

COMUNE DI PALERMO



COMMITTENTE:



DIREZIONE LAVORI:



IMPRESA ESECUTRICE:



PROGETTO ESECUTIVO

PRIMO LOTTO FUNZIONALE CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN
SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO
NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA

PARTE GENERALE

RELAZIONE PAESAGGISTICA

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.
RS72	01	E	ZZ	RG	MD0000	005	B

PROGETTAZIONE: ATI (Associazione Temporanea d'Imprese)

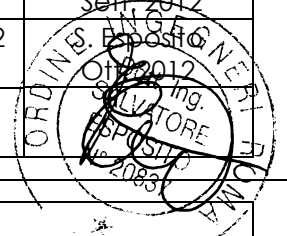


PROGIN SPA (Capogruppo Mandataria)



Sab (Mandante)

Revis.	Descrizione	Redatto	Data	Verificato	Data	Approvato/Data
A	Emissione per consegna	Scoppetta	Sett. 2012	Piccirillo	Sett. 2012	S. Esposito Sett. 2012
B	Emissione a seguito istr. Italferr	Scoppetta	Ott. 2012	Piccirillo	Ott. 2012	S. Esposito Ott. 2012



Nole del file:	RS7201EZZRGMD0000005_B	n: Elab.
----------------	------------------------	----------

APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 2 di 39

INDICE

1. PREMESSA3

2. STATO DEI LUOGHI.....4

2.1 INTERVENTO4

2.2 MORFOLOGIA4

2.3 DESCRIZIONE CARATTERI PAESAGGISTICI DELL' AREA5

3. ANALISI DEI VINCOLI.....6

3.1 NORMATIVA DI PIANO - LIVELLI DI TUTELA OPERANTI6

4. CARATTERISTICHE PROGETTUALI DELL'INTERVENTO.....10

4.1 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.....10

4.2 OPERE D' ARTE.....12

4.3 STAZIONI E FERMATE.....13

5. CANTIERIZZAZIONE.....15

6. VALUTAZIONI DELLE PRESSIONI INDOTTE DALL'INTERVENTO16

6.1 RISCHIO16

6.2 EFFETTI17

6.3 INSERIMENTO DELL'INTERVENTO E MITIGAZIONI18

ALLEGATO21

ELABORATI GRAFICI21

ELENCO ELABORATI GRAFICI ALLEGATI:

TAV 1 ORTOFOTO

TAV 2 PRG

TAV 2.1 LEGENDA PRG

TAV 3 CARTA EMERGENZE STORICO, ARCHITETTONICHE, AMBIENTALI

TAV 4 CARTA DEL PAESAGGIO URBANO - STRUTTURA

TAV 4.1 CARTA DEL PAESAGGIO URBANO – SKYLINE

TAV 4.2 CARTA DEL PAESAGGIO URBANO – VISUALITA'

TAV 5 CARTA REPORT FOTOGRAFICO

TAV 6.1 PLAN IMETRIA GENERALE

TAV 6.2 PROFILO LONGITUDINALE GENERALE

TAV 6.3 PROFILO LONGITUDINALE GENERALE

TAV 7.1 PLANIMETRIA LINEA

TAV 7.2 PLANIMETRIA LINEA

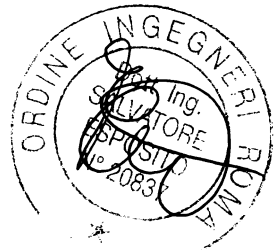
TAV 7.3 PLANIMETRIA LINEA

TAV 8.1 FERMATA PORTO PLANIMETRIA

TAV 8.2 FERMATA PORTO SEZIONI

TAV 9 CANTIERIZZAZIONE

TAV 10 SIMULAZIONI E FOTOMONTAGGI



APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 3 di 39

1. PREMESSA

La presente Relazione Paesaggistica è stata elaborata ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione prescritta dall'articolo 146 del D Lgs 22 gennaio 2004, n° 42 "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.

Così come indicato al comma 4, art. 146 del DLgs 42/2004, la Relazione Paesaggistica specifica “lo stato attuale del bene interessato, gli elementi di valore paesaggistico presenti, gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte e gli elementi di mitigazione e di compensazione necessari”. Attraverso la Relazione Paesaggistica sarà documentata e verificata la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal sistema dei vincoli e la coerenza con gli obiettivi di qualità paesistica.

I contenuti del presente documento sono conformi al DPCM 12 dicembre 2005, "Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'art. 146, comma 3, del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n° 42" e alle linee guida della Regione Siciliana contenute nella D. A. n° 9280.

La presente Relazione fa riferimento all'analisi delle compatibilità progetto/ambiente, e specificamente paesaggio, dando evidenza del futuro assetto che viene a determinarsi con la realizzazione dell'opera, attraverso gli elaborati di progetto esecutivo, nei quali si evincono le caratteristiche delle opere progettuali da realizzarsi e della risoluzione delle problematiche progettuali poste dall'interazione dell'intervento con lo stato dei luoghi.

La presente Relazione è corredata di elaborati grafici inerenti l'opera infrastrutturale in progetto e cureranno, in particolare, le analisi relative al contesto paesaggistico in cui l'opera si colloca e le modifiche, reversibili e irreversibili, che la stessa opera genera.

Gli elaborati allegati al presente documento riguarderanno quindi:

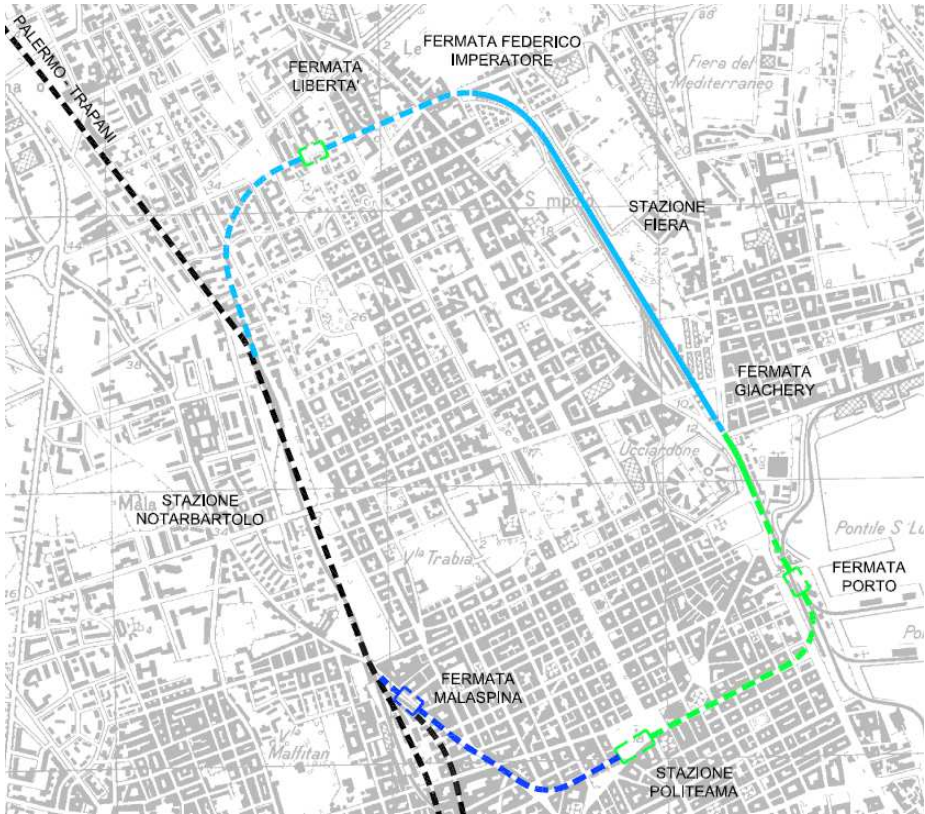
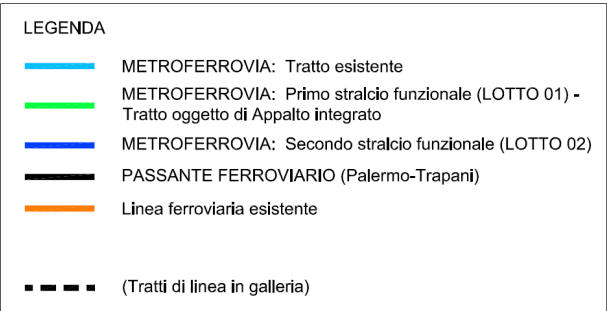
- l'analisi dei vincoli
- le caratteristiche morfologiche dei luoghi relativi alle aree vincolate;
- l'inserimento del progetto nel paesaggio;
- gli interventi di mitigazione ambientale.

