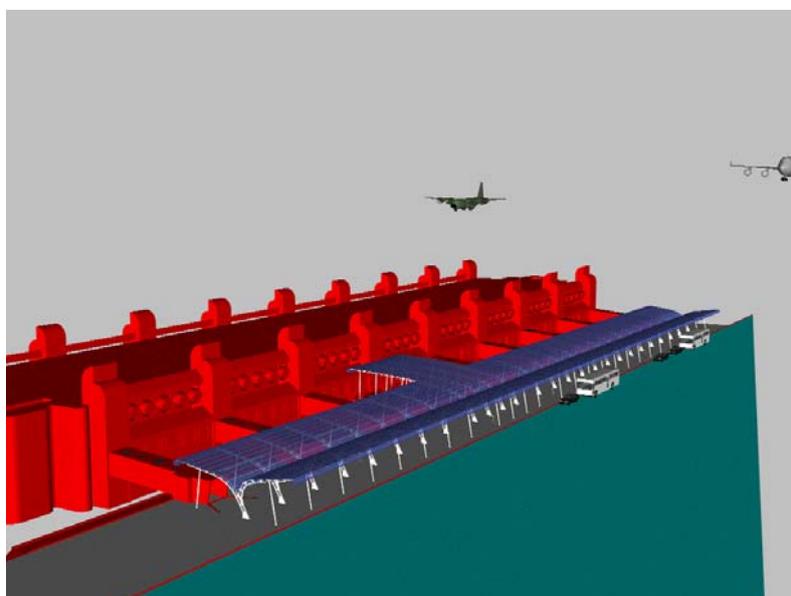


SACAL S.p.A.

**AEROPORTO CIVILE INTERNAZIONALE
DI LAMEZIA TERME**



**PROGETTO PER LA SISTEMAZIONE E LA
COPERTURA DELL'AREA D'INGRESSO
ANTISTANTE L'AEROSTAZIONE DI LAMEZIA
TERME**

RELAZIONE TECNICA

I lavori eseguiti relativamente al “*progetto per la sistemazione e la copertura dell’area d’ingresso antistante l’Aerostazione di Lamezia Terme*” hanno interessato, appunto, l’area antistante l’Aerostazione per una lunghezza di circa 160 metri ed una profondità di circa 15 mt fino agli ingressi della stessa. La realizzazione della copertura dell’area antistante l’Aerostazione di Lamezia Terme è scaturita dall’esigenza di consentire all’utenza un più agevole accesso all’aerostazione anche in condizioni climatiche sfavorevoli, permettendo altresì l’accostamento al marciapiede antistante di mezzi pubblici e privati per il carico e lo scarico di merci e bagagli.

La struttura della copertura è stata concepita anche per rendere fruibile lo spazio aperto disponibile, prospiciente l’aerostazione. La copertura, per come oggi realizzata, si estende fino ai tunnel degli ingressi secondari, mentre in corrispondenza dell’ingresso principale dell’aerostazione essa si sovralza estendendosi fino all’edificio [*aerostazione*]. La soluzione architettonica prescelta per la copertura e le sue linee strutturali sono state ricercate in modo da creare movimenti e forme armonicamente integrate con l’architettura esistente riqualificando nel contempo l’area d’ingresso all’aeroporto.

Il materiale da costruzione utilizzato per la copertura e la particolare geometria delle travature ad arco in corrispondenza degli ingressi secondari dell’aerostazione contribuiscono a creare un “effetto guscio” con curve morbide simili ad onde conferendo direzionalità e senso di leggerezza a tutta la copertura. Il gioco di forme e movimenti ed il ruolo visivo offerto dalla struttura aiutano l’utente a costruire un rapporto empatico con l’edificio dell’aerostazione invitandolo al suo interno.

La struttura portante della copertura è costituita da travi reticolari con correnti curvilinei e montanti in acciaio, ancorati al terreno mediante un sistema di fondazione di tipo diretto costituito da travi rovesce e platee in

c.a. Le travi reticolari costituenti l'ossatura resistente della copertura relativa agli ingressi secondari, sono arcuate per ottenere efficienza strutturale e fluidità nella forma. Esse si assottigliano nelle parti terminali della copertura raggiungendo un'altezza massima da terra di circa 5 mt in corrispondenza degli ingressi.

