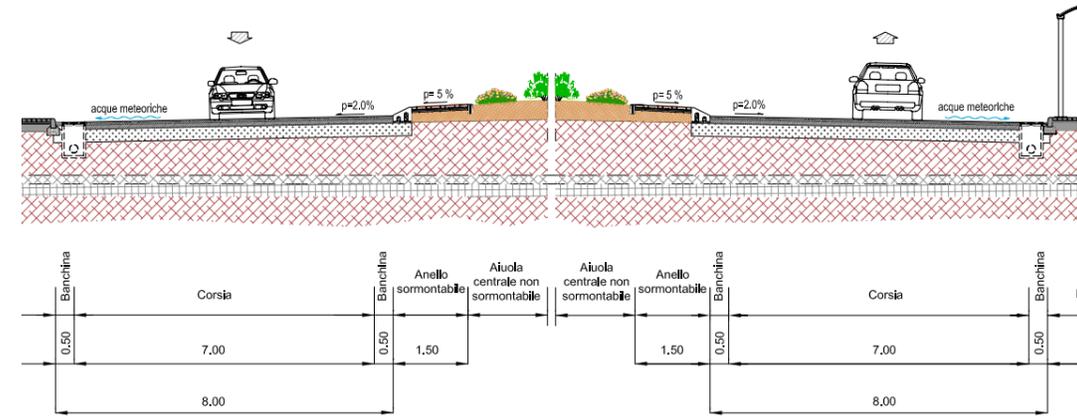
### PARCHEGGIO DI NUOVA REALIZZAZIONE

Nelle parti di nuova realizzazione su terreno vergine è prevista la costruzione di una infrastruttura di elevata capacità portante per assicurare la piena corrispondenza alla funzione cui l'asse viario è chiamato a rispondere.

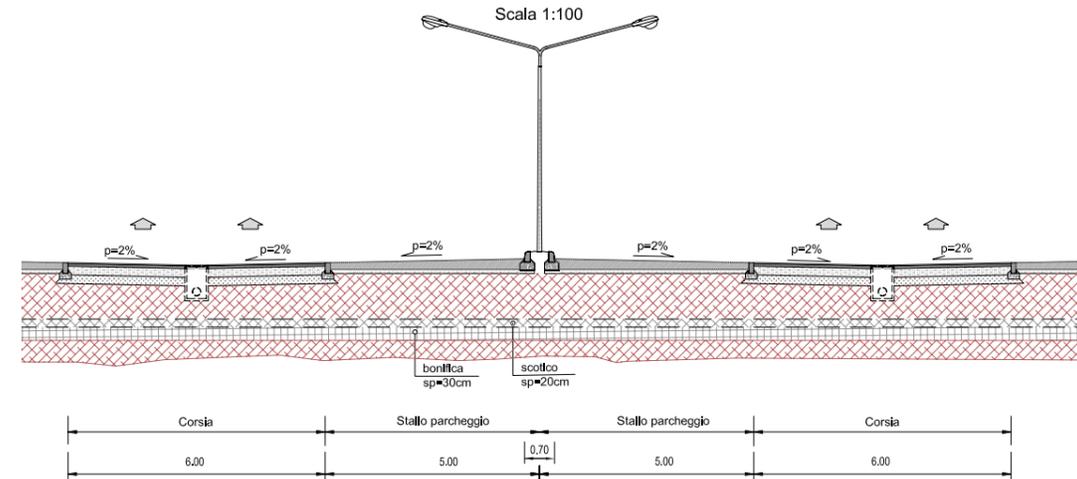
Il criterio di dimensionamento e verifica della struttura deriverà dal carico dinamico (peso proprio) dei mezzi maggiormente circolanti lungo la via.

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.

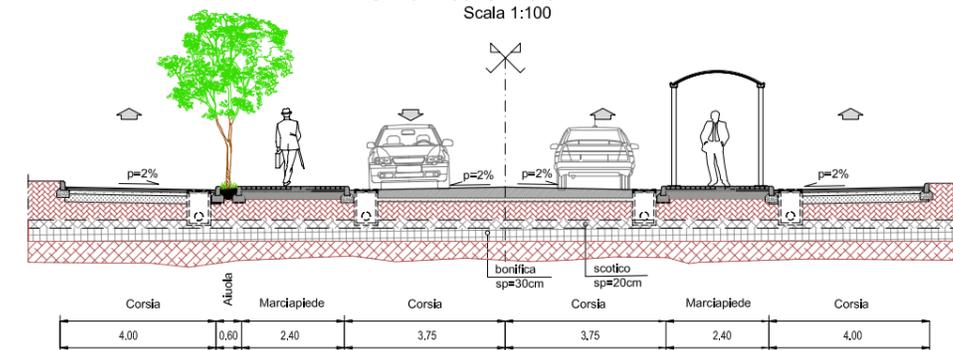
SEZIONE TIPO ROTATORIA 2 (INTERNA PARCHEGGIO)  
Scala 1:100



ANELLO CIRCOLAZIONE  
INTERNO PARCHEGGI  
Scala 1:100



SEZIONE CORSELLO CENTRALE  
Scala 1:100



Sezioni tipo delle aree di sosta

## SCHEDA 5.2 PARCHEGGI

Per le specifiche tecniche dei nuovi parcheggi il PSA fa riferimento a titolo esemplificativo ai pacchetti tipologici riportati a lato. Si adotteranno di conseguenza le seguenti stratigrafie:

### VIABILITA' ESTERNA AL PARCHEGGIO

- bonifica (ove prevista) spessore 30 cm;
- scotico spessore 20 cm;
- rilevato con misto riciclato, spessore variabile;
- sottofondo naturale stabilizzato in misto granulare, spessore minimo 25 cm;
- fondazione in misto cementato, spessore minimo 20 cm;
- strato di base in conglomerato bituminoso, spessore minimo 12 cm;
- strato di collegamento (binder) in conglomerato bituminoso, spessore minimo 5 cm;
- tappeto di usura in conglomerato bituminoso, spessore minimo 4 cm

### VIABILITA' INTERNA AL PARCHEGGIO

- bonifica (ove prevista) spessore 30 cm;
- scotico spessore 20 cm;
- rilevato con misto riciclato spessore variabile;
- sottofondazione in misto granulare, spessore 20 cm;
- preparazione di posa con stabilizzato di cava, spessore 10 cm;
- strato di base in conglomerato bituminoso (tout venant), spessore minimo 10 cm;
- tappeto di usura in conglomerato bituminoso (binder), spessore 4 cm
- tappeto di usura, spessore minimo 3 cm

### STALLI

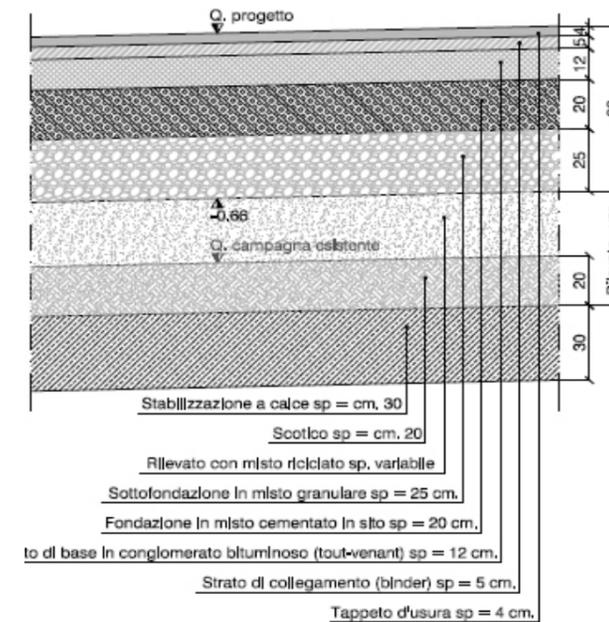
- bonifica spessore (ove prevista) 30 cm;
- scotico spessore 20 cm;
- rilevato con misto riciclato spessore variabile;
- sottofondazione in misto riciclato calibrato, spessore 20cm;
- preparazione di posa con stabilizzato di cava, spessore 10 cm;
- strato di base in conglomerato bituminoso (tout venant), spessore minimo 10 cm;
- tappeto di usura in conglomerato bituminoso (binder), spessore 4 cm
- tappeto di usura, spessore minimo 3 cm