I programmi di potenziamento delle infrastrutture di trasporto pubblico nell'area urbana di Palermo prevedono il completamento della “Metroferrovia di Palermo” con chiusura ad anello dell'esistente ramo in esercizio a singolo binario compreso tra le stazioni Notarbartolo e la fermata Giachery, in cui ricadono anche la fermata Imperatore Federico e la stazione di Fiera.

L'intervento di completamento comporta un nuovo tratto di linea a semplice binario, di sviluppo pari a circa 2900 m, interamente ricadente nel centro urbano della città di Palermo, e compreso tra l'attuale Fermata Giachery, la zona del Porto, via Emerico Amari, Piazza Politeama, Via Malaspina e l'attuale Stazione Notarbartolo.

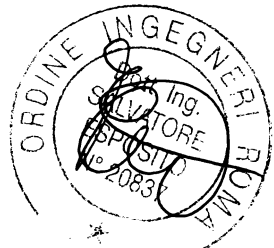
Il progetto del nuovo tratto è suddiviso secondo due lotti funzionali:

1. Primo lotto funzionale (Lotto 01): compreso tra l'esistente Fermata Giachery e la futura Stazione Politeama, interamente previsto in galleria artificiale ed oggetto del presente appalto insieme alla Fermata Libertà da realizzarsi sulla linea esistente;
2. Secondo lotto funzionale (Lotto 02): compreso tra la Stazione Politeama e la Stazione Notarbartolo, che verrà realizzato interamente in galleria naturale.



Il progetto del primo lotto funzionale, che qui viene rappresentato, prevede, a parziale completamento dell'anello ferroviario in parte già esistente (Palermo Centrale-Notarbartolo-Giachery), la realizzazione di una nuova linea ferroviaria in galleria, dalla esistente Fermata Giachery fino alla Stazione Politeama, per uno sviluppo pari a 1637 m.

Oggetto della presente relazione è quindi l'analisi del paesaggio della sola area vincolata relativa alla zona portuale e l'inserimento nel contesto della Fermata Porto.



APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)				
					 				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 4 di 39

2. STATO DEI LUOGHI

2.1 INTERVENTO

Il tracciato ferroviario in progetto presenta uno sviluppo complessivo pari a 1637 m ed attraversa l'area urbana di Palermo compresa tra i quartieri Dante, Libertà-Politeama e Sampolo-Ucciardone. L'intervento di completamento consta di un nuovo tratto di linea a semplice binario, interamente ricadente in area centro urbano della città di Palermo, e compreso tra l'attuale Fermata Giachery, la zona del Porto, **(unica area di vincolo art 146 comma b L 490/99, ex legge 431/85 art 1 lettera a)** via Emerico Amari, Piazza Politeama, Via Malaspina e l'attuale Stazione Notarbartolo.

Il progetto redatto, a parziale completamento dell'anello ferroviario in parte già esistente (Palermo Centrale-Notarbartolo-Giachery), comporta la realizzazione della linea ferroviaria in galleria, dalla esistente Fermata Giachery fino alla Stazione Politeama.

Il nuovo tracciato ferroviario di progetto inizia alcune centinaia di metri dopo l'esistente Fermata Giachery, subito all'uscita della galleria che sottopassa via Cristoforo Colombo, al km 3+621 (l'origine del sistema a cui sono riferite le progressive di progetto coincide con l'asse dell'esistente Stazione Notarbartolo). Da questo punto, la linea si sviluppa all'interno dell'area portuale, in trincea per 193,48 m (TR01 - Trincea Ucciardone), con andamento sub-parallelo a via Francesco Crispi fino al km 3+814,48, quindi in galleria artificiale a semplice binario (GA01 - Galleria Artificiale Crispi) per 354,39 m, fino al km 4+168,87. In questo tratto, all'interno dell'area portuale, è prevista la realizzazione della Fermata Porto, fino al km 4+263,20 (FV/GA12 - Fermata Porto).

La sede ferroviaria poi curva verso destra con una galleria artificiale per 736,80 m fino al km 5+000 (GA02 - Galleria Artificiale Crispi/Amari), in asse a via Emerico Amari, correndo parallelamente agli edifici. Dal km 5+000,00 al km 5+239,10, è prevista la realizzazione della Stazione Politeama (FV03/GA13 - Stazione Politeama), a doppio binario, al di sotto della omonima Piazza e della parte finale di via Emerico Amari. Infine, lungo il percorso dell'attuale metroferrovia in esercizio, nel tratto compreso tra la Stazione Notarbartolo e la Fermata Imperatore Federico, tra il km 1+386 ed il km 1+480, verrà realizzata, in galleria artificiale, al di sotto del tratto di via Lazio compreso tra l'incrocio con via Libertà e via Sicilia, la Fermata Libertà (GA11), mediante allargamento della galleria esistente e realizzazione delle relative strutture di accesso.

Dal punto di vista altimetrico, la linea verrà realizzata sempre in galleria artificiale. complessivamente, il territorio interessato dal tracciato ferroviario in progetto è interamente compreso all'interno del tessuto urbano della città, attraversando zone sempre densamente abitate e di elevato pregio residenziale.

2.2 MORFOLOGIA

La morfologia è quella tipica della Piana di Palermo, ampia zona quasi del tutto subpianeggiante, delimitata a Sud, a ovest ed a Nord dalle pendici dei monti di Palermo, ed a Est dalla linea di costa. La Piana si apre sul mare a forma di mezzaluna, elevandosi dal livello del mare sino alla quota di un centinaio di metri dove, con una brusca rottura di pendenza, iniziano le più ripide pareti dei rilievi calcarei, con un andamento NW-SE parallelamente alla costa. Nella porzione di Piana attraversata dalla linea in progetto, che ricade nella parte relativamente più prossima alla linea di costa, le quote sono comprese tra i 2 metri s.l.m. della zona portuale ed i circa 30 metri s.l.m. della zona di Piazza Lolli, e la morfologia è rappresentata da superfici subpianeggianti tendenti a degradare dolcemente in direzione della linea di costa.

