

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE



DIPARTIMENTO SICUREZZA - AREA INFRASTRUTTURE  
AEROPORTUALI - SERVIZIO COSTRUZIONI



AEROPORTO "MARCO POLO" DI TESSERA - VENEZIA

concessionaria del MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE DIREZIONE GENERALE DELL'AVIAZIONE CIVILE



PROGETTO

PERCORSO PEDONALE ASSISTITO  
(MOVING WALKWAY)  
DARSENA-TERMINAL

PROGETTO PRELIMINARE

ELABORATO

RELAZIONI  
Relazione tecnica - Viabilità

CODICE C.d.P.: 3 . 0 1 COMMESSA: C O 8 0 2

NUMERO  
ELABORATO

04 . 03

CODICE  
ELABORATO

A 0 0 7 0 N V

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE
0	Prima emissione	Luglio 2013	Ing. A.Tabani	Ing. A.Tabani	Ing. M.Giupponi

NOME FILE: A0070NV0.DOC

SCALA:

FILE DI STAMPA:

PROGETTISTA



SAVE ENGINEERING S.r.l.  
Sede Legale: V.le G. Galilei, 30/1 - 30173  
Venezia - Tessera (Italia)  
Uffici: Via A. Ca' Da Mosto, 12/3 - 30173  
Venezia - Tessera (Italia)  
telefono: +39/041 260 6191  
telefax: +39/041 2606199  
e-mail: saveeng@veniceairport.it

DIRETTORE TECNICO



PROGETTISTA  
E RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE  
DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE



CONSULENTE PROGETTISTA



IDROESSE INFRASTRUTTURE SRL  
Galleria Spagna, 10  
35127 Padova (PD)  
telefono: +39 049 8064111  
telefax: +39 049 8064100  
e-mail: board@idroesse.it  
website: www.idroesse.it

DIRETTORE TECNICO



COLLABORATORI

ing. Alberto Levorato  
ing. Andrea Tabani  
arch. Cristina Perin  
arch. Ruben Verdi  
ing. Mario Vismara

COMMITTENTE

SAVE S.p.A.  
DIREZIONE OPERATIVA  
R.U.P./R.L.

ing. Corrado Fischer

SAVE S.p.A.  
POST HOLDER  
PROGETTAZIONE

ing. Franco Dal Pos

SAVE S.p.A.  
POST HOLDER  
MANUTENZIONE

ing. Virginio Stramazzone

SAVE S.p.A.  
POST HOLDER  
AREA MOVIMENTO-TERMINAL

sig. Francesco Rocchetto

SAVE S.p.A.  
COMMERCIALE E MARKETING  
NO AVIATION

dott. Andrea Geretto

**INDICE**

<b>1. PREMESSE</b> .....	<b>1</b>
<b>2. STATO DI FATTO</b> .....	<b>1</b>
<b>3. STATO DI PROGETTO</b> .....	<b>2</b>
3.1 VIABILITA' AUTORIMESSA "MARCO POLO" .....	3
3.2 VIABILITA' PARCHEGGIO "SPEEDY PARK" .....	4
3.3 VIABILITA' ZONA DARSENA .....	5
3.4 SEZIONI TIPO E PAVIMENTAZIONE STRADALE .....	5

## 1. Premesse

La realizzazione del nuovo edificio in darsena e del nuovo percorso pedonale in quota per il collegamento darsena-aerostazione, ha determinato l'adeguamento della viabilità stradale esistente.

Gli interventi stradali previsti dal progetto riguardano:

- La viabilità parallela alla facciata nord-ovest del parcheggio multipiano "Marco Polo" e la viabilità di accesso al parcheggio stesso ;
- La viabilità di accesso al parcheggio "Speedy Park" e all'area servizi di magazzino;
- La viabilità in zona darsena.

Gli interventi di progetto non modificano l'assetto dell'attuale viabilità ed i relativi sensi di marcia ma hanno il solo scopo di adeguare il sistema stradale alle nuove opere del terminal acqueo e del percorso pedonale in quota.