### MARCIAPIEDI

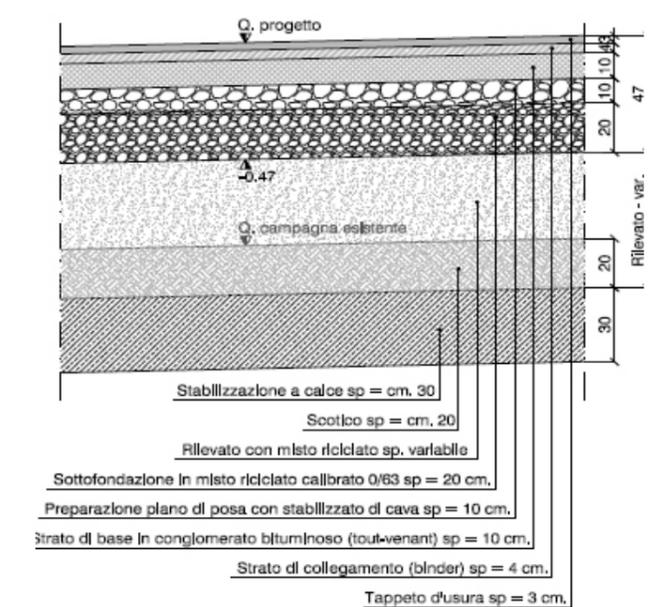
- bonifica spessore (ove prevista) 30 cm;
- scotico spessore 20 cm;
- rilevato con misto riciclato spessore variabile;
- Cls più rete elettrosaldata, spessore 20 cm;
- pietrischetto, spessore 5 cm;
- masselli autobloccanti, spessore 8 cm;

### ADEGUAMENTO DI ESISTENTE

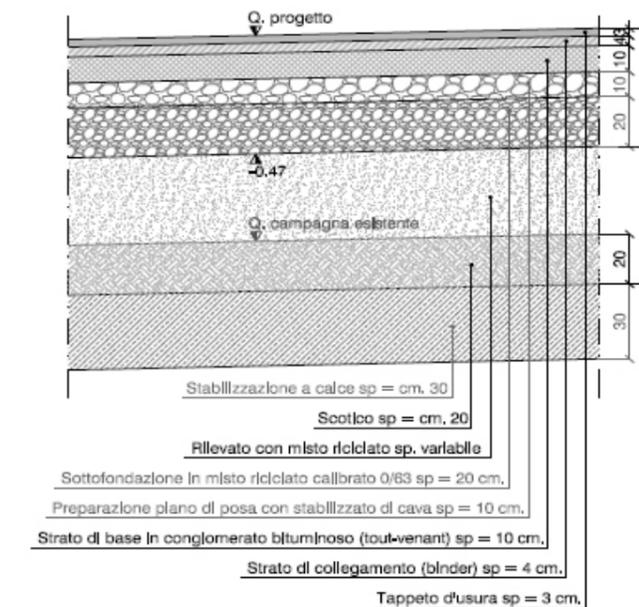
Per assicurare le necessarie caratteristiche di portanza dei tratti stradali esistenti si prevede la realizzazione di un intervento di adeguamento strutturale del fondo esistente (granulare già consolidato) mediante posa di rete metallica a doppia torsione e realizzazione di un manto di usura fibrorinforzato dello spessore minimo di 10 cm, necessario per assicurare il soddisfacimento dei requisiti di portanza della strada al transito dei veicoli pesanti di progetto (autoarticolati cargo, autocisterne, mezzi soccorso VV.F.).



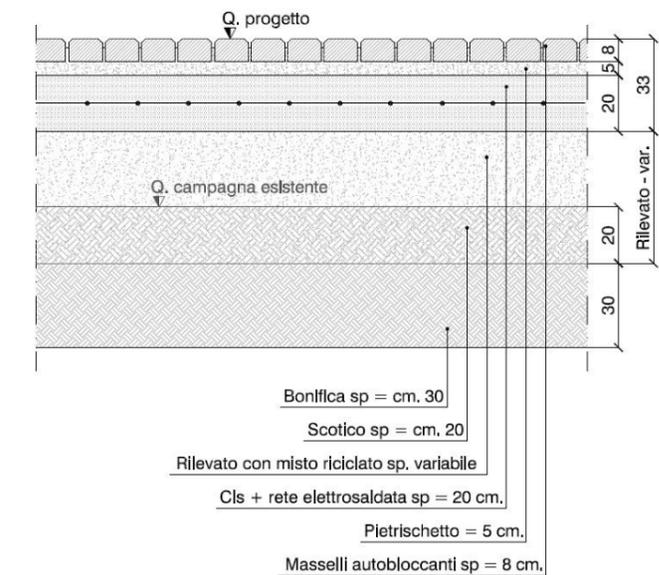
Strade esterne



Strade interne



Stalli



Marciapiede

Pacchetto ipotizzato per la viabilità e gli spazi di movimentazione e sosta

## SCHEDE 5.2 PARCHEGGI

### CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI IMPIANTI E DELLE RETI

In fase di progettazione saranno effettuate tutte le verifiche necessarie in riferimento alle normative illuminotecniche, secondo l'articolazione assunta in opere pubbliche e private, nonché agli aspetti vincolistici rispetto alle servitù aeronautiche in termini di altezze e posizionamento dei diversi corpi illuminanti.

**MISURE TECNOLOGICHE ORIENTATE ALLA RIDUZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE IN FASE DI ESERCIZIO**  
L'impatto di esercizio si intende ridotto tramite l'adozione di tecnologie avanzate sia per l'illuminazione stradale. Si preferiranno tipologie di illuminazione a basso consumo energetico (illuminazione a LED) ad alto rendimento, in grado di assicurare un naturale contenimento dei consumi anche attraverso sistemi di regolazione automatica di flusso energetico emesso in coincidenza con le fasce orarie di minore interesse strategico/operativo.

### STRATEGIE PER RIDUZIONE IMPATTO AMBIENTALE

#### CANTIERIZZAZIONE

Per favorire la minimizzazione delle fasi di cantierizzazione, già in fase di sviluppo progettuale saranno valutate e adottate misure mitigative/compensative atte a limitare le interferenze con il territorio e la viabilità nel suo complesso. La fase realizzativa prevederà alcune opere propedeutiche (risoluzione interferenze, disboscamento, demolizioni) prima di poter procedere alla costruzione effettiva della nuova viabilità.

Per la realizzazione delle nuove pavimentazioni si procederà 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.

Nell'ambito del cantiere, oltre al mezzo spandi cemento ed alla fresatrice, si prevederà 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.

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 e nelle rotatorie. Queste aree verdi hanno lo scopo di creare ambiti "tampone" e assicurare superfici drenanti che compensino l'impermeabilizzazione dei suoli. I corsi d'acqua presenti all'interno del sedime, ma anche le strade principali del PSA sono segnalati da filari e masse alberate attraverso interventi di messa a dimora di specie arboree autoctone come l'acero campestre o il pioppo bianco. Queste opere a verde arboreo-arbustive di tipo autoctono favoriscono la compensazione visiva e paesaggistica dei vari interventi e rappresentano un aiuto per l'orientamento e il direccionamento del traffico.

#### SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE

Si assicureranno inoltre gli accorgimenti più generali relativi alla gestione delle acque meteoriche di prima pioggia e seconda pioggia, prevedendo sempre la raccolta (predisposizione di canalette idrauliche, pozzetti e tubazioni secondo pendenze corrette), il trattamento di disoleatura e dissabbiatura prima dello scarico nella rete idrica esistente o in alternativa dispersione nel sottosuolo con pozzi perdenti.

Le aree destinate alla sosta lunga dei mezzi (il parcheggio remoto P5) saranno realizzate con superfici non filtranti per una migliore gestione e raccolta delle acque, che saranno raccolte, dissabbiate, disoleate, e rilasciate nella rete idrica esistente (rogghe confinanti dove possibile o reti comunali di riferimento) o in alternativa dispersi nel sottosuolo con pozzi perdenti. Queste grandi superfici saranno comunque molto frammentate attraverso la previsione di vasche filtranti trattate a verde. In questo modo sarà evitata una totale impermeabilizzazione delle aree di sosta.

Per quanto riguarda i parcheggi operatori nord e sud lo scarico avverrà tramite dispersione al sottosuolo previo trattamento secondo quanto sopra descritto.

## SCHEDA 5.2 PARCHEGGI

### INTERVENTO 5.01 - realizzazione parcheggio remoto P5

#### DESCRIZIONE

Il PSA prevede la realizzazione in fase 2 di un parcheggio a raso per un totale di circa 3.560 posti auto finali dedicati alla sosta lunga e connesso al terminal passeggeri attraverso un nuovo servizio navetta. In relazione all'ampliamento del terminal passeggeri e alla ricollocazione delle aree cargo a nord della pista di volo, il nuovo parcheggio P5 andrà a sostenere e riequilibrare la nuova distribuzione dei flussi diretti all'aeroporto oggi concentrati solo sull'unico accesso ovest.

#### LOCALIZZAZIONE

Il nuovo sistema di parcheggi (P5) si colloca a nord est della pista di volo.