Dal punto di vista idrografico, nell'area è presente un solo solco significativo, dato dal paleoalveo abbandonato del Torrente Passo di Rigano, il cui tracciato è chiaramente evidenziato dalla presenza di significativi spessori di terreni alluvionali.



Ortofoto del territorio della città di Palermo

APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 5 di 39

2.3 DESCRIZIONE CARATTERI PAESAGGISTICI DELL'AREA

L'ambito d'area vasta del territorio di Palermo è prevalentemente collinare e montano ed è caratterizzato da paesaggi fortemente differenziati: le aree costiere costituite da strette strisce di terra, racchiuse fra il mare e le ultime propaggini collinari, che talvolta si allargano formando ampie pianure (Piana di Cinisi, Palermo e Bagheria); i rilievi calcarei, derivanti dalle deformazioni della piattaforma carbonatica panormide e che emergono dalle argille eoceniche e mioceniche; le strette e brevi valli dei corsi d'acqua a prevalente carattere torrentizio.

Nel secondo dopoguerra l'intenso processo di urbanizzazione che si è sviluppato nel territorio di Palermo si è esteso ai territori circostanti a formare un tessuto urbano ed edilizio uniforme e a cancellare le specificità storico ambientali. L'urbanizzazione a seconda della situazione geografica si è ristretta e dilatata invadendo con un tessuto fitto e diffuso tutta la zona pianeggiante e dopo avere inglobato i centri costieri tende a saldarsi con quelli collinari.

Il sistema urbano è dominato da Palermo, capitale regionale, per la sua importanza economico-funzionale e per la qualità del patrimonio storico-culturale. La concentrazione di popolazione e di costruito, di attività e di funzioni all'interno della pianura costiera e delle medie e basse valli fluviali (Oreto, Eleuterio, Milicia, San Leonardo) è fonte di degrado ambientale e paesaggistico (che la variante al PRG intende riqualificare) e tende a depauperare i valori culturali e ambientali specifici dei centri urbani e dell'agro circostante.

Le colline costiere si configurano come elementi isolati o disposti a corona intorno alle pianure o come contrafforti inclinati rispetto alla fascia costiera. I versanti con pendenze spesso accentuate sono incolti o privi di vegetazione o coperti da recenti popolamenti artificiali e presentano a volte profondi squarci determinati da attività estrattive.

La vegetazione di tipo naturale interessa ambienti particolari e limitati, in parte non alterati dall'azione antropica. Il paesaggio aspro e contrastato dei rilievi interni è completamente diverso da quello costiero. Il paesaggio agrario un tempo caratterizzato dal seminativo e dal latifondo è sostituito oggi da una proprietà frammentata e dal diffondersi delle colture arboree (vigneto e uliveto).

L'area interessata dal progetto appartiene al sistema urbano ed è compresa nel quadrilatero rappresentato da Via Crispi, Via Giachery, ad est; Via Federico Imperatore e Via Lazio a nord; Via Camillo Daidone, Via Domenico Cimarosa e Via Malaspina ad ovest; Via Paolo Paternostro e Via Emerico Amari a sud; come rappresentato nell'immagine sottostante che riproduce il progetto su ortofoto.

Il tessuto urbano che caratterizza la cortina edilizia sviluppatasi lungo la direttrice di via Libertà è costituito da una maglia regolare di strade che formano le direttrici viarie della parte nuova della città a partire dal 1848; l'impianto di via Libertà si inseriva nello sviluppo urbano già iniziato con il prolungamento di via Maqueda; ma mentre le precedenti espansioni seguivano il criterio della prosecuzione del sistema di strade ed edifici tipico della struttura antica, configurandosi come aggregazioni senza soluzione di continuità morfologica, l'apertura di via Libertà rappresenta fin dall'inizio una aggiunta con specifiche caratteristiche tipologiche.

Infatti oltre alla direzione univoca verso settentrione essa cambiava radicalmente la morfologia del paesaggio evidenziando gli aspetti naturalistici legati alla realizzazione di giardini e acquisisce il volto di una aristocratica passeggiata, di un boulevard alberato, fra i cui giradini si iniziano a costruire palazzine e villette in elegante stile liberty.

La successiva creazione di diversi quartieri sviluppatasi oltre l'originario fronte edilizio di via Libertà disegnano un tessuto compatto caratterizzato da una fitta maglia ortogonale; nell'avanzare dell'edificazione le tendenze tipologiche che caratterizzano gli edifici si discostano dai rimaneggiamenti dei canoni decorativi classici e subentra una semplificazione degli stili, poi un rigore formale, infine un azzeramento stilistico e formale che prelude all'edilizia intensiva.

Quest'ultima immagine del paesaggio si è consolidata con la ripresa costruttiva degli anni del dopoguerra che ha definitivamente consegnata alla storia l'immagine di questa parte di città .



Ortofoto con l'indicazione del progetto e dell'area sottoposta a vincolo art 146 comma b L 490/99, ex legge 431/85 art 1 lettera a

2.4.1 L'AREA PORTUALE

L'area portuale si estende da via Vittorio Emanuele a sud a via dei Cantieri a nord, è delimitata ad ovest (verso la città) da via Crispi. La porzione d'area di interesse progettuale è limitata al tratto da via Amari a via Cristoforo Colombo.

L'attività della movimentazione portuale è tutta contenuta in un ambito ridotto e spazialmente definito dalla quinta alberata in linea con il fronte di via Crispi. Sul retro si sviluppa un'area con fabbricati di servizio portuale e non, quindi l'area mantiene un andamento planimetrico piatto adibita per lo più a parcheggi e chiude il suo perimetro verso la città con recinzione di muri a nord e quinta edificata a sud.

Le visuali prospettiche dell'area in questione si chiudono sul fondale costruito della quinta di via Crispi, con uno skyline il cui orizzonte è piuttosto elevato, per l'altezza dei fabbricati, ma che lascia percepire ancora le colline che fanno da cintura alla città.

Per quanto invece può rilevare l'andamento longitudinale nord-sud della prospettiva paesaggistica si evidenzia la presenza dominante nel paesaggio del terminale prospettico costituito dal monte Pellegrino a nord e dal monte Grifone a

APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)				
					 				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 6 di 39

sud. Tale asse prospettico viene inquadrato tra la quinta costruita di via Crispi e la visuale libera sul porto.



Immagine prospettica dell'asse di via Crispi che definisce l'area portuale dal resto della città

3. ANALISI DEI VINCOLI

3.1 NORMATIVA DI PIANO – LIVELLI DI TUTELA OPERANTI

In questo capitolo si fa riferimento ai livelli di tutela rilevabili dalla pianificazione paesaggistica urbanistica e territoriale in modo da verificare il livello di impatto potenziale del progetto sul territorio in esame.

