

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

MESSA IN SICUREZZA ACCESSIBILITA' DELL'AEROPORTO INTERNAZIONALE DI RIMINI E SAN MARINO DENOMINATO "FEDERICO FELLINI"

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto/lettera 10	
<input checked="" type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera E	STRUTTURA AEROPORTUALE
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

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.



Immagine 1 – inquadramento aereo del territorio

In generale gli interventi che si intendono realizzare con tale proposta progettuale, **per altro richiesti anche dal Pronto Intervento Sanitario e dai Vigili del Fuoco, sono unicamente funzionali alla razionalizzazione dell'attuale sistema di accesso allo scalo e ad una migliore gestione delle procedure di emergenza aeroportuale, e non comporteranno un aumento dell'attività aeroportuale, della capacità operativa e dei livelli di servizio.**

Più precisamente gli interventi sono rivolti a risolvere le **gravi criticità che rendono inefficace e pericoloso l'attuale sistema** e a realizzare i seguenti obiettivi :

- 1. Miglioramento della sicurezza di accesso in aeroporto e razionalizzazione della viabilità interna:** l'attuale sistema di accesso è caratterizzato da un unico 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 con la sicurezza dei passeggeri in transito e la fluidità della viabilità interna all'aeroporto. Il nuovo sistema si propone di superare tale criticità rendendo più efficiente il sistema di accesso diversificando i varchi di entrata e di uscita e soprattutto a razionalizzando la viabilità interna. Gli interventi sulla viabilità interna inevitabilmente andranno a ridurre numericamente gli attuali parcheggi destinati all'utenza esterna dell'aeroporto (passeggeri e accompagnatori) che dovranno necessariamente essere riprotetti in altro modo, identificando altre aree.
- 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 solo 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, quindi, con un ulteriore peggioramento della sicurezza in quanto si va a restringere ulteriormente la carreggiata disponibile ai pedoni (spesso anche davanti al varco di sicurezza previsto dalla procedura PEA). La stessa uscita dall'aeroporto, in direzione Nord verso Rimini, con l'attuale sistema gestito da semaforo risulta molto pericolosa in quanto va ad attraversare la SS Flaminia, esponendo a forte rischi di incidente con le auto che arrivano da Sud da Riccione, come già è avvenuto spesso in passato. Anche con riferimento a tale problematica il nuovo sistema di accesso è rivolto ad apportare enormi 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 reperire una superficie esterna all'attuale sedime aeroportuale sulla SS Flaminia atta ad accogliere rapidamente i mezzi di soccorso esterni, e dotarla eventualmente di una piazzola per l'elisoccorso, nelle immediate adiacenze dell'ingresso di sicurezza dell'aeroporto identificato nella procedura PEA (procedura di emergenza che si attua in caso di incidente aereo all'interno di un perimetro che si sviluppa fino a 1.000 metri dal confine perimetrale dello scalo). Su tale area esterna 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 vengono introdotti in maniera coordinata all'interno del sedime aeroportuale. Tale area consente altresì di

3

salvaguardare l'arrivo ordinato dei mezzi anche nell'ipotesi in cui l'accesso al varco di sicurezza previsto dal PEA sia ostruito da macchine parcheggiate abusivamente come descritto nel punto 2. La stessa area, ed in particolare l'elisuperficie, saranno inoltre rese disponibili per le esigenze delle amministrazioni comunali locali (Comune di Rimini e Comune di Riccione), in relazione ad emergenze non necessariamente collegate con l'attività aeroportuale (necessità di intervento, anche in notturno, a seguito di incidenti sulla Flaminia o in prossimità, ecc.), essendo facilmente accessibili e collocate in prossimità del varco di emergenza.

4. Localizzazione del progetto

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.

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.

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, mentre 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.

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.

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.



Immagine 2 – interconnessioni aeroporto tessuto urbano

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.