#### COMPATIBILITÀ URBANISTICA/VINCOLI

L'area destinata al P5, attualmente a uso agricolo, sarà oggetto di acquisizione a partire dalla seconda fase di intervento. L'area destinata al P5 ricade in parte all'interno del Comune di Seriate e non interferisce con le previsioni strategiche del PGT comunale dove è destinata a uso agricolo e come ambito di salvaguardia per sviluppi aeroportuali. Si segnala che il PGT di Seriate (Piano delle regole) indica una parte dell'area interessata (vedi asterisco nella planimetria a lato) come "Siti contaminati e potenzialmente contaminati (art.30 all. R.1)". Si prevede pertanto uno studio dettagliato e/o bonifica dell'area in oggetto.

All'interno dell'area si rileva infine la presenza del canale scolmatore Morla appartenente al reticolo idrico principale. Nel rispetto dei vincoli sovraordinati, il corso d'acqua sarà oggetto di inclusione e di riqualificazione all'interno dei nuovi interventi previsti e verrà garantita una continuità ecologica e una riqualificazione dei corsi d'acqua interni all'ambito. Infine si segnala la presenza di un "nucleo di antica formazione" (PGT. Pd.S. Comune di Seriate), tangente al limite nord del parcheggio. Il layout definito dal PSA non interferisce con questo sito vincolato ma ne protegge l'immediato contesto inserendolo all'interno delle opere di compensazione ambientale e dei progetti di paesaggio.

#### OPERE PROPEDEUTICHE ALLA REALIZZAZIONE

Acquisizione terreni e demolizione parziale di manufatti esistenti.

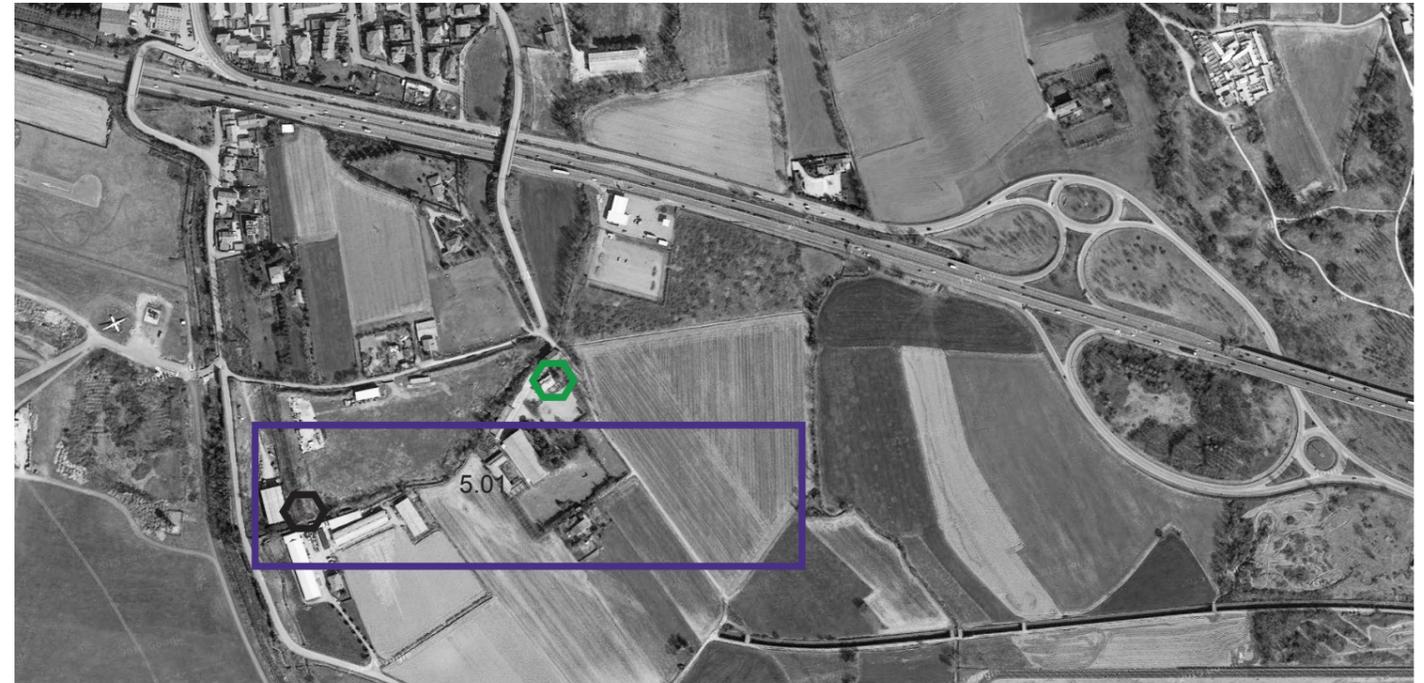
#### FABBISOGNO

Si veda il riepilogo fabbisogni a pag. 3 della presente scheda.

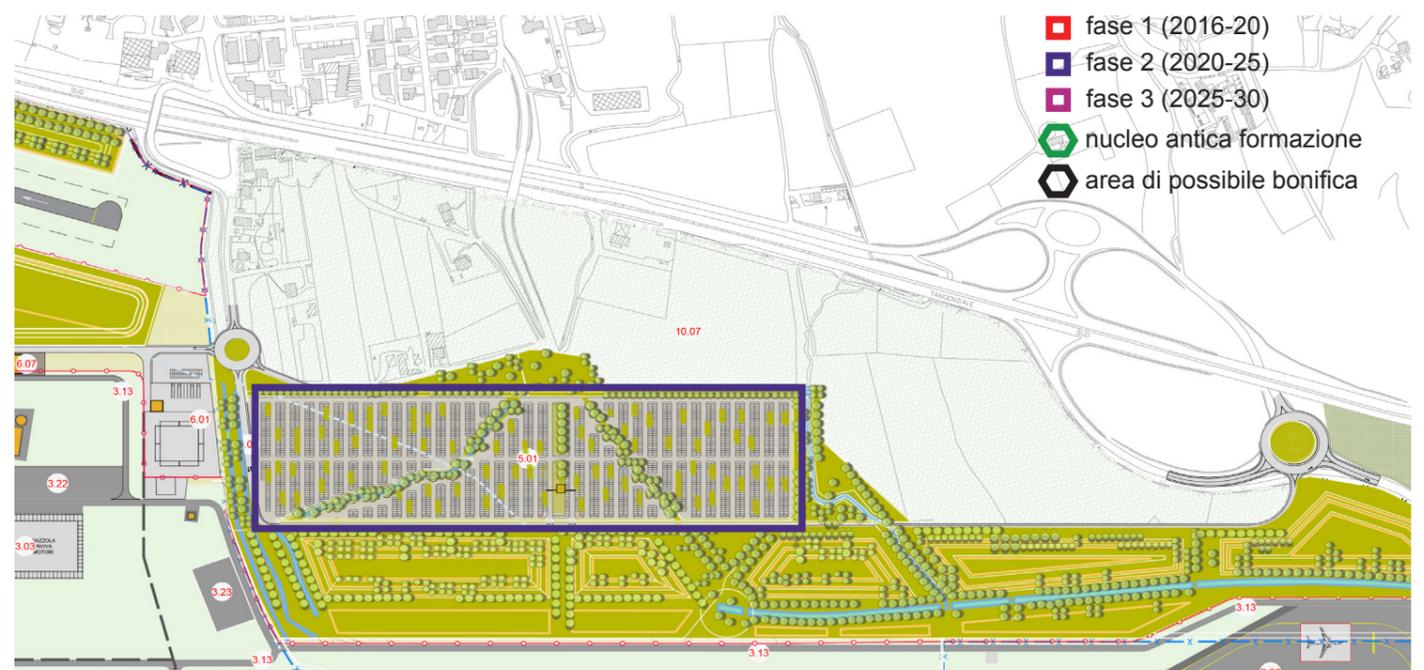
#### ACCESSIBILITÀ

L'accesso al nuovo parcheggio P5 e al deposito carburanti Nord avverrà tramite l'ampliamento della rotatoria esistente lungo la SP17 che attualmente immette il traffico diretto in aeroporto all'interno dell'articolato circuito composto da Via Matteotti/cavalcavia di via Tonale/SP115/SP116 per raggiungere l'area Terminal. Oltre all'ampliamento della rotatoria esistente che avrà un raggio di 40 m si prevede la realizzazione di una nuova viabilità d'accesso ai nuovi parcheggi P5 e al deposito carburanti nord che misura 1350 metri lineari circa e infine, per risolvere conflitti, è prevista la realizzazione di una nuova rotatoria nei pressi del deposito carburanti di raggio pari a 25 m.

Il circuito di viabilità a est collega il parcheggio P5 all'area terminal tramite un servizio navetta (N2) che usufruisce in parte della strada esistente (via Orio al Serio, via Matteotti, SP17) e di un tratto di viabilità di nuova costruzione.