Per quanto riguarda, invece, la copertura in corrispondenza dell'ingresso principale dell'aerostazione, essa si sovralza rispetto alla copertura degli ingressi secondari raggiungendo un'altezza massima da terra di circa 7 mt. In questa zona la struttura portante della copertura è costituita da tre travi reticolari lunghe circa 25 metri ed aventi sezioni triangolari di altezza massima pari a circa 1,00 mt.; esse sono poste ad interasse di circa 7 mt. Le travi si assottigliano verso le estremità terminando con sbalzi di lunghezza massima pari a circa 3.80 mt. Sono costituite da tubi strutturali cavi in acciaio e hanno, come già detto, una sezione triangolare invertita.

I correnti inferiori hanno un diametro esterno pari a 193,7 mm, i correnti superiori presentano un diametro di 168,3 mm mentre gli elementi diagonali hanno un diametro pari a 60,3 mm. Le travi reticolari sono sostenute da montanti tubolari (*n° 3 montanti per ogni colonna*) disposti secondo i vertici di un triangolo e tra di loro collegati lungo la loro altezza. I montanti hanno diametro massimo pari a 219,1 mm e sono collegati attraverso le piastre di base in acciaio agli elementi di fondazione in c.a. per mezzo di appositi tirafondi.

Lateralmente, la copertura dell'ingresso principale si estende fino a sovrapporsi sulle coperture degli ingressi secondari mediante arcarecci a sbalzo costituiti da profili tubolari cavi a sezione rettangolare posti ad interasse di 1,50 mt che fuoriuscendo trasversalmente dalle travi reticolari di bordo danno origine a delle code laterali che conferiscono leggerezza a tutto l'impianto strutturale.

La sinuosità che caratterizza la forma della copertura, oltre a rivestire un ruolo puramente tecnico (*effetto arco*), svolge soprattutto un ruolo architettonico volto a caratterizzare lo spazio coperto rispettando la visibilità degli ingressi e fungendo da elemento di intermediazione tra il pubblico e l'edificio dell'aerostazione. Il sovrastante manto di copertura è stato realizzato con pannelli di copertura di "tipo sandwich" in alluminio coibentato sostenuti da un'orditura minuta composta da arcarecci metallici tubolari ancorati alla struttura portante. La disposizione dei pannelli è tale da seguire perfettamente le forme delle travi ad arco in corrispondenza degli ingressi secondari adagiandosi sugli arcarecci a tal fine opportunamente disposti. Le acque meteoriche verranno raccolte da una canaletta metallica posta nel compluvio della copertura e portate a terra con opportuni discendenti. La parte esterna dei pannelli di copertura è stata realizzata con una finitura opaca per evitare riflessi ed abbagli verso i piloti e la torre di controllo. Il manto di copertura posto in opera (*forma, spessore, finitura*) contribuisce a dare un senso di dimensione e di ordine visivo alla struttura consentendo un migliore apprezzamento della dimensione e della forma della copertura stessa. I pannelli seguendo l'andamento curvilineo delle travi reticolari contribuiscono alla maggiore direzionalità alla struttura.

Lo spazio coperto risulta anche dotato di un idoneo impianto di illuminazione con corpi illuminanti disposti in modo che la luce sfruttando l'effetto riflettente della struttura possa diffondersi, nelle ore serali e notturne, nello spazio coperto in modo indiretto evitando così fastidiosi abbagliamenti.

Oltre alla copertura dell'area antistante l'aerostazione, i lavori di progetto ha riguardato anche la sistemazione esterna dell'area in questione. E' stato eseguito, infatti, il rifacimento della pavimentazione del marciapiede mediante la demolizione di quella esistente e la posa in opera di una nuova pavimentazione costituita da elementi autobloccanti in cemento di diversa

dimensione e diverso colore in modo da ottenere percorsi e geometrie ben definite che servano da invito verso gli ingressi dell'aerostazione. Il pavimento è stato posato su un idoneo sottofondo costituito da uno strato di sabbia opportunamente livellato e compattato.

E' stato ricostruito, anche, il solaio d'accesso verso l'ingresso principale dell'aerostazione. E' stata eseguita, infatti, la rimozione della struttura in acciaio esistente e la ricostruzione del solaio con un impalcato in c.a. sostenuto da setti e pilastri in cemento armato. Ciò ha consentito un allargamento del solaio d'accesso ed il raddoppio degli ingressi principali esistenti. E' stata realizzata, inoltre, al centro dell'area d'ingresso, una rampa per disabili che permette il superamento del dislivello esistente tra il marciapiede antistante l'aerostazione ed il piano di calpestio dell'ingresso principale all'aeroporto.

L'area, infine, è stata dotata di elementi di arredo urbano disposti in modo tale da servire razionalmente e rendere fruibile lo spazio coperto.