Ai fini della verifica dell'impatto potenziale del progetto sul territorio, sono stati analizzati il

Piano Regolatore Generale, il Piano Territoriale Paesistico Regionale, il sistema dei vincoli dei beni culturali tutelati ai sensi della Parte II del "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio".

3.1.1 PIANO REGOLATORE GENERALE – Variante Generale 2004

Lo strumento di pianificazione locale vigente risulta ormai scaduto da tempo, e l'ultima Variante Generale al PRG della città risale al 2004, approvata con D. Dir. 558 e 124/DRU/02 dell'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Siciliana e presa D'atto del Consiglio Comunale delibera n° 7/04.

A seguito della determinazione dirigenziale n.44 del 29 settembre 2011 si è proceduto alla costituzione dell'Ufficio di Piano per la revisione del Piano Regolatore Generale di Palermo e il 20 aprile 2011, la Direzione Regionale Urbanistica ha sollecitato l'Ufficio Tecnico del Comune di Palermo alla redazione di un nuovo strumento urbanistico comunale; **in attesa del quale il riferimento di questa relazione rimane la variante generale del 2004.**

L'obiettivo della Variante è dare carattere di normalità alla pianificazione di una città che ha vissuto anni di emergenza e di interventi fuori dalla norma. Il primo segno del ritorno ad una "normale" prassi pianificatoria si è manifestato con il Piano Particolareggiato Esecutivo per il centro storico.

La variante è la base di due ulteriori elaborazioni: il Piano riguardante l'assetto dell'area metropolitana e i piani delle singole municipalità compresi nell'ambito delle prescrizioni esecutive. I due livelli di pianificazione, quello metropolitano e quello municipale, hanno in questo PRG, variante generale, la base per la loro effettiva elaborazione.

Lo schema di piano vuole individuare "le costanti e le varianti" che nel corso dell'ultimo secolo hanno mutato la conformazione del territorio palermitano, fondandosi sulla riorganizzazione dell'esistente.

La lettura del territorio comunale porta a considerare Palermo quale stratificazione di tre elementi fondanti:

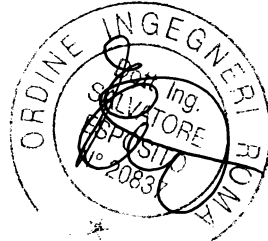
- quello immemorabile della città-oasi antica, che include le due grandi prospettive rinascimentali;
- quello tardo-ottocentesco e novecentesco della città a scacchiera, con la sua misura di qualità europea;
- quello sregolato e paradossale dello sviluppo recente, che ha perturbato in molti luoghi il disegno a terra e quasi dovunque il gioco delle altezze.

I cardini che costituiscono la nuova struttura urbana sono stati individuati in:

- tracciati storici primari;
- luoghi emergenti della città consolidata;
- luoghi di riqualificazione ambientale;
- aree di riqualificazione urbanistica;
- aree in cui si prevede il trasferimento delle attività e delle funzioni;
- aree agricole necessarie per realizzare infrastrutture urbane (compatibili con l'assetto paesaggistico);
- grandi manufatti storici;
- il sistema del verde.

La nuova struttura urbana è organizzata in municipalità e la variante ha individuato le seguenti sette municipalità oltre al Centro Storico:

- Centro Storico
- Libertà/Montepellegrino
- Monte Gallo
- Colli
- Monte Cuccio



APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 7 di 39

- Oreto
- Maredolce
- Messina Marina.

L'inquadramento generale del nuovo strumento di pianificazione, per quanto concerne l'assetto municipale (quindi in attesa della redazione del Piano di area metropolitana) individua:

- nell'organizzazione dei servizi nel sistema del verde e delle aree risorsa,
- nella mobilità,
- nelle attività produttive e direzionali,
- nella casa

i fondamentali settori/cardine a cui far riferimento per le scelte pianificatorie. Faremo qui riferimento per l'impatto che determinare l'intervento di progetto soltanto al sistema del verde e alla mobilità; tralasciando gli altri elementi strutturanti della variante: servizi, aree risorsa, attività produttive e direzionale, casa.

L'area di riferimento della valutazione paesaggistica si trova ai margini di quella tardo-ottocentesca e novecentesca del tessuto a scacchiera, impostato sul tracciato consolidato di via Crispi.

IL SISTEMA DEL VERDE

Il sistema del verde individua le correlazioni fra le varie tipologie individuate e la loro fruizione in rapporto anche agli ambienti vegetali e al loro aspetto paesaggistico.

Cinque sono le tipologie individuate e, tranne la prima, costituiscono il risultato delle ricerche compiute in modo analitico in questo settore. Esse sono:

- Alberature stradali, aiuole, giardini di quartiere
- Giardini Storici
- Parchi urbani, cioè aree "paesaggistiche" e ambientali di interesse urbano
- Aree Agricole
- Ambiti paesaggistici collinari, Riserve Naturali Orientate

Le alberature stradali, assai trascurate negli anni della cementificazione, sono il filo conduttore fra una zona e l'altra. il prolungamento dei giardini storici, ornamentali e agricoli che mantengono le originarie caratteristiche di impianto (o che possono averle anche perdute e che il PRG, Variante Generale, può indicarne il ripristino).

La variante individua un lungo elenco di giardini, più di un centinaio nell'area metropolitana, cui si deve sommare la straordinaria qualità progettuale e dell'impianto colturale. Il PRG, variante generale, nel censire i giardini superstiti e quelli ripristinabili, nello stabilire i criteri della loro manutenzione li connette –al pari delle ville– all'inscindibile verde agricolo. Giardini storici sono compresi anche all'interno di quelle aree di rilevante pregio paesistico e ambientale che il Piano definisce parchi urbani (La Favorita e le Ville settecentesche, l'Oreto, Boccadifalco ex Riserva Reale, a cui si deve aggiungere –pur con specifiche caratteristiche, proprio come parco– il già citato parco agricolo di Ciaculli Croce Verde).

Nell'area di riferimento è individuata una struttura lineare del verde in due fasce longitudinali poste una all'interno dell'area portuale, l'altra a segnare lo spartitraffico di via Crispi.



La struttura del verde nell'area di intervento

LA MOBILITA'

Anche se non di stretta pertinenza ambientale viene riportato lo scenario di riorganizzazione della mobilità e dei trasporti che fa da sfondo alla Variante perché rappresenta l'oggetto origine della autorizzazione paesaggistica.

Tale scenario è volto a conseguire i seguenti obiettivi:

- migliorare diffusamente e puntualmente le condizioni di accessibilità alle destinazioni urbane integrando trasporti pubblici e privati in vista di una migliore vivibilità urbana per i cittadini e di una migliore efficienza del trasporto per lo svolgimento delle attività economiche;

- perseguire, per le aree centrali (Centro Storico e Libertà) e per la rete dei centri delle Municipalità, decise politiche di alleggerimento del traffico automobilistico e di trasferimento di quote significative di domanda urbana e metropolitana al sistema dei trasporti pubblici;

APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante) 				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 8 di 39

- migliorare i rapporti con l'area metropolitana attraverso il potenziamento della rete di trasporto ferroviario di area, la sua integrazione con la rete urbana e la riorganizzazione degli approdi urbani delle linee extraurbane;

- favorire le "brevi distanze" attraverso la localizzazione di adeguati servizi e di elementi di centralità nelle aree periferiche, segnatamente in corrispondenza dei centri delle Municipalità.