Ambito di progetto su base satellitare dello stato di fatto e fasi di attuazione



Schema di progetto, Planimetria generale interventi - parcheggio sosta lunga P5

## SCHEDA 5.2 PARCHEGGI

### CARATTERISTICHE FUNZIONALI, STRUTTURALI E ARCHITETTONICHE

L'estensione superficiale complessiva dell'area destinata al parcheggio sosta lunga è pari a circa 89.000 mq.

Si ipotizza una profondità media di scavo media pari a 0.6 m e dunque un volume di scavo pari a 53.400 mc.

Per gli altri aspetti funzionali, dimensionali, strutturali e architettonici si rimanda agli analoghi punti descritti nell'inquadramento generale alle pagg. 5 e 6.

### CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI IMPIANTI E DELLE RETI TECNOLOGICHE

Per questi aspetti si rimanda in generale agli analoghi punti descritti nell'inquadramento generale alle pagg. 4 e 5.

Per le parti più specifiche invece si danno le seguenti indicazioni.

Si renderà necessario sottoporre le acque di prima pioggia ad un sistema di trattamento adeguato secondo normativa regionale di riferimento. Per quanto riguarda la raccolta delle acque meteoriche, con particolare attenzione alle acque di prima pioggia, si realizzeranno le adeguate pendenze nella pavimentazione (> 1%), dei canali di raccolta delle acque interrati corredati da un sistema di caditoie carrabili e pozzetti di ispezione.

### CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI IMPIANTI E DELLE RETI

Per l'illuminazione diffusa delle aree di sosta si può prevedere l'utilizzo di torri faro con tecnologia modulare a LED, utilizzabile per molteplici applicazioni. Questo sistema consente di ottenere risparmio energetico, flessibilità nel disegno, orientamento e ampiezza del fascio luminoso con estrema semplicità di installazione.

Inoltre si potrà prevedere l'installazione di un regolatore di flusso luminoso, tale da consentire la regolazione dell'intensità luminosa, in determinati orari, in maniera completamente automatizzata, garantendo in tal modo un attento controllo del consumo energetico nelle fasce orarie meno operative.

### STRATEGIE PER RIDUZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Per questi aspetti si rimanda in generale agli analoghi punti descritti nell'inquadramento generale a pag.7.

Per le parti più specifiche invece si danno le seguenti indicazioni.

### MITIGAZIONI

Completano il quadro le opere a verde arboreo-arbustive di tipo autoctono e non in conflitto con l'operatività aeronautica (bird strike e piani ostacoli) che saranno indicate per favorire la compensazione visiva e paesaggistica dei vari interventi in corrispondenza delle aree destinate a verde individuate nel Master Plan.

Queste opere hanno l'obiettivo di mitigare l'impatto delle opere ma anche e soprattutto di garantire la continuità dei corridoi ecologici esistenti. Il PSA indica la prosecuzione dei corridoi ecologici e dei percorsi appartenenti al sistema ambientale del Rio Morla anche all'interno delle superfici destinate a parcheggio.

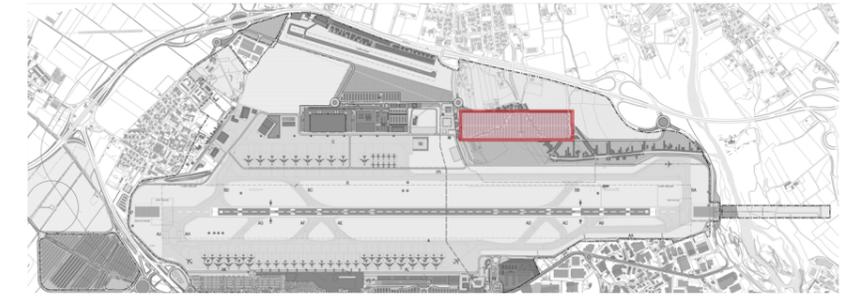
I corsi d'acqua presenti all'interno dell'ambito, ma anche le strade principali d'accesso all'aeroporto e le aree di sosta e i percorsi sono segnalati da filari e masse alberate. La presenza di filari lungo le strade rappresentano un aiuto per l'orientamento e il direzionamento del traffico. Inoltre le piantumazioni di piante a cespuglio intorno ai parcheggi con alberi a foglia caduca forniscono ombra in estate e sono visivamente gradevoli.

### SISTEMA DI NAVETTE PER I PARCHEGGI REMOTI

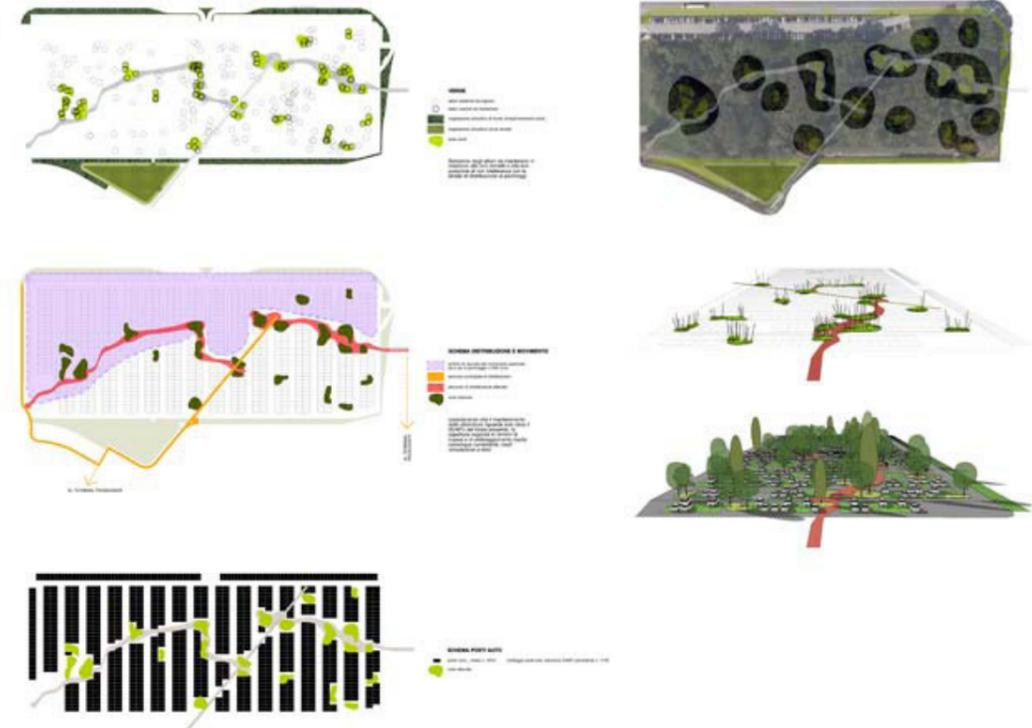
**Navetta N2:** Terminal passeggeri – P5

Ultimata la realizzazione del P5, il PSA prevede l'istituzione di un navettamento tra quest'ultimo e il terminal esistente. Il punto di raccolta dei passeggeri sarà realizzata all'interno del nuovo curb in posizione baricentrica rispetto al terminal. La navetta percorrerà la via Orio Al Serio, via Matteotti e via Paderno (Grassobbio) per poi immettersi all'interno del nuovo parcheggio P5.

L'intera tratta del percorso (eccetto quella interna al P5) utilizza infrastrutture viarie esistenti. Si prevede l'utilizzo di minivan (20 posti circa) con una frequenza adeguata ai flussi di traffico provenienti dal territorio e ai flussi di passeggeri provenienti dall'aerostazione (circa 3/5 minuti).



Ambito di intervento



Nuovo parcheggio dell'Aeroporto Marco Polo di Venezia, 2011 (Made Associati).  
Il progetto si costruisce attraverso il bilanciamento tra le esigenze di insediamento di spazi per la sosta delle auto (1200 ca.) e operazioni di sottrazione misurate atte a preservare la vegetazione boschiva esistente.



Kitakyushu Technology Center parking (9500 Mq) Kitakyushu, Fukuoka, 2008 Superkilen masterplan (3.3 ha) Copenhagen, 2012

## SCHEDA 5.2 PARCHEGGI

### INTERVENTO 5.05 - P1 - ampliamento lotto parcheggio P1 sosta breve passeggeri

#### DESCRIZIONE

Il PSA prevede l'ampliamento della sosta breve nell'ambito di riqualificazione a est del terminal.  
Il nuovo parcheggio sosta breve intercetterà soprattutto i flussi che entreranno in aeroporto dal nuovo ingresso est.