## 2. Stato di fatto

Nella situazione attuale si accede al parcheggio multipiano "Marco Polo" da una strada a senso unico che si stacca dalla viabilità che porta all'aerostazione, prima dell'inizio della rampa che conduce al piano delle partenze, e che girando attorno all'edificio dell'autorimessa si ricollega alla rotatoria della viabilità principale. Da questa viabilità si dirama anche una strada a doppio senso di marcia che permette l'accesso al parcheggio "Speedy Park" e ai magazzini del terminal.

Nella zona della darsena è presente la rampa di uscita dal parcheggio "Marco Polo" con i varchi presidiati da sbarre automatiche, che si innesta nella viabilità di collegamento con la rotatoria principale (figura 1.1 - punto "A") a senso unico ma con due corsie di marcia.

A lato della facciata nord-ovest del parcheggio "Marco Polo" è presente una strada di collegamento tra la zona darsena e la strada di accesso all'autorimessa che attualmente non è accessibile da parte degli utenti non autorizzati.

Gli utenti diretti all'aerostazione che arrivano in darsena tramite i traghetti della linea Alilaguna o con i taxi acquei, attualmente raggiungono il piano terra dell'aerostazione attraverso un percorso pedonale parzialmente protetto da una struttura in plexiglass il cui tracciato corre parallelo al parcheggio "Marco Polo" e al parcheggio "Speedy Park" (figura 1.1 - percorso in verde).

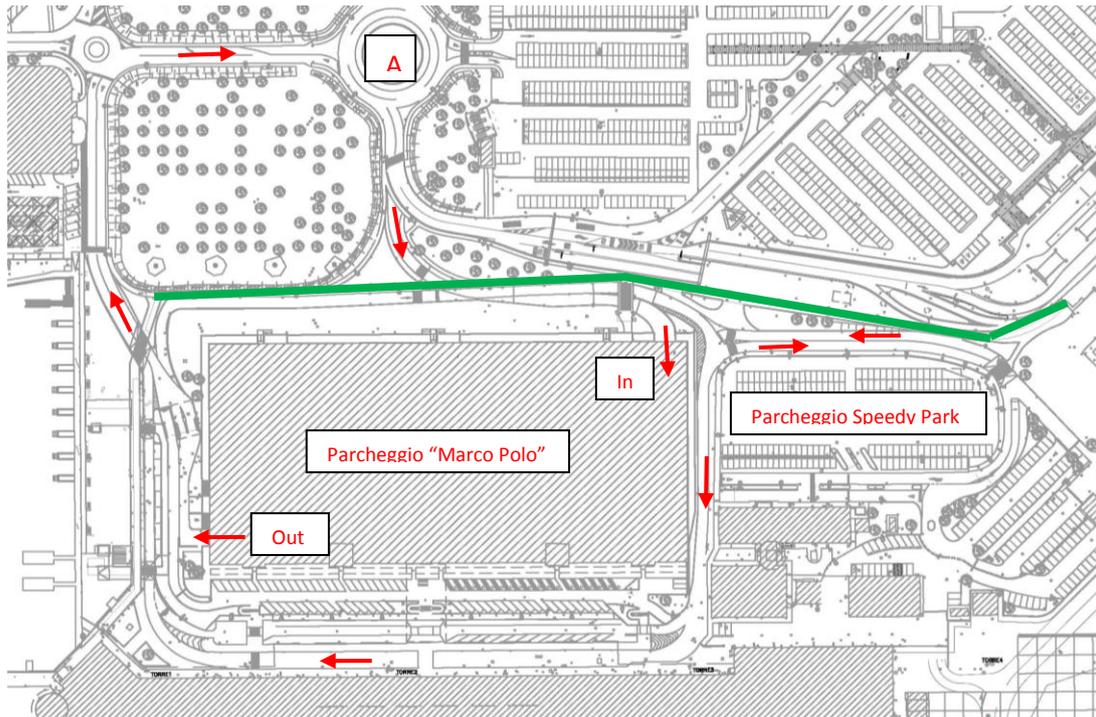


Figura 2.1: Planimetria stato di fatto

### 3. Stato di progetto

L'adeguamento della viabilità esistente si è resa necessaria al fine di mantenere la funzionalità del sistema stradale a seguito della realizzazione del nuovo edificio darsena e del percorso pedonale in quota per il collegamento all'aerostazione. La viabilità oggetto di intervento risulta essere la seguente:

- Strada in entrata al parcheggio Marco Polo e strada parallela al parcheggio stesso sul lato nord-ovest;
- Strada, a doppio senso di marcia, di accesso al parcheggio "Speedy Park" e all'area servizi di magazzino;
- Strada in uscita dal parcheggio Marco Polo e collegamento con la rotatoria della viabilità principale dell'aeroporto.

Per tutti gli interventi stradali si prevede il ripristino dell'impianto di illuminazione pubblica, della segnaletica stradale orizzontale e verticale e dell'impianto di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche. Per la nuova viabilità sono previsti raggi di curvatura minimi pari a 12.0m mentre la luce minima tra il piano asfaltato e l'intradosso dell'impalcato del nuovo percorso è prevista pari a 5.0m

L'impianto di smaltimento delle acque meteoriche sarà composto da caditoie in ghisa poste ai lati della carreggiata, collegate a condotte di raccolta ubicate sul sedime stradale e recapitanti nella rete di drenaggio esistente costituita da un rete fognaria sotterranea e da un sistema di fossati ubicati a lato delle strade.

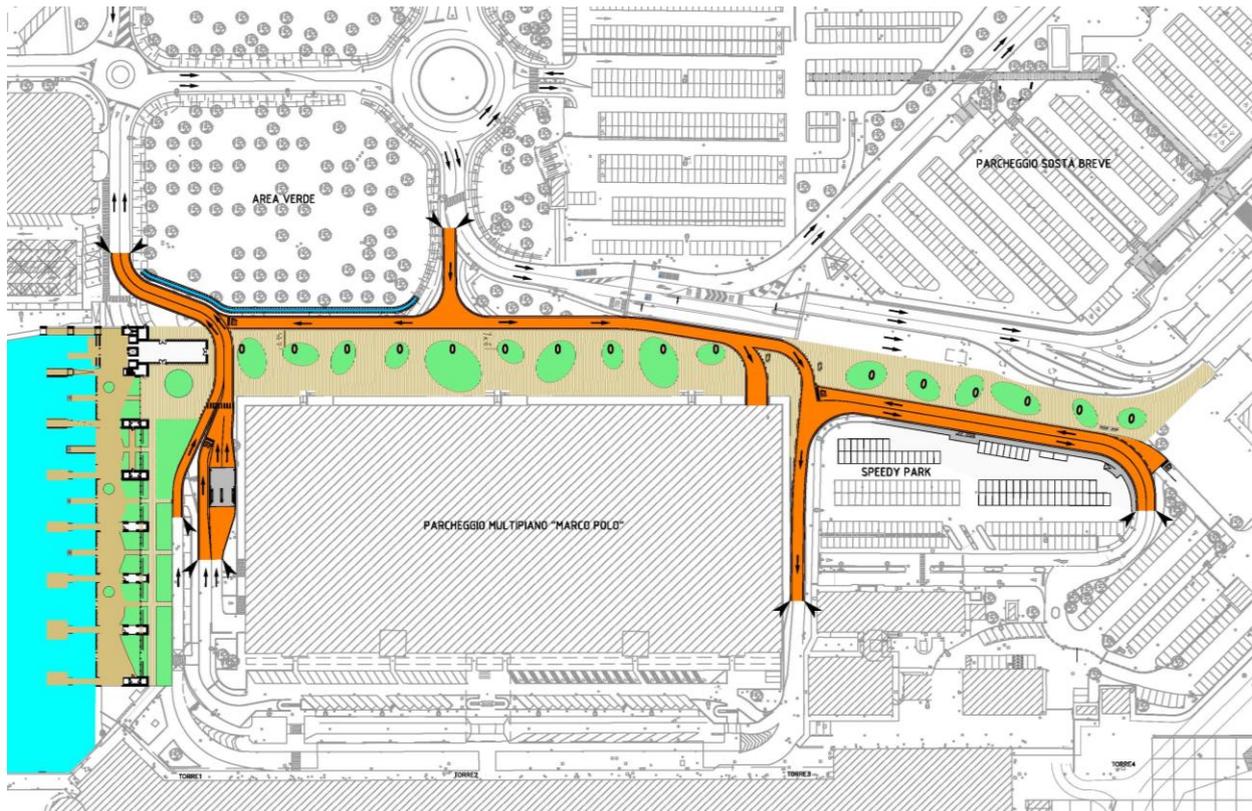


Figura 3.1: Planimetria stato di progetto

### 3.1 VIABILITA' AUTORIMESSA "MARCO POLO"

La viabilità sul lato nord-ovest del parcheggio "Marco Polo" viene adeguata a seguito della realizzazione del nuovo percorso pedonale in quota, mantenendo però le stesse funzionalità delle strade esistenti. Si prevede di spostare la strada parallela all'edificio del parcheggio verso ovest, occupando parte dell'area verde e avvicinandosi alla viabilità di accesso all'aerostazione.

La rampa di accesso al parcheggio "Marco Polo" dovrà essere modificata al fine di non interferire con i pilastri della struttura in cemento armato del percorso pedonale così come la strada di accesso al parcheggio "Speedy Park".