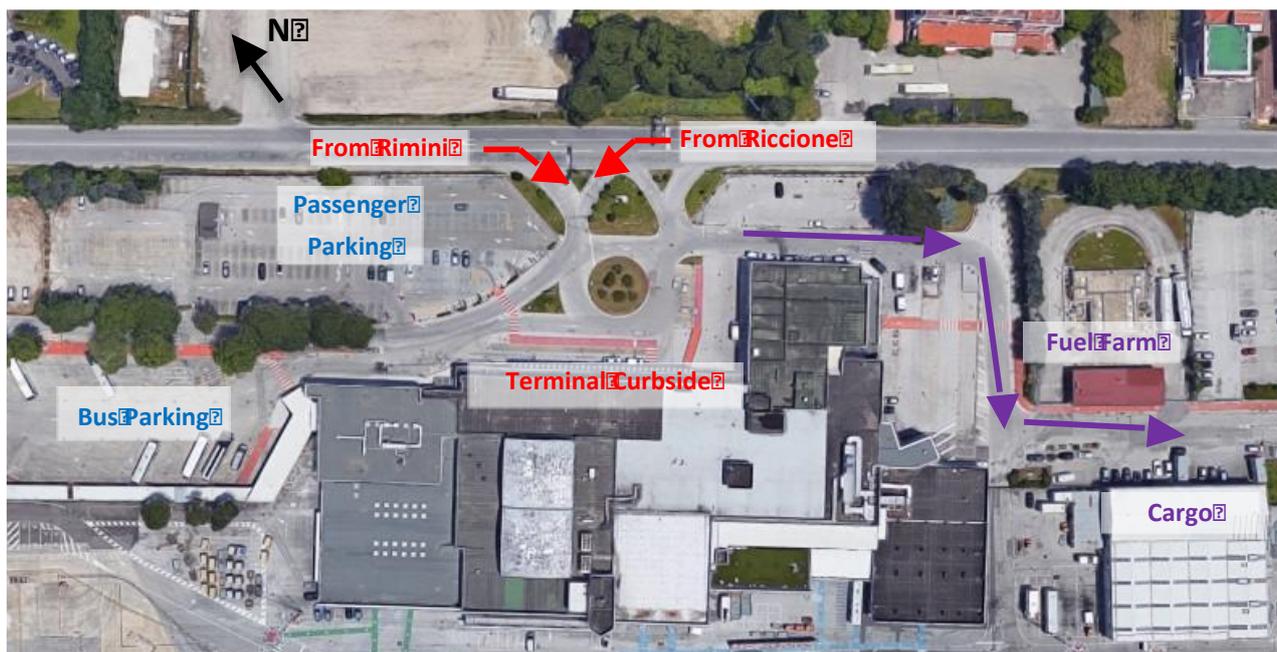


Immagine 3 – Sistema attuale di accesso e uscita in aeroporto

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.

Percorribilità pedonale e sicurezza della circolazione in prossimità dello scalo

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 solo due corsie. Nell'immagine 6, nello specifico, si testimonia un gruppo di veicoli parcheggiati al di fuori delle aree consentite lungo la SS Flaminia e davanti al varco di sicurezza aeroportuale destinato al PEA, evidenziando quindi un aggravamento della situazione e della pericolosità dell'attuale sistema generale di accesso e di viabilità esterna allo scalo.



Immagine 4 – vista SS Flaminia dal semaforo verso Rimini (NW)



Immagine 5 – vista SS Flaminia dal semaforo verso Riccione (SE)



*Immagine 6 – auto ed autobus parcheggiati lungo la SS Flaminia e davanti al varco di emergenza del PEA
(identificato nell'area evidenziata)*

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 di emergenza (Pronto intervento sanitario 118, i Vigili del Fuoco 115, etc.) e fatti entrare direttamente tramite il varco di emergenza che in caso di PEA viene aperto e collega direttamente la SS Flaminia con l'area aeroportuale. In queste situazioni, già concitate di per sé, risulta complesso il coordinamento dei mezzi direttamente sulla via di accesso dello scalo e si potrebbero creare degli ulteriori e pericolosi intasamenti o ingorghi della viabilità. La cosa risulta aggravata dal fatto che la stessa via di accesso all'area airside, in parte si sovrappone con il percorso individuato nella procedura PEA per accompagnare i cosiddetti "camminanti" al fine dei ricongiungimenti con i relativi famigliari (i camminanti sono i soggetti identificati nel PEA che non hanno necessità di cure sanitarie o altri tipologie di soccorsi a seguito del potenziale incidente aereo e che possono muoversi autonomamente). Inoltre come testimoniato nella immagine 6 precedente spesso tale varco è ostruito da veicoli parcheggiati abusivamente nell'allargamento viario di accesso antistante.



Immagine 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 sotto riportate:

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

Le criticità suddette sono state evidenziate anche dal Pronto Intervento Sanitario e dai Vigili del Fuoco e 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.