#### LOCALIZZAZIONE

I nuovi parcheggi addetti sono localizzati all'interno dell'ambito di riqualificazione sud tra la SP116 e l'area dei servizi aeroportuali. L'area è già oggi in parte occupata dallo svincolo e sottopasso collegato a Grassobbio, dalla centrale termica che oggi alimenta il terminal, e da alcuni servizi aeroportuali low cost (mensa ed edificio 8).

#### COMPATIBILITA' URBANISTICA/VINCOLI

L'area destinata alla riqualifica dei parcheggi addetti P1 (lotto 1 e 2) è già interna al sedime aeroportuale e non è soggetta a vincoli particolari.

#### OPERE PROPEDEUTICHE ALLA REALIZZAZIONE

La fase realizzativa del nuovo parcheggio prevederà alcune opere propedeutiche (risoluzione interferenze, demolizioni). Insistono sull'area manufatti che saranno demoliti dalla seconda fase (12 e 8) e alcuni che invece saranno demoliti in terza fase (mensa addetti e centrale termica).

#### FABBISOGNO

Si rimanda al riepilogo dei fabbisogni a pag. 3 della presente scheda.

#### ACCESSIBILITA'

L'accesso al nuovo parcheggio sosta breve è garantito sia dal nuovo accesso est che dall'accesso esistente ad ovest. I due accessi saranno collegati alla nuova rotatoria centrale sulla SP116.

#### CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

L'ampliamento del P1 è previsto su un'area di forma di 11.050 mq circa. Il nuovo parcheggio conterà 717 posti auto nel 2022 contro gli attuali 275. Trattandosi di una riqualificazione del manto stradale si ipotizza una profondità media di scavo pari a 0,4 m. Il volume di scavo per questo intervento sarà pari a 4.420 mc di terreno che sarà stoccato nelle apposite aree di stoccaggio interne al sedime e individuate nella scheda 10.2.

#### CARATTERISTICHE FUNZIONALI STRUTTURALI E ARCHITETTONICHE

Dal punto di vista funzionale questo intervento va a raddoppiare la tipologia di sosta per l'Ente gestore in un ambito strategico perché di pertinenza dell'aerostazione.

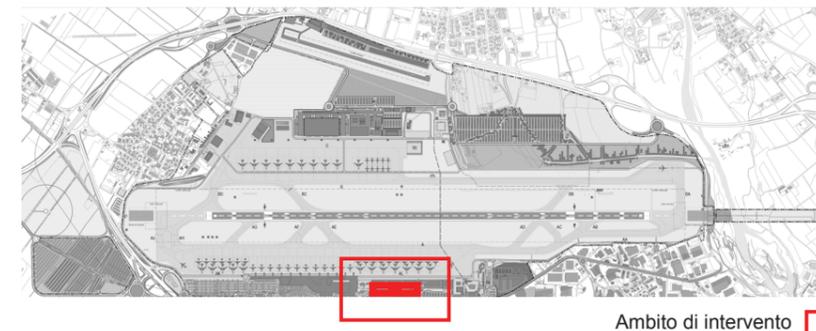
I nuovi parcheggi saranno a uso dei passeggeri sarà pertanto dotato di:

- doppia sbarra e lettore biglietti ingresso e uscita;
- piccolo volume per addetti al controllo;
- percorsi pedonali e segnaletica per il pedone (incluso non vedenti e disabili);
- eventuali pensiline di copertura e/o alberature

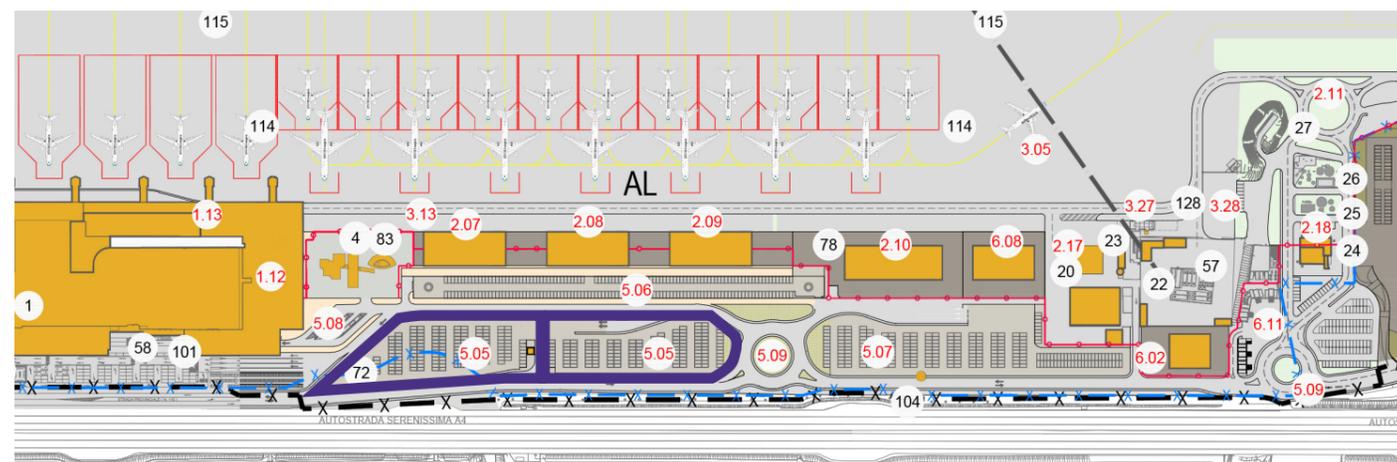
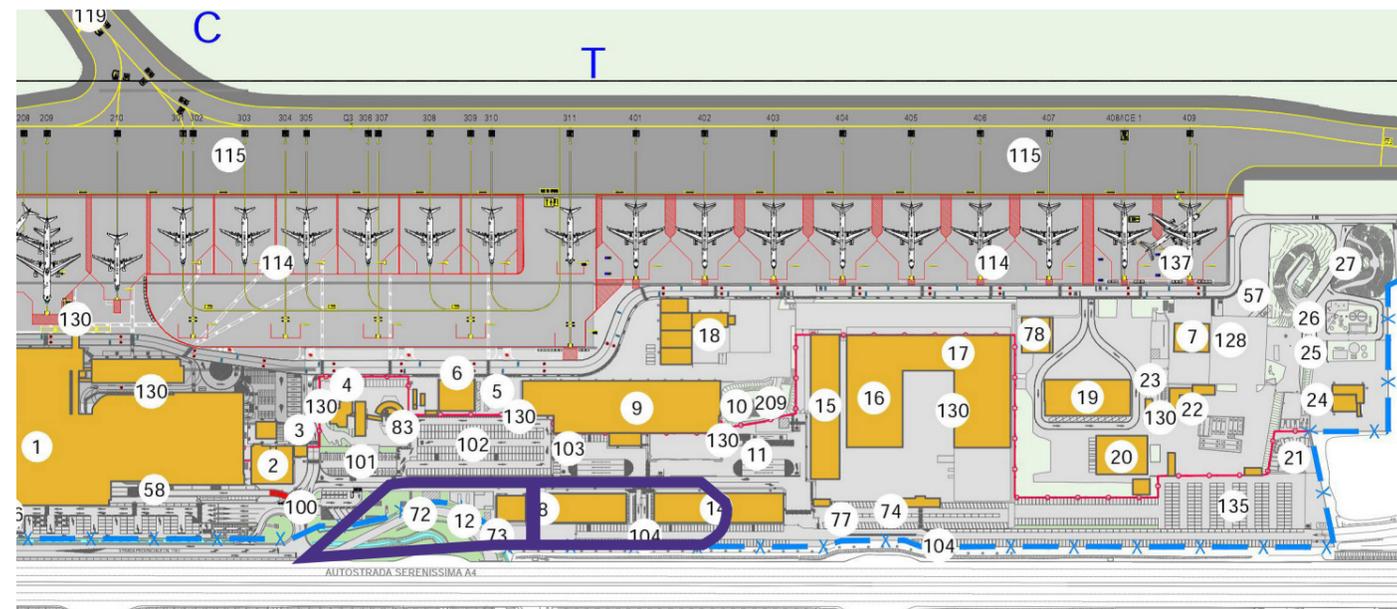
Per i dati dimensionali degli stalli, i requisiti di portanza ecc. si rimanda all'analogo punto trattato in precedenza per gli interventi n. 5.01 - realizzazione parcheggio remoto P5 e a quanto riportato nelle pag. 5 e 6 della presente scheda.

#### CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI IMPIANTI E DELLE RETI STRATEGIE PER RIDUZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Per questi aspetti si rimanda in generale agli analoghi punti descritti nell'inquadramento generale a pag 7 e alla descrizione del parcheggio remoto P5.