La riorganizzazione dell'accessibilità alla scala urbana è fondata:

- su una complessiva reinterpretazione in chiave urbana e metropolitana di tutta l'offerta infrastrutturale, compresi quegli elementi come la tangenziale e la ferrovia originariamente concepiti per funzioni extraurbane;
- sulla introduzione di una rete di trasporto tramviario in sede protetta, fortemente integrata con la ferrovia (a sua volta riprogettata in termini di metropolitana urbana e comprensoriale) e la rete degli autobus;
- su una riorganizzazione e completamento della rete viaria finalizzato ad una migliore organizzazione degli interscambi lungo i "limiti" sopra ricordati.

Dal punto di vista della mobilità è possibile riconoscere quattro grandi partizioni:

- la città "centrale", formata dal Centro Storico, dal Centro Nuovo e dai loro prolungamenti compresi tra via De Gasperi a nord e il fiume Oreto a sud; il mare ad est ed il tracciato della ferrovia ad ovest delimitano l'area. I livelli di traffico sono assai elevati lungo gli attraversamenti storici (via Roma e l'asse Maqueda-Libertà). Si pongono, nella prospettiva del risanamento del Centro Storico, notevoli problemi di parcheggio per i residenti e per le attività che si insedieranno. Nel Centro Nuovo la maglia viaria più generosa e la presenza di un servizio pubblico relativamente di buon livello non impediscono fenomeni di congestione e di degrado "da parcheggio disordinato";

- la città "intermedia", compresa tra il nucleo denso e l'arco della tangenziale. Si tratta di una fascia di diversa profondità (stretta a nord ed a sud, ampia in corrispondenza delle aree centrali) che comprende insediamenti strutturalmente complessi, dove la maglia insediativa storica allineata lungo le radiali e la fitta rete delle "trazzere" si scontra con la maglia geometrizzante della città novecentesca e contemporanea, dando luogo a brusche variazioni degli allineamenti e delle sezioni stradali. L'inserimento degli impianti ferroviari, a sua volta, ha introdotto altre interruzioni ed altre discontinuità;

- la città "discontinua" oltre la tangenziale, anche essa allineata lungo le radiali storiche e le grandi direttrici della scacchiera novecentesca e moderna. E' caratterizzata da episodi di alta densità (borgate storiche, come Cruillas o Boccadifalco; grandi quartieri di edilizia pubblica) distanti dalla città e fra di loro inframmezzati da vaste zone a dispersione (e compromissione) crescente supportate da una viabilità di matrice "spontanea" difficilmente riconducibile a disegni razionali;

- la città "dispersa", compresa tra via De Gasperi a sud e Mondello e Sferracavallo a nord. Nè i grandi assi della città recente e recentissima (Lanza Di Scalea, Olimpo) nè le direttrici tradizionali (come via Resuttana, via Castelforte) sono riusciti a dare forma all' esteso tessuto indifferenziato che tende a colmare l'ex Piana dei Colli di insediamenti a bassa e bassissima densità.

Per supportare la mobilità nella città centrale la variante PRG introduce un forte elemento di innovazione nella rete dei trasporti pubblici urbani utilizzando la ferrovia a sostegno di servizi di carattere urbano metropolitano e la sua piena integrazione con la rete ferroviaria.

Gli interventi sul sistema ferroviario prevedono la realizzazione per il nodo di Palermo del raddoppio del passante ferroviario e l'adeguamento del servizio metropolitano. In particolare è previsto il prolungamento dell'attuale linea in esercizio da Notarbartolo a Giachery sino alla stazione Lolli, quindi la realizzazione delle fermate Libertà, Porto S Lucia, Politeama e Lolli.

Con il prolungamento della linea in esercizio e con la realizzazione della fermata Libertà l'anello ferroviario viene ad integrarsi con la metropolitana leggera e con il passante ferroviario.

L'anello ferroviario di Palermo sarà quindi una linea circolare a binario unico di circa 6,5km. Dell'anello ferroviario, attualmente, esiste una parte che corrisponde a circa metà dell'intero tracciato che va dalla stazione Notarbartolo a piazza Giachery, con fermate intermedie in via Imperatore Federico, in via Autonomia Siciliana e a piazza Giachery.

Il primo lotto funzionale riguarda il prolungamento in sotterraneo fino a Politeama della tratta esistente da Notarbartolo a Giachery attualmente in esercizio (a singolo binario, elettrificata e di proprietà Rfi), oltre alla realizzazione di tre nuove fermate/stazioni (Libertà, Porto e Politeama).

La lunghezza dell'intervento è pari a circa 1,7 Km e si sviluppa in galleria artificiale a meno di un tratto di circa 190 m in trincea. Le principali opere d'arte previste nel progetto sono:- Gallerie artificiali Crispi e Crispi/Amari;-Fermata Porto in galleria artificiale;-Sottopasso pedonale via Crispi – via Amari;-Stazione Politeama in sotterraneo ubicata tra P.zza Politeama e P.zza Ruggero Settimo.-Fermata Libertà in galleria artificiale in corrispondenza della esistente galleria Ranchibile in esercizio.

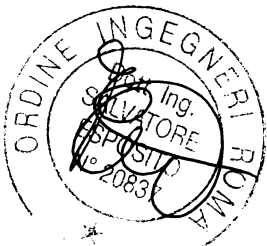


3.1.2 PIANO TERRITORIALE PAESISTICO REGIONALE – Linee guida

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale è lo strumento deputato alla gestione dell'intero territorio regionale tramite la promozione di azioni di sviluppo, nonché di tutela e di valorizzazione dei beni culturali e ambientali in coerenza con le politiche nazionali e regionali. La messa a sistema di tutte le conoscenze relative alla regione persegue l'obiettivo di evitare ricadute in termini di spreco delle risorse, degrado dell'ambiente, depauperamento del paesaggio regionale.

Le Linee Guida del PTPR della Sicilia sono state approvate il 21 maggio 1999. Queste suddividono la Sicilia per "aree" ovvero ambiti di studio differenziati sulla scorta degli assetti territoriali e delle zone climatiche. Ad ognuna di questi corrisponderà un relativo piano paesistico sovraprovinciale (attualmente pochi risultano approvati). Vengono individuate 18 aree come di seguito riportato:

- 1) Area dei rilievi del trapanese
- 2) Area della pianura costiera occidentale
- 3) Area delle colline del trapanese
- 4) Area dei rilievi e delle pianure costiere del palermitano
- 5) Area dei rilievi dei monti Sicani
- 6) Area dei rilievi di Lercara, Cerda e Caltavuturo
- 7) Area della catena settentrionale (Monti delle Madonie)
- 8) Area della catena settentrionale (Monti Nebrodi)
- 9) Area della catena settentrionale (Monti Peloritani)
- 10) Area delle colline della Sicilia centro-meridionale
- 11) Area delle colline di Mazzerano e Piazza Armerina
- 12) Area delle colline dell'ennese
- 13) Area del cono vulcanico etneo
- 14) Area della pianura alluvionale catanese
- 15) Area delle pianure costiere di Licata e Gela
- 16) Area delle colline di Caltagirone e Vittoria



APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 9 di 39

- 17) Area dei rilievi e del tavolato ibleo
18) Area delle isole minori.