La pensilina esistente sopra l'attraversamento pedonale che collega l'uscita del parcheggio "Marco Polo" più prossima al parcheggio "Speedy Park" al percorso pedonale protetto in direzione dell'aerostazione, verrà smontata ed eventualmente demolite le relative strutture in c.a./acciaio che risultassero interferenti con la nuova viabilità e/o con le fondazioni del nuovo percorso pedonale in quota.

E' previsto anche lo smontaggio della struttura di protezione dell'attuale collegamento pedonale darsena-aerostazione, in quanto il flusso di utenti verrà incanalato nel nuovo percorso in quota.

Nel tratto di nuova viabilità in adiacenza all'ampia area verde ubicata tra le rotatorie e il parcheggio "Marco Polo", si prevede di ripristinare il fossato esistente a lato strada in modo da non modificare la funzionalità della rete di deflusso superficiale.



Figura 3.2: Pensilina all'uscita dal parcheggio Marco Polo

### 3.2 VIABILITA' PARCHEGGIO "SPEEDY PARK"

Si prevede lo spostamento dell'attuale strada a doppio senso di marcia, che permette l'accesso al parcheggio "Speedy Park" e all'area di servizio magazzino dell'aerostazione, verso l'interno del parcheggio stesso mantenendo i collegamenti esistenti. Si prevede il ripristino del marciapiede a lato del parcheggio e del percorso pedonale di collegamento tra il piano terra dell'aerostazione e il parcheggio stesso.

I varchi di entrata nel parcheggio "Speedy Park" non sono interessati dalle opere come pure la strada di accesso all'area magazzini.

La superficie del parcheggio "Speedy Park" viene ridotta di un valore pari a circa 650m<sup>2</sup>, ed è prevista la riorganizzazione parziale degli stalli di parcheggio; i posti auto si ridurranno di circa 40 unità. La nuova conformazione dell'area di parcheggio comporterà lo smontaggio della pensilina di nord-ovest e la demolizione delle strutture di fondazione interferenti con il nuovo piano carrabile.