Ambito di intervento



- fase 1 (2016-20)
- fase 2 (2020-25)
- fase 3 (2025-30)

## SCHEDA 5.2 PARCHEGGI

### INTERVENTI: 5.17 - Ripristino posti parcheggio auto passeggeri P2 in nuova struttura fast park

#### DESCRIZIONE

Per permettere l'ampliamento del piazzale aeromobili sud-ovest attualmente dedicato all'aviazione generale (vedi voce 3.7-ENAC Prot.10285 del 02/02/2016), il parcheggio autonoleggi N con 326 posti auto verrà demolito e i posti auto persi verranno recuperati e in parte incrementati sulla parte più ad ovest dell'attuale parcheggio P2-E in continuità con il parcheggio M. Il ricollocamento delle autovetture a noleggio è previsto presso il primo piano del multipiano in struttura installato all'interno del parcheggio denominato "P2".

Per ripristinare la capacità ridotta del parcheggio P2 il PSA prevede la realizzazione di una nuova struttura fast park sopraelevando una parte del P2 stesso e recuperando un numero di posti auto pari a circa 200 unità. Il nuovo fast park conta in totale circa 611 posti auto.

Si prevede che questa struttura sia operativa entro la fine del 2016 e destinata alla sosta lunga dei passeggeri.

#### LOCALIZZAZIONE

Il nuovo fast park è localizzato nell'area sud del sedime aeroportuale tra la SP116 e il piazzale aeromobili. L'area è già oggi occupata dal parcheggio a raso P2.

#### COMPATIBILITA' URBANISTICA/VINCOLI

L'area destinata alla realizzazione del fast park è già interna al sedime aeroportuale e non è soggetta a vincoli particolari se non il rispetto dei vincoli autostradali e del piano ostacoli.

#### FABBISOGNO

In coordinamento con gli altri interventi previsti dal PSA, si prevede di incrementare la capacità di sosta breve di circa il 50% per poter rispondere al fabbisogno in maniera congrua. Si rimanda comunque al riepilogo fabbisogni riportato a pag. 3 della presente scheda.

#### ACCESSIBILITÀ

L'accesso al nuovo parcheggio sosta breve è garantito sia da est tramite una rotonda esistente.

### CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

Il Fast park è di forma rettangolare (60m x 115m) e insiste su un'area di circa 6.900 mq.

### CARATTERISTICHE FUNZIONALI STRUTTURALI E ARCHITETTONICHE

Il nuovo fast park sarà realizzato con una struttura prefabbricata modulare.

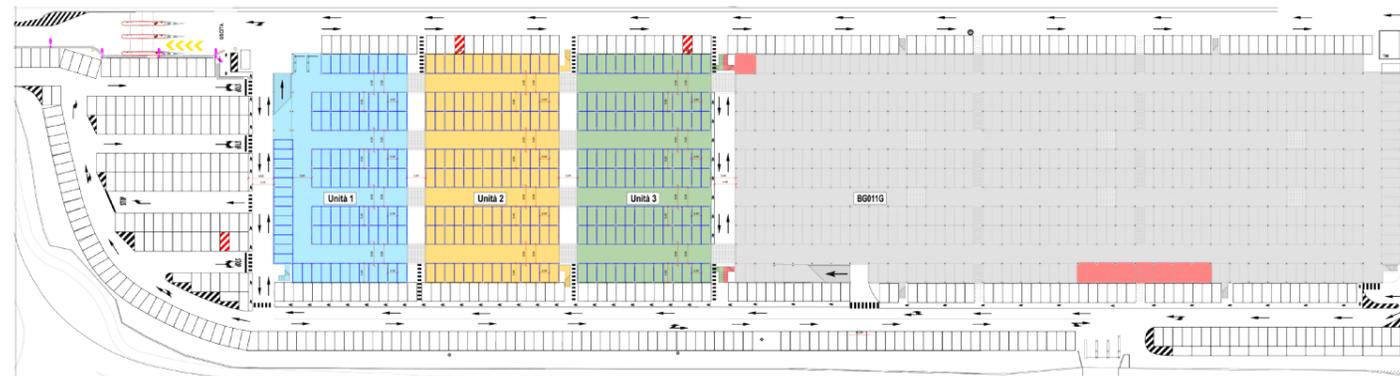
I nuovi parcheggi saranno a uso dei passeggeri saranno pertanto dotati di:

- doppia sbarra e lettore biglietti ingresso e uscita;
- piccolo volume per addetti al controllo;
- percorsi pedonali e segnaletica per il pedone (incluso non vedenti e disabili);
- eventuali pensiline di copertura e/o alberature

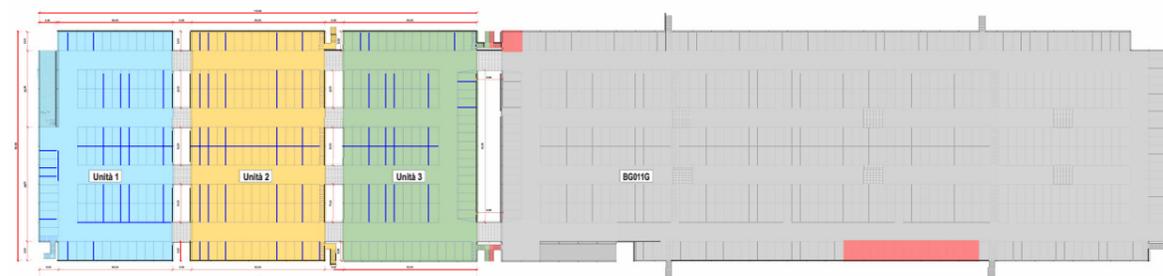
Per i dati dimensionali degli stalli, i requisiti di portanza ecc. si rimanda all'analogo punto trattato in precedenza per gli interventi n. 5.01 - realizzazione parcheggio remoto P5 e a quanto riportato nelle pag. 5 e 6 della presente scheda.

### CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI IMPIANTI E DELLE RETI STRATEGIE PER RIDUZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Per questi aspetti si rimanda in generale agli analoghi punti descritti nell'inquadramento generale a pag. 7 e alla descrizione del parcheggio remoto P5.



Schema planimetrico di progetto - Fast park - piano terra



Schema planimetrico di progetto - Fast park - piano primo



Fast park - Schema volumetrico di progetto

## SCHEDA 5.2 PARCHEGGI

INTERVENTI: 5.06 - 5.07- P4 - addetti lotto 1; - P4 - addetti lotto 2

### DESCRIZIONE

A seguito del ricollocamento delle strutture cargo a nord, i parcheggi destinati agli addetti saranno ampliati e razionalizzati all'interno dell'ambito di riqualificazione a sud-est che ospita oggi le strutture courier-cargo.

La realizzazione di entrambi i lotti è prevista dalla seconda fase.

### LOCALIZZAZIONE

I nuovi parcheggi addetti sono localizzati all'interno dell'ambito di riqualificazione sud tra la SP116 e la struttura del DHL e l'area merci dell'Ente Gestore parallela (n.9). L'area è già oggi adibita a parcheggi addetti ma necessita di una riqualifica.

### COMPATIBILITA' URBANISTICA/VINCOLI

L'area destinata alla riqualifica dei parcheggi addetti P4 (lotto 1 e 2) è già interna al sedime aeroportuale e non è soggetta a vincoli particolari.

### OPERE PROPEDEUTICHE ALLA REALIZZAZIONE

La fase realizzativa del nuovo parcheggio prevederà alcune opere propedeutiche (risoluzione interferenze, demolizioni). Insistono sull'area manufatti che saranno demoliti sin dalla prima fase.

### FABBISOGNO

In coordinamento con gli altri interventi previsti dal PSA, si prevede di incrementare la capacità di sosta per addetti ed autonoleggi di circa il 50% per poter rispondere al fabbisogno in maniera congrua. Si rimanda al quadro di sintesi dei fabbisogni illustrato a pag. 3 della presente scheda.

### ACCESSIBILITA'

L'accesso al nuovo parcheggio sosta breve è garantito sia dal nuovo accesso est che dall'accesso esistente ad ovest. I due accessi saranno collegati alla nuova rotatoria centrale sulla SP116.

### CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

L'area P4 - lotto 1, di pertinenza dei servizi aeroportuali, è di forma rettangolare, misura 5.000 mq e conta 200 posti auto. Trattandosi di una riqualificazione del manto stradale si ipotizza una profondità media di scavo pari a 0,4 m. Il volume di scavo per questo intervento sarà pari a 2000 mc di terreno che saranno stoccati nelle apposite aree di stoccaggio interne al sedime e individuate nella scheda 10.1.

L'area P4 - lotto 2 misura invece 8.850 mq e conta circa 354 posti auto per addetti (in particolare impiegati nell'area impianti). Anche qui si ipotizza una stessa profondità media di scavo pertanto il volume di scavo sarà pari a 3.540 mc.