Immagine 8 – Localizzazione rotonda di progetto

5. Caratteristiche del progetto

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 l'accesso numero 1); si procederà poi con la realizzazione di una strada interna a senso unico che confluirà poi nella SS Flaminia, in uscita nell'area attualmente interessata dal semaforo. 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 l'accesso numero 2).

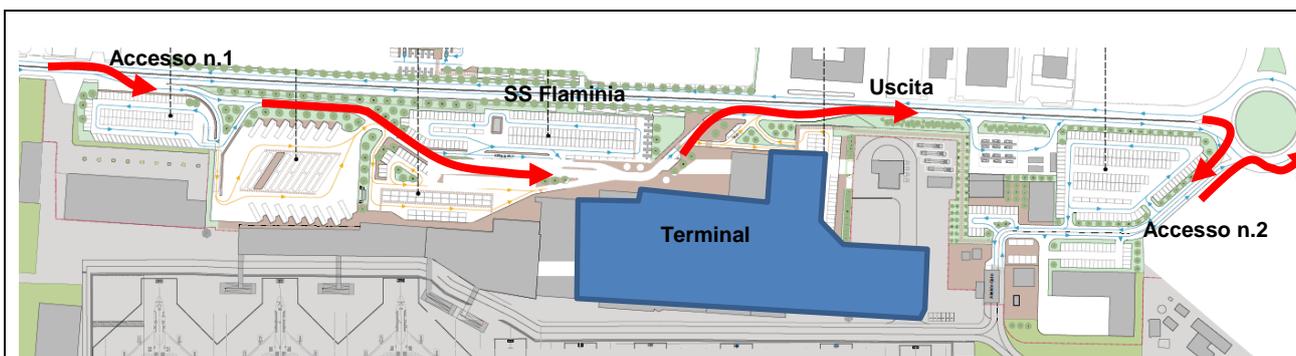


Immagine 9 – Sistema accessi in progetto

A fronte di queste modifiche degli accessi aeroportuali, i flussi precedentemente elencati a saranno così suddivisi:

Accesso 1:

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;
11. auto di servizio degli enti di stato.

Accesso 2:

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);
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.

Le aree manterranno le identiche funzioni ma verranno ridistribuite e riorganizzate tenendo conto delle nuove esigenze della struttura aeroportuale.

In sintesi le lavorazioni consisteranno in una riorganizzazione della viabilità fluidificando gli ingressi, dividendo le funzioni, e migliorando la qualità degli spazi anche con aree verdi e pedonali. Tali interventi in parte saranno realizzati in aree attualmente destinate ai parcheggi per l'utenza esterna (passeggeri e accompagnatori) che dovranno necessariamente essere riprotetti in altro modo in altre aree.

Annessione nuove aree al sedime aeroportuale

La società di gestione ha intenzione di anettere al sedime aeroportuale una porzione di terreno posizionato nell'area antistante l'aeroporto, precisamente a mare della SS Flaminia. La necessità di anettere tale nuova area non è conseguenza di una crescita del traffico aeroportuale previsto nei prossimi anni e quindi ad un incremento dell'utenza,

ma è unicamente funzionale al miglioramento della sicurezza dell'accesso alla struttura, al miglioramento della qualità dei servizi per gli utenti, al riposizionamento e riprotezione dei parcheggi che saranno eliminati dai lavori relativi al nuovo sistema di viabilità interna, oltre che garantire un consono spazio per la raccolta rapida dei mezzi di soccorso esterni in attuazione al Piano di Emergenza Aeroportuale in prossimità del varco di sicurezza identificato nello stesso PEA.

Tale area è individuata sul lato mare (Nord Est) della SS16 di fronte all'attuale ingresso terminal e misura circa 20.500 mq, attualmente diviso in 6 porzioni di proprietà privata: per tale area sarà necessario avviare una procedura di esproprio a cura di ENAC.