Figura 3.3: vista aerea del parcheggio ENAC-SAVE

### 3.3 VIABILITA' ZONA DARSENA

Nella zona della darsena sul lato sud-ovest dell'autorimessa "Marco Polo", si prevede un adeguamento della viabilità in uscita dal parcheggio stesso con la creazione di un tracciato a forma di esse che sottopassa il nuovo percorso pedonale in quota e si raccorda alla viabilità esistente.



Figura 3.4: Pensilina e varchi in uscita dal parcheggio Marco Polo

E' previsto lo spostamento dei varchi di controllo in uscita dal parcheggio "Marco Polo" e della relativa struttura di protezione; inoltre dovrà essere verificata la struttura in c.a. di copertura delle vasche antincendio dato che si verrà a trovare sotto il nuovo punto di collegamento tra le corsie in uscita dai varchi del "Marco Polo", la corsia in uscita dal parcheggio dietro l'edificio dell'ex aerostazione e la strada proveniente dal parcheggio "Speedy Park".

L'area di parcheggio taxi non verrà modificata.

### 3.4 SEZIONI TIPO E PAVIMENTAZIONE STRADALE

Gli interventi stradali prevedono le seguenti sezioni tipologiche:

- Sezione tipo 1: viabilità a lato del parcheggio "Speedy Park" a doppio senso di marcia.
  - Larghezza corsie = 3.50 m
  - Larghezza banchina = 0.50 m
  - Larghezza piattaforma stradale = 8.00 m
- Sezione tipo 1: viabilità a lato del parcheggio "Speedy Park" a doppia corsia ma unico senso di marcia.
  - Larghezza corsie = 3.00 m
  - Larghezza banchina = 0.50 m
  - Larghezza piattaforma stradale = 7.00 m

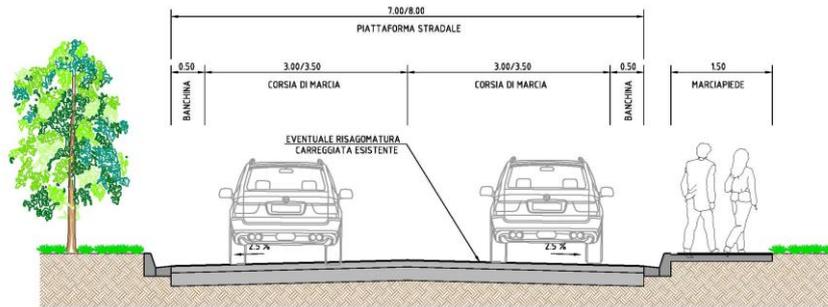


Figura 3.5: Sezione tipo 1

- Sezione tipo 2: viabilità a lato del parcheggio Marco Polo, a singola corsia di marcia.
  - Larghezza corsia = 4.00 m
  - Larghezza banchina = 0.50 m
  - Larghezza piattaforma stradale = 5.00 m

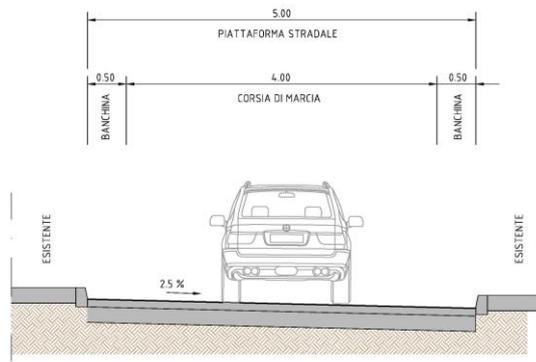


Figura 3.6: Sezione tipo 2

La nuova viabilità di progetto prevede un pacchetto di pavimentazione composto dai seguenti strati:

- misto cementato = spessore 20 cm;
- strato di base = spessore 10 cm;
- binder = spessore 7cm;
- usura = spessore 3cm.

Il materiale derivante dalla demolizione della pavimentazione esistente potrà essere riutilizzato come materiale di riciclo all'interno del nuovo pacchetto stradale riducendo così il volume da conferire in discarica.