### CARATTERISTICHE FUNZIONALI STRUTTURALI E ARCHITETTONICHE

I nuovi parcheggi saranno a uso esclusivo degli addetti aeroportuali e saranno pertanto dotati di:

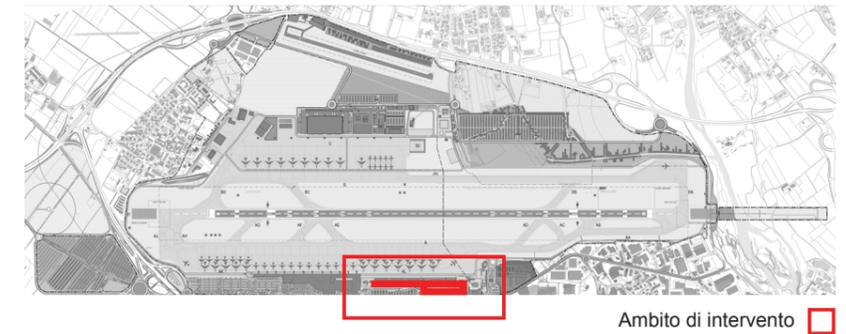
- doppia sbarra e lettore targhe o badge per la verifica del personale autorizzato;
- piccolo volume per un addetto al controllo;
- percorsi pedonali e segnaletica per il pedone (incluso non vedenti e disabili);
- eventuali pensiline di copertura e/o alberature

Per i dati dimensionali degli stalli, i requisiti di portanza ecc. si rimanda all'analogo punto trattato in precedenza per gli interventi n. 5.01 - realizzazione parcheggio remoto P5 e a quanto riportato nelle pag. 5 e 6 della presente scheda.

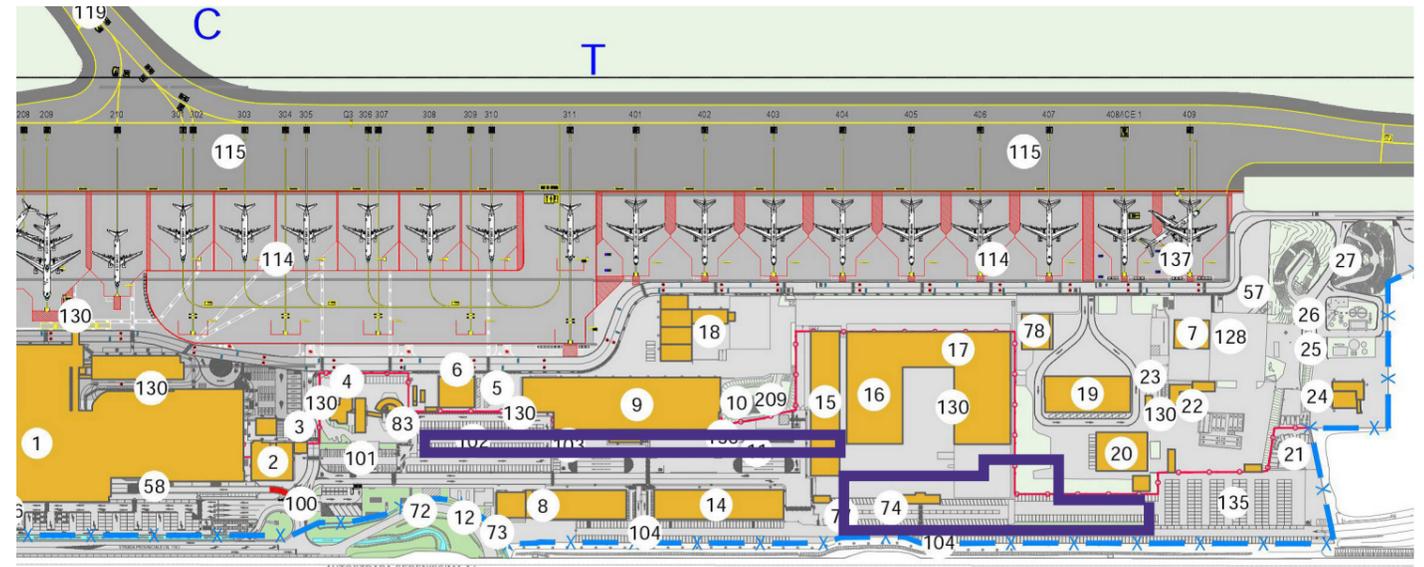
### CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI IMPIANTI E DELLE RETI

#### STRATEGIE PER RIDUZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Per questi aspetti si rimanda in generale agli analoghi punti descritti nell'inquadramento generale a pag. 7 e alla descrizione del parcheggio remoto P5.

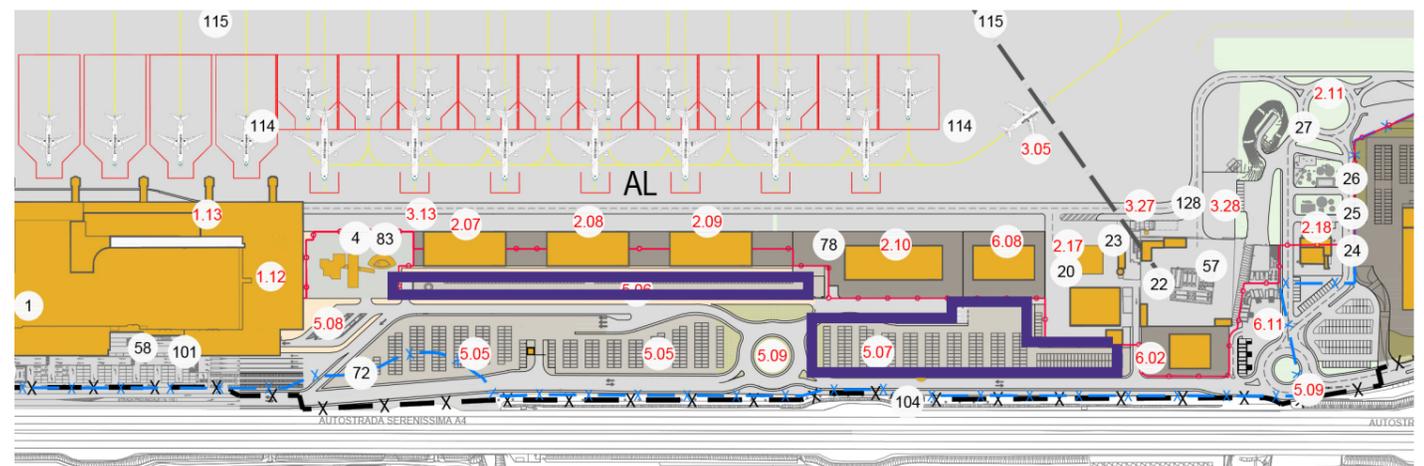


Ambito di intervento



- fase 1 (2016-20)
- fase 2 (2020-25)
- fase 3 (2025-30)

Sovrapposizione ambito di intervento sulla planimetria dello stato di fatto



Schema planimetrico di progetto - riqualificazione e razionalizzazione parcheggi addetti sud - P4

## SCHEDA 5.2 PARCHEGGI

### INTERVENTI:

#### 5.18 - Aree di sosta e viabilità addetti e operatori aeroportuali area merci e servizi aeroportuali nord e Aviazione Generale

##### DESCRIZIONE

A seguito dello spostamento delle strutture cargo a nord, una quota dei parcheggi addetti sarà ricollocata all'interno dell'area merci e servizi aeroportuali nord. Per una ulteriore descrizione si rimanda alla scheda relativa all'aviazione generale 1.2.

##### LOCALIZZAZIONE

Il nuovo sistema di parcheggi addetti si colloca a nord est della pista di volo. La sua realizzazione è prevista nella prima fase d'intervento.

##### COMPATIBILITA' URBANISTICA/VINCOLI

L'area oggi ricade all'interno del sedime aeroportuale dunque non si rilevano criticità con vincoli imposti da pianificazioni sovraordinate.

##### OPERE PROPEDEUTICHE ALLA REALIZZAZIONE

La fase realizzativa del nuovo parcheggio prevederà alcune opere propedeutiche (risoluzione interferenze, disboscamento, livellamento del suolo/bonifica del suolo), che però non insistono sull'area manufatti che saranno demoliti.

##### FABBISOGNO

Per soddisfare il fabbisogno di sosta in relazione al traffico passeggeri previsti al 2030, il PSA prevede la realizzazione di un parcheggio a raso per un totale di circa 390 posti auto finali dedicati agli addetti e agli operatori aeroportuali.

##### ACCESSIBILITA'

L'accesso al nuovo parcheggio addetti e operatori aeroportuali avverrà dalla rotonda esistente lungo la SP17 che attualmente immette il traffico diretto in aeroporto all'interno dell'articolato circuito composto da Via Matteotti/cavalcavia di via Tonale/SP115/SP116. Oltre all'accesso dalla rotonda esistente si prevede la realizzazione di una nuova viabilità diretta all'area merci e al parcheggio remoto P5 che consentirà di accedere anche al parcheggio addetti.

### CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

L'ampliamento del P4 è previsto su un'area di forma trapezoidale che misura 41.500 mq circa. Trattandosi di una nuova realizzazione del manto stradale si ipotizza una profondità media di scavo pari a 0,6 m. Il volume di scavo per questo intervento sarà pari a 24.900 mc di terreno che sarà stoccati nelle apposite aree di stoccaggio interne al sedime, descritte nella scheda 10.2.

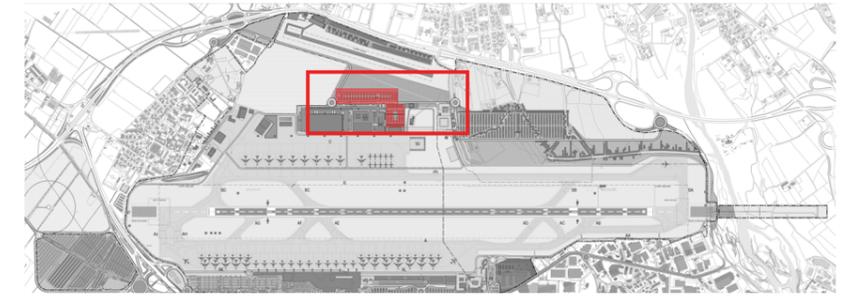
### CARATTERISTICHE FUNZIONALI STRUTTURALI E ARCHITETTONICHE

Per i dati dimensionali degli stalli, i requisiti di portanza ecc. si rimanda all'analogo punto trattato in precedenza per gli interventi n. 5.01, 5.05 e a quanto riportato nelle pag. 5 e 6 della presente scheda.

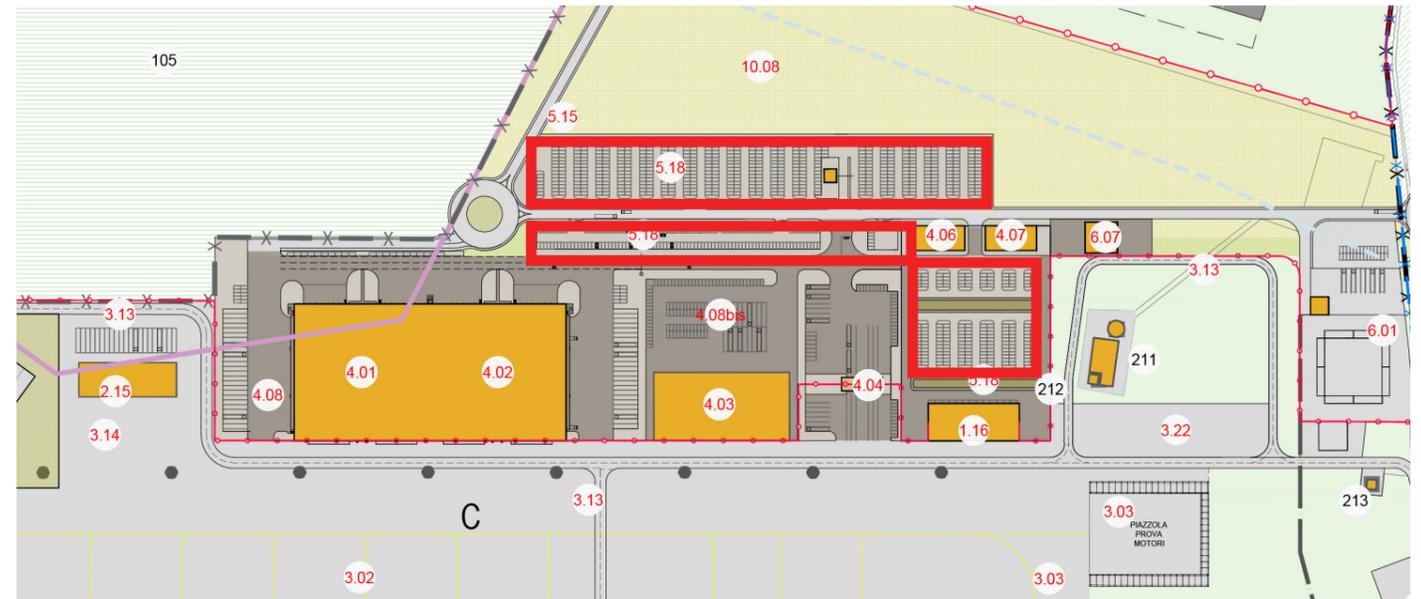
### CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI IMPIANTI E DELLE RETI

#### STRATEGIE PER RIDUZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Per questi aspetti si rimanda in generale agli analoghi punti descritti nell'inquadramento generale a pag 7 e alla descrizione del parcheggio remoto P5.



Ambito di intervento



Schema di progetto, Planimetria generale interventi e fasi di attuazione- scala 1:15.000

- fase 1 (2016-20)
- fase 2 (2020-25)
- fase 3 (2025-30)

## SCHEDA 5.2 PARCHEGGI

**INTERVENTI: 5.08 Nuova sosta autobus - area partenze**

### DESCRIZIONE

In prima fase si prevede la realizzazione di nuovi stalli bus in adiacenza all'area partenze. Sarà realizzato anche un nuova fermata degli autobus nell'area partenze (5.08) con 4 nuove banchine funzionali ai passeggeri in procinto di partire. Gli autobus, dopo aver scaricato i passeggeri andranno a riposizionarsi nella stazione degli autobus ovest per caricare i passeggeri in arrivo.

### LOCALIZZAZIONE

I nuovi parcheggi addetti sono localizzati all'interno dell'ambito di riqualificazione sud nei pressi della torre di controllo e dell'area partenze.

### COMPATIBILITA' URBANISTICA/VINCOLI

L'area destinata al nuovo parcheggio bus - partenze è già interna al sedime aeroportuale e non è soggetta a vincoli particolari.

### OPERE PROPEDEUTICHE ALLA REALIZZAZIONE

La fase realizzativa del nuovo parcheggio prevederà alcune opere propedeutiche (risoluzione interferenze, demolizioni). Insistono sull'area manufatti sin dalla prima fase (ed.n.2)

### FABBISOGNO

In coordinamento con gli altri interventi previsti dal PSA, si prevede di realizzare una nuova capacità di sosta bus in previsione dell'ampliamento dell'area partenze e per poter rispondere dunque al fabbisogno in maniera congrua.

### ACCESSIBILITA'

L'accesso al nuovo parcheggio sosta bus area partenze è garantito sia da est che da ovest a livello di sedime mentre sarà possibile accedere direttamente dalla nuova rotatoria centrale sulla SP116.

### CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

L'area misura 2.200 mq. Trattandosi di un ripristino del manto stradale esistente si ipotizza una profondità media di scavo pari a 0.4 m e un volume di scavo pari a 880 mc. La nuova capacità di sosta bus al 2030 sarà di 28 stalli.

### CARATTERISTICHE FUNZIONALI STRUTTURALI E ARCHITETTONICHE

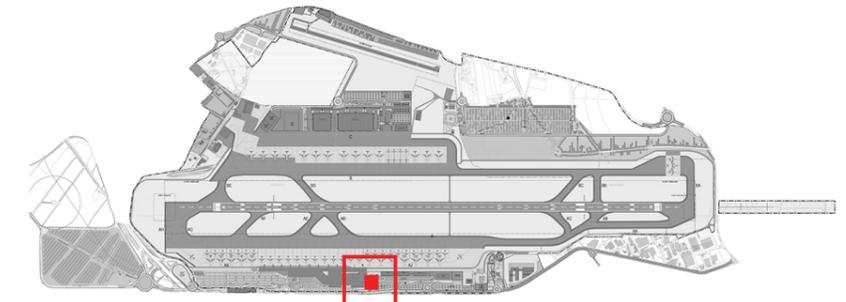
Gli stalli bus saranno dimensioni standard pari a 5,00 x 12,00 m e saranno associati ad idonee aree di manovra, con raggi di curvatura a norma di Codice della Strada (raggio interno > 5,30 m).

Le caratteristiche della nuova sosta bus partenze saranno simili a quelle del parcheggio bus in area arrivi recentemente riqualificato e ampliato.

### CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI IMPIANTI E DELLE RETI

#### STRATEGIE PER RIDUZIONE IMPATTO AMBIENTALE

Per questi aspetti si rimanda in generale agli analoghi punti descritti nell'inquadramento generale a pag 7 e alla descrizione del parcheggio remoto P5.



Ambito di intervento

- fase 1 (2016-20)
- fase 2 (2020-25)
- fase 3 (2025-30)