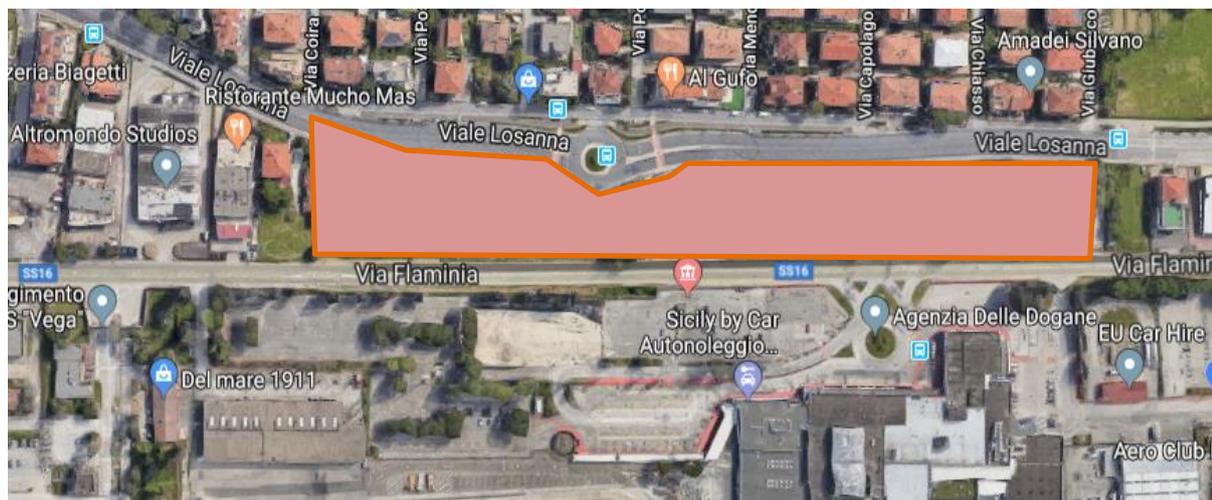


Immagine 10 – Aree da acquisire a mare della via Flaminia

A livello progettuale, i lavori che si svolgeranno in tale area, una volta espropriata, sono quelli 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.

Con riferimento alla figura sottostante, verrà quindi divisa l'area in due parti.

Area di raccolta mezzi di soccorso PEA

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 A**) comprensiva di un'elisuperficie/piazzola per l'elisoccorso. Su tale area potranno accedere i mezzi di soccorso in caso di chiamata, e posizionarsi in attesa di coordinamento per l'accesso all'interno dell'area aeroportuale.

Area riprotezione Parcheggi

Nella restante area (**C**), verranno implementati 160 parcheggi e relativi 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 ad essa, il numero complessivo dei parcheggi in quest'area si riduce di 160 unità rispetto all'attuale configurazione, già approvata da ENAC mediante Ordinanza. Gli stalli eliminati nell'area a monte della Flaminia, vengono recuperati nelle aree a valle della stessa, peraltro adiacenti l'attraversamento pedonale della via Flaminia che il Comune sta realizzando con i lavori relativi al "Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) Infrastrutture 2014-2020 - Messa in sicurezza SS16 in corrispondenza dell'attraversamento del centro abitato

di Rimini – Polo Intermodale su SS 16 – Aeroporto – TRC (Rotatoria Via Cavalieri di Vittorio Veneto – SS16)”, lavori iniziati a febbraio 2023, ed attualmente in corso d’opera. I parcheggi verranno realizzati su stabilizzato, garantendo pertanto la permeabilità dell’area.

Attraversamento 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 e relativamente ai lavori relativi al “*Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione (FSC) Infrastrutture 2014...*” come specificato al paragrafo precedente.



Immagine 11 – Interventi Aree a mare della via Flaminia

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

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).

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

Procedure	Autorità competente/ Atto / Data
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA	_____
<input type="checkbox"/> VIA	_____
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> Domanda di Costruzione _____ <input checked="" type="checkbox"/> Domanda di Costruzione _____ <input checked="" type="checkbox"/> Concessione edilizia in Sanatoria ai sensi dell'Art. 31 della L. 28/02/1985 n° 47 _____ <input checked="" type="checkbox"/> Concessione edilizia in Sanatoria ai sensi dell'Art. 31 della L. 28/02/1985 n°47 _____ <input checked="" type="checkbox"/> Ordinanza parcheggi	<input type="checkbox"/> N° 855/1964, prot. n° 5759/64 del 22/03/1965 <input type="checkbox"/> N° 378/1967, prot. n° 1463/67 del 20/05/1965 <input type="checkbox"/> Sanatoria n° 18537 Prot. 53235 del 30/03/2007 _____ <input type="checkbox"/> Sanatoria n° 18567 Prot. 53241 del 20/03/2007 _____ <input type="checkbox"/> ENAC n.29/2019 prot ENAC-EER-07/06/2019-0066621-P