L'area di ambito che qui interessa per la verifica di congruità dell'intervento di progetto è costituita dall'AMBITO 4 "Area dei rilievi e delle pianure costiere del palermitano".

L'ambito di riferimento è prevalentemente collinare e montano ed è caratterizzato da paesaggi fortemente differenziati: le aree costiere, rilievi calcarei, sistema urbano palermitano.

Questi paesaggi hanno caratteri naturali ed agricoli diversificati: il paesaggio della pianura, è legato all'immagine tradizionale e piuttosto stereotipa della "Conca d'oro"; il paesaggio collinare ha invece caratteri più tormentati ed aspri, il sistema urbano dominato da Palermo, è fonte di degrado ambientale e paesaggistico e tende a depauperare i valori culturali e ambientali specifici dei centri urbani e dell'agro circostante.

Nel secondo dopoguerra l'intenso processo di urbanizzazione che da Palermo si è esteso nei territori circostanti tende a formare un tessuto urbano ed edilizio uniforme e a cancellare le specificità storico ambientali. L'urbanizzazione a seconda della situazione geografica si è ristretta e dilatata invadendo con un tessuto fitto e diffuso, in cui prevalgono le seconde case, tutta la zona pianeggiante e dopo avere inglobato i centri costieri tende a saldarsi con quelli collinari.

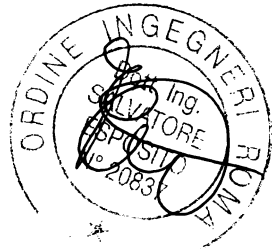
Le colline costiere si configurano come elementi isolati o disposti a corona intorno alle pianure o come contrafforti inclinati rispetto alla fascia costiera. I versanti con pendenze spesso accentuate sono incolti o privi di vegetazione o coperti da recenti popolamenti artificiali e presentano a volte profondi squarci determinati da attività estrattive.

Il PTPR nell'ambito 4 individua diversi sistemi:

- SISTEMA NATURALE
 - Sottosistema abiotico
 - Sottosistema biotico
- SISTEMA ANTROPICO
 - Sottosistema agricolo
 - Sottosistema insediativo

e circa i vincoli esistenti li suddivide con riferimento alla legislazione emanata in:

- | | |
|------------|------|
| – L431/85 | 3% |
| – L1497/39 | 17 % |
| – L1089/39 | 23% |
| – LR15/91 | 1% |
| – LR78/76 | 1% |



Indicando anche l'incidenza percentuale sulla copertura territoriale.

L'intervento di progetto insiste nel cuore dell'AMBITO 4, ovvero l'espansione ottocentesca della città, per cui faremo riferimento al sistema antropico e al sottosistema insediativo.

All'interno dell'ambito 4 troviamo l'espansione ottocentesca della città di Palermo lungo gli assi stradali di via Libertà e via Notarbartolo che rappresentano la traccia regolatrice del tessuto edilizio; architetture significative sono rinvenibili sui fronti stradali principali ed agli incroci; ampie zone a verde sono collocate all'interno dell'area. Non essendo ancora stato approvato il PTPR dell'Ambito 4 faremo riferimento alle Norme di salvaguardia.

Il Piano ha elaborato, nella sua prima fase, le Linee Guida, tese a delineare un'azione di sviluppo orientata alla

tutela e alla valorizzazione dei beni culturali e ambientali, definendo traguardi di coerenza e compatibilità delle politiche regionali di sviluppo.

1) Pertanto nell'ambito delle aree già sottoposte a vincoli ai sensi e per gli effetti delle leggi 1497/39, 1089/39, L. R. 15/91, 431/85, il Piano Territoriale Paesistico Regionale e le relative Linee Guida dettano criteri e modalità di gestione, finalizzati agli obiettivi del Piano e, in particolare, alla tutela delle specifiche caratteristiche che hanno determinato l'apposizione di vincoli. Per tali aree il Piano Territoriale Paesistico Regionale precisa:

- a) gli elementi e le componenti caratteristiche del paesaggio, ovvero i beni culturali e le risorse oggetto di tutela;
 - b) gli indirizzi, criteri ed orientamenti da osservare per conseguire gli obiettivi generali e specifici del piano;
 - c) le disposizioni necessarie per assicurare la conservazione degli elementi oggetto di tutela.
- 2) Nell'ambito delle altre aree meritevoli di tutela per uno degli aspetti considerati, ovvero per l'interrelazione di più di essi, il Piano e le Linee Guida definiscono gli elementi di cui al punto 1), lett. a) e b).

Ove la scala di riferimento del Piano e lo stato delle elaborazioni non consentano l'identificazione topografica degli elementi e componenti, ovvero dei beni da sottoporre a vincolo specifico, nell'ambito di aree comunque sottoposte a tutela, le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale definiscono gli stessi per categorie, rinviandone la puntuale identificazione alle scale di piano più opportune.

3) Per l'intero territorio regionale, ivi comprese le parti non sottoposte a vincoli specifici e non ritenute di particolare valore, il Piano Territoriale Paesistico Regionale e le Linee Guida individuano comunque le caratteristiche strutturali del paesaggio regionale articolate – anche a livello sub regionale – nelle sue componenti caratteristiche e nei sistemi di relazione definendo gli indirizzi da seguire per assicurarne il rispetto. Tali indirizzi dovranno essere assunti come riferimento prioritario e fondante per la definizione delle politiche regionali di sviluppo e per la valutazione e approvazione delle pianificazioni sub regionali a carattere generale e di settore.

Per le aree di cui ai punti 1) e 2) le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale fissano indirizzi, limiti e rinvii per la pianificazione provinciale e locale a carattere generale, nonché per quella settoriale, per i progetti o per le iniziative di trasformazione sottoposti ad approvazione o comunque a parere o vigilanza regionale.

La coerenza con detti indirizzi e l'osservanza di detti limiti costituiscono condizioni necessarie per il successivo rilascio delle prescritte approvazioni, autorizzazioni o nulla osta, sia tramite procedure ordinarie che nell'ambito di procedure speciali (conferenze di servizi, accordi di programma e simili).

Le Linee Guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale richiedono l'adeguamento della pianificazione provinciale e locale a carattere generale alle sue indicazioni. A seguito del suddetto adeguamento, ferme restando le funzioni rimesse alle Soprintendenze regionali nelle aree sub 1), sottoposte a specifiche misure di tutela, verranno recepite negli strumenti urbanistici le analisi, le valutazioni e le metodologie del Piano Territoriale Paesistico Regionale e delle sue Linee Guida. Tanto anche nelle zone "A" e "B" di P.R.G., nonché nelle zone "C" per le parti inserite nei P.p.a.

Ai fini del conseguimento degli obiettivi di tutela e valorizzazione dei beni culturali ed ambientali e della loro corretta fruizione pubblica, nonché al fine di promuovere l'integrazione delle politiche regionali e locali di sviluppo nei settori interessati, o aventi ricadute sulla struttura e la configurazione del paesaggio regionale, il Piano Territoriale Paesistico Regionale dovrà:

- delineare azioni di sviluppo orientate alla tutela e al recupero dei beni culturali e ambientali a favorire la fruizione, individuando, ove possibile, interventi ed azioni specifiche che possano concretizzarsi nel tempo;
- definire i traguardi di coerenza e di compatibilità delle politiche regionali di sviluppo diversamente motivate e orientate, anche al fine di amplificare gli effetti cui le stesse sono mirate evitando o attenuando, nel contempo, gli impatti indesiderati e le possibili ricadute in termini di riduzione e spreco delle risorse, di danneggiamento e degrado dell'ambiente, di sconnessione e depauperamento del paesaggio regionale.

APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria)		Sab (Mandante)		
									
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 10 di 39

All'interno dell'Ambito 4 e con riferimento all'area di intervento è presente il vincolo art 146 comma b L 490/99, ex legge 431/85 art 1 lettera a) sull'intera area portuale così come indicato nella Variante al PRG

4. CARATTERISTICHE PROGETTUALI DELL'INTERVENTO

4.1 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

Il nuovo tracciato ferroviario di progetto inizia alcune centinaia di metri dopo l'esistente Fermata Giachery, subito all'uscita della galleria che sottopassa via Cristoforo Colombo, al km 3+621 (l'origine del sistema a cui sono riferite le progressive di progetto coincide con l'asse dell'esistente Stazione Notarbartolo).

Da questo punto, la linea si sviluppa all'interno dell'area portuale, in trincea per 193,48 m (TR01 - Trincea Ucciardone), con andamento sub-parallelo a via Francesco Crispi fino al km 3+814,48, quindi in galleria artificiale a semplice binario (GA01 - Galleria Artificiale Crispi) per 354,39 m, fino al km 4+168,87. In questo tratto, all'interno dell'area portuale, è prevista la realizzazione della Fermata Porto, fino al km 4+263,20 (FV/GA12 - Fermata Porto).

Da questo punto, la sede ferroviaria curva verso destra e verrà realizzata in galleria artificiale per 736,80 m fino al km 5+000 (GA02 - Galleria Artificiale Crispi/Amari), in asse a via Emerico Amari, correndo parallelamente ad edifici di grande pregio tra cui il Teatro Politeama.

Dal km 5+000,00 al km 5+239,10, è prevista la realizzazione della Stazione Politeama (FV03/GA13 - Stazione Politeama), a doppio binario, al di sotto della omonima Piazza e della parte finale di via Emerico Amari.

Infine, lungo il percorso dell'attuale metroferrovia in esercizio, nel tratto compreso tra la Stazione Notarbartolo e la Fermata Imperatore Federico, tra il km 1+386 ed il km 1+480, verrà realizzata, in galleria artificiale, al di sotto del tratto di via Lazio compreso tra l'incrocio con via Libertà e via Sicilia, la Fermata Libertà (GA11), mediante allargamento della galleria esistente e realizzazione delle relative strutture di accesso.

Dal punto di vista altimetrico, la linea verrà realizzata sempre in galleria artificiale.

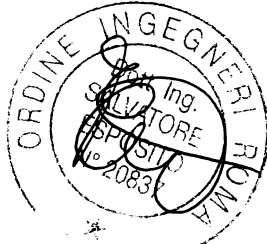
Layout funzionale del tracciato

Sono state previste due fasi funzionali (scenari):

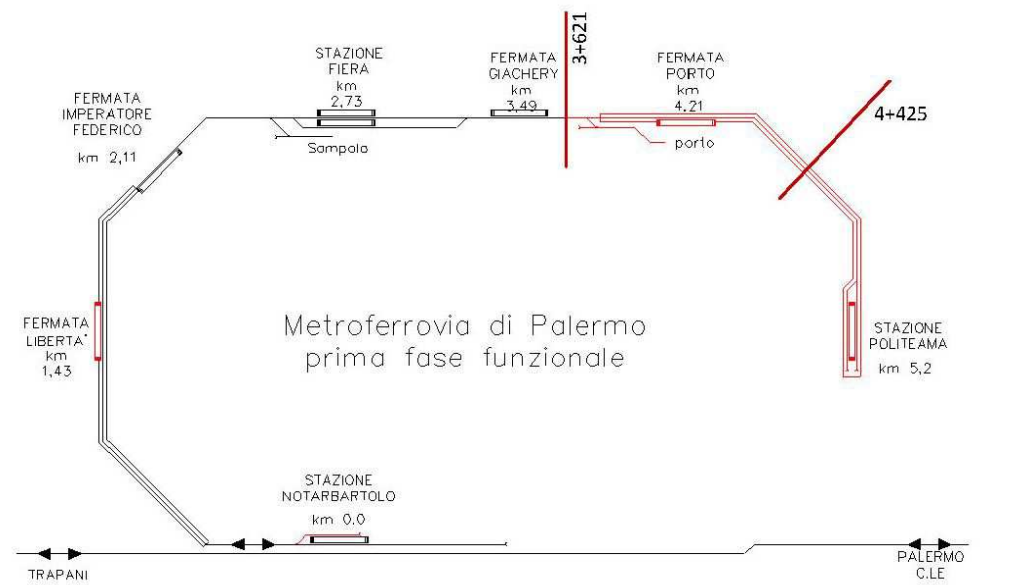
- 1. prolungamento dell'attuale binario di Giachery sino alla stazione di Politeama (prevista con due binari di attestamento) servendo la zona del porto con una fermata intermedia e realizzando nel tratto di linea esistente tra Notarbartolo e Fiera, la fermata Libertà.
- 2. chiusura effettiva dell'anello ferroviario realizzando il tratto di linea compreso tra Politeama e la stazione di Notarbartolo.



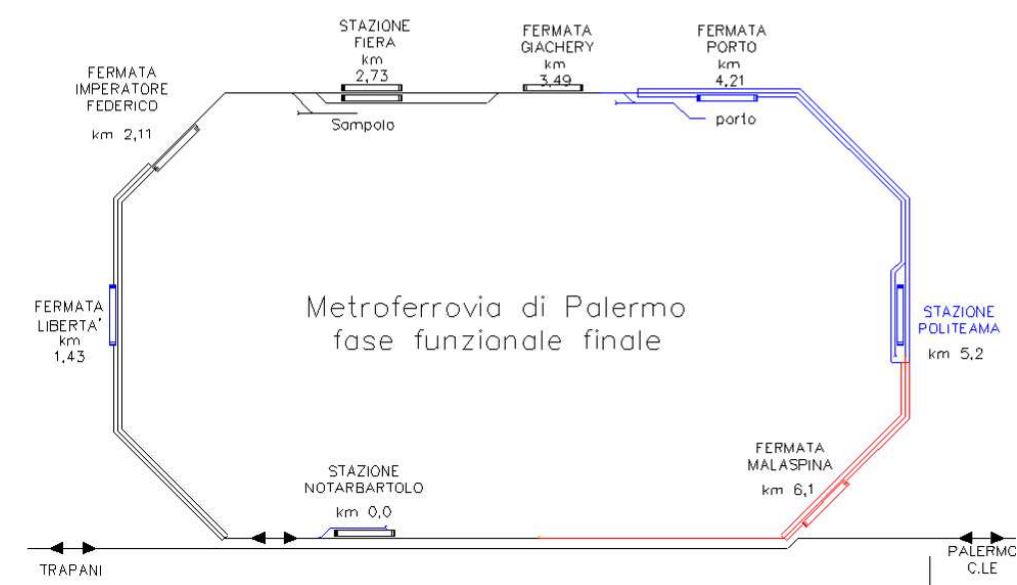
Sovrapposizione del tracciato di progetto all'area di vincolo individuata sul PRG



APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 11 di 39



Schema della prima fase funzionale



Schema finale

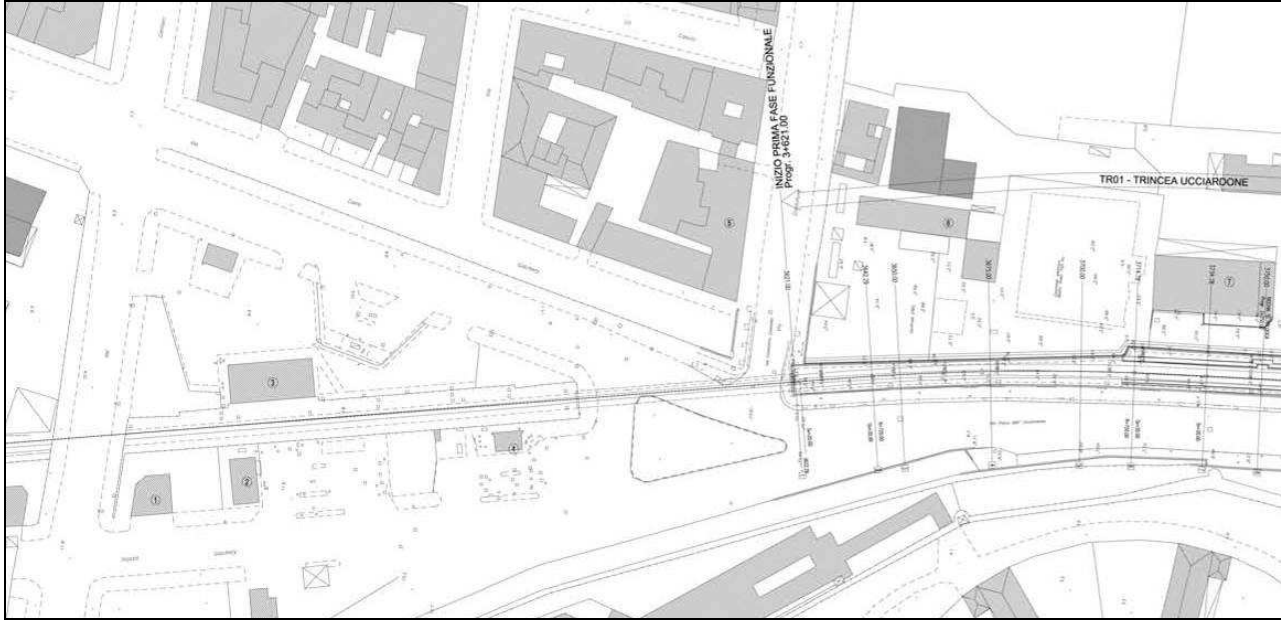
La prima fase funzionale interessa l'area di vincolo paesaggistico a partire dalla progressiva 3+621 alla progressiva 4+425.

Nel tratto compreso tra queste progressive è racchiusa l'area portuale sulla quale grava il vincolo di tutela paesaggistica ai sensi dell'art 146 del D Lgs 22 gennaio 2004 n°42.

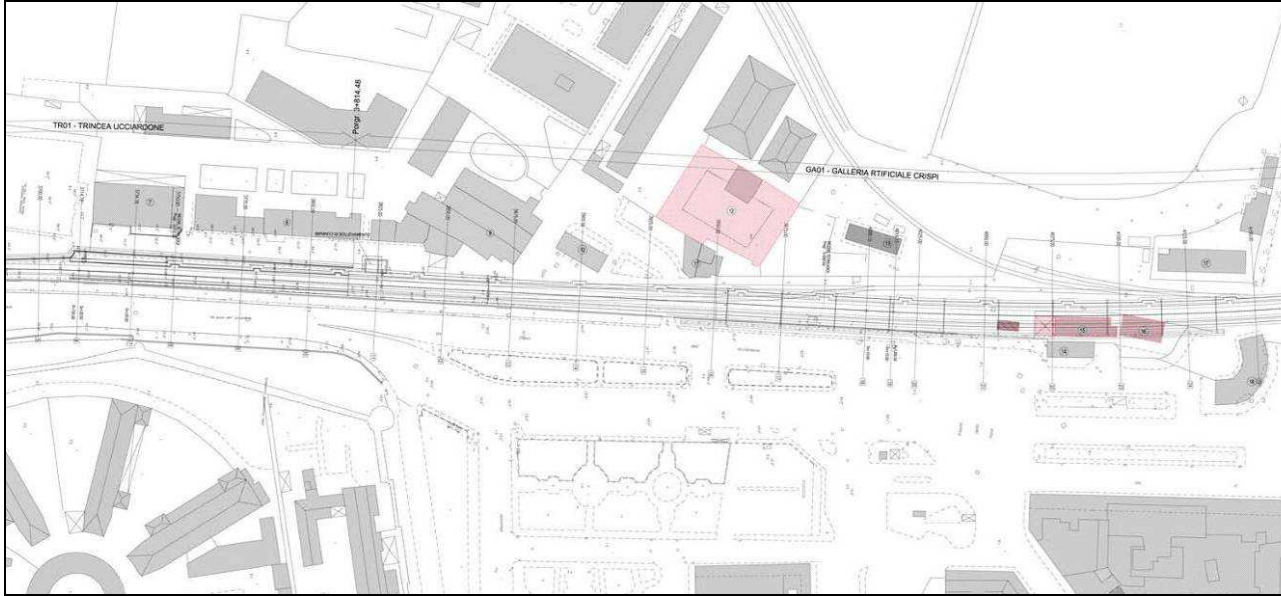
Pertanto le opere previste in questo tratto consistono in:

- nessun intervento da progressiva 3+621 a progressiva 3+711 (mantenimento dell'attuale condizione)
- abbassamento quota di trincea esistente da progressiva 3+711 a 3+814
- realizzazione di galleria artificiale da progressiva 3+814 a 4+168
- realizzazione di fermata Porto interrata da progressiva 4+168 a progressiva 4+263
- realizzazione di galleria artificiale da progressiva 4+263 a progressiva 4+425
- realizzazione di un sottopasso pedonale al limite sud dell'area vincolata.

Le suddette opere sono individuabili negli allegati alla relazione e negli stralci sottostanti..