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

Procedure	Autorità competente
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio	_____
Altre autorizzazioni <input checked="" type="checkbox"/> VPIA verifica preventiva dell'interesse archeologico <input checked="" type="checkbox"/> APPROVAZIONE PROGETTO PRELIMINARE <input checked="" type="checkbox"/> conformità urbanistica del progetto (ex artt.2-3 del DPR 383/94) <input checked="" type="checkbox"/> APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITVO <input checked="" type="checkbox"/> APPROVAZIONE PROGETTO ESECUTIVO <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> _____	<input type="checkbox"/> Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio <input type="checkbox"/> ENAC <input type="checkbox"/> MIT-PROVVEDITORATO OPERE PUBBLICHE <input type="checkbox"/> ENAC <input type="checkbox"/> ENAC

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Foce Marano a circa 2 km
2. Zone costiere e ambiente marino	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Costa mare Adriatico a circa 1km
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aree preappenniniche a circa 7km
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non risultano noti entro 15km
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Non risultano noti entro 15km
6. Zone a forte densità demografica	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aeroporto è circondato dal tessuto urbano delle città di Rimini e Riccione

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	X	<input type="checkbox"/>	In relazione al vincolo archeologico, ad est il territorio aeroportuale è delimitato dalla presenza della SS Flaminia strada nata in epoca romana per collegare Roma con Rimini. A Sud Est inoltre, una piccola porzione di terreno che verrà espropriata per razionalizzare la viabilità, di circa 2000mq ricade in area sottoposta a vincolo quale "zona di particolare interesse paesaggistico ambientale"
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	X	Aree agricole a meno di 3km
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	Non risultano noti entro 15km
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	X	Non risultano noti entro 15km
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	X	Non risultano noti entro 15km
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	X	<input type="checkbox"/>	Classe II
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	X	<input type="checkbox"/>	Vincoli aeroportuali, concessione di coltivazione del giacimento di acqua minerale "Miramare"

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>La messa in sicurezza dell'accessibilità dell'aeroporto di Rimini e San Marino comporterà a monte della SS Flaminia una ridistribuzione e razionalizzazione di funzioni già presenti, ingresso alla struttura, parcheggi, servizi generali, ecc, mentre a mare della SS Flaminia ci sarà il recupero di terreni oggi in parte liberi da strutture e di terreno oggi occupati da infrastrutture telefoniche e altro lotto sul quale è presente una vecchia struttura alberghiera abbandonata da più di 10 anni che verrà demolita in maniera tale da liberare l'area. Nella realizzazione delle nuove piazzole e parcheggi a valle della via Flaminia si utilizzeranno tutti i presidi necessari a garantire la permeabilità delle superfici, mediante parcheggi in stabilizzato o pavimentazioni drenanti tipo betonella o similari</i></p>		<p><i>In relazione all'area a mare della SS Flaminia, l'intervento più rilevante è la demolizione di una vecchia struttura alberghiera abbandonata quindi l'intervento lo si può qualificare come un recupero e riqualificazione degli spazi circostanti</i></p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Le attività che si andranno a fare non comportano l'utilizzo di risorse naturali e/o rinnovabili</i></p>		<p><i>Non ci sono conseguenze ambientali</i></p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione	Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<i>Sebbene una razionalizzazione di aree a parcheggio e soprattutto la demolizione di un edificio comporteranno la produzione di macerie, queste saranno trasportate in apposite discariche ma non rappresentano rischi per la salute umana e ambientale</i>	<i>Le operazioni di demolizione e rilocalizzazione delle aree a parcheggio non comporteranno effetti ambientali significativi in quanto attività di normale esercizio edile e/o urbanistico</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No <i>La demolizione comporterà la produzione di macerie edili</i>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No <i>Normale attività edilizia</i>
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>La demolizione di un edificio comporterà ovviamente produzione di polveri che potranno essere tranquillamente controllate e contenute nei limiti di legge con l'uso di idranti durante le operazioni</i>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No <i>Normale attività edilizia</i>
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No <i>La demolizione di un edificio richiederà ovviamente attività rumorose ma che rientrano in operazioni standard di un cantiere edile</i>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No <i>Normale attività edilizia</i>
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Sì <input checked="" type="checkbox"/> No <i>Le attività previste non comporteranno rischi di contaminazione del terreno o il rilascio di inquinanti sul suolo</i>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No <i>Normale attività edilizia</i>
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	Le attività previste rientrano nelle normali attività di un cantiere edile e come tale potenzialmente attività a rischio di incidenti. Tuttavia il cantiere edile sarà soggetto alla prescrizioni imposte dal CSP (coordinatore per la sicurezza in fase di progettazione) e CSE (coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione) prescrizioni finalizzate alla tutela dei lavoratori e dell'ambiente		Normale attività edilizia	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	Come già descritto le aree interessate sono adiacenti alla SS Flaminia di epoca romana. Tutte le operazioni saranno coordinate con la competente soprintendenza archeologica. Una porzione di area ricade in area sottoposta a vincolo dal comune di Rimini quale "zona di particolare interesse paesaggistico ambientale", inoltre una porzione di area ricade sulla concessione di coltivazione del giacimento di acqua minerale "Miramare"		Normale attività edilizia	
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>No le aree interessate sono in pieno tessuto urbano e non interferiscono con aree sensibili da un punto di vista ecologico</i>		<i>Normale attività edilizia</i>	
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>una porzione di area ricade sulla concessione di coltivazione del giacimento di acqua minerale "Miramare" inoltre l'area è attraversata dal canale Roncasso, gestito dal consorzio di bonifica, completamente tombinato</i>		<i>Il progetto non prevede scavi profondi scarichi o opere idrauliche speciali pertanto non è previsto nessun effetto potenzialmente significativo</i>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Come già descritto le aree oggetto di intervento sono adiacenti alla SS Flaminia. Tale strada rappresenta una delle arterie principali di collegamento tra i comuni della riviera romagnola e da tale strada si accede alla struttura aeroportuale. I lavori saranno finalizzati a migliorare l'accesso all'area aeroportuale ma non avranno interferenze sulla viabilità locale</i>		<i>Si prevede un sensibile miglioramento dell'accessibilità dell'infrastruttura dell'aeroporto di Rimini, nello specifico relativamente a: Sicurezza dell'accesso e della viabilità aeroportuale Sicurezza dell'utenza (pedoni e veicoli)</i>	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Il progetto riguarda la messa in sicurezza dell'accessibilità dell'aeroporto internazionale di Rimini e San Marino</i>		<i>Si prevede un sensibile miglioramento dell'accessibilità dell'infrastruttura dell'aeroporto di Rimini</i>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Il progetto si colloca in un'area fortemente antropizzata</i>		<i>L'obiettivo è migliorare l'accessibilità dell'area per una infrastruttura strategica come l'aeroporto di Rimini</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Nell'area limitrofe alla zona di intervento non sono previsti piani di sviluppo</i>		<i>Nulla da segnalare</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No
	<i>Come già descritto siamo in territorio urbanizzato. Parte degli interventi saranno svolti dentro l'attuale perimetro aeroportuale e pertanto non alterano la percezione del tessuto abitativo circostante, mentre i lavori nell'area a mare della SS Flaminia miglioreranno la fruizione e qualità ambientale del tessuto urbano</i>		<i>I lavori in progetto sono funzionali ad una messa in sicurezza e riqualificazione ambientale di aree ed edifici oggi in disuso o fatiscenti</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Nelle aree adiacenti non sono presenti ricettori sensibili, a parte l'aeroporto la cui gestione è lei stessa proponente l'attuale progetto</i>		<i>Nulla da segnalare</i>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Nelle aree adiacenti non sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità</i>		<i>Nulla da segnalare</i>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Nelle aree adiacenti non sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale</i>		<i>Nulla da segnalare</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Come già descritto il territorio comunale della provincia di Rimini è classificato zona sismica di classe II, tuttavia le attività che si andranno a svolgere per la messa in sicurezza dell'accessibilità dell'aeroporto internazionale di Rimini e San Marino non presentano criticità per eventi naturali estremi</i>		<i>Nulla da segnalare</i>	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Le attività che si andranno a svolgere non avranno nessuna interferenza con possibili altri progetti/attività esistenti o approvati</i>		<i>Nulla da segnalare</i>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Le attività di progetto non avranno nessuna conseguenza di natura transfrontaliera</i>		<i>Nulla da segnalare</i>	

10. Allegati

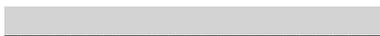
Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente

rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Inquadramento territoriale	1:20.000-2.000	PP-A-00-0001-00
2	Stato di fatto	1:500	PP-A-00-0004-00
3	Planimetria di progetto	1:500	PP-A-00-0005-00
4	Tavola di Lettura vincoli	1:5.000	PP-A-00-0002-00

Il/La dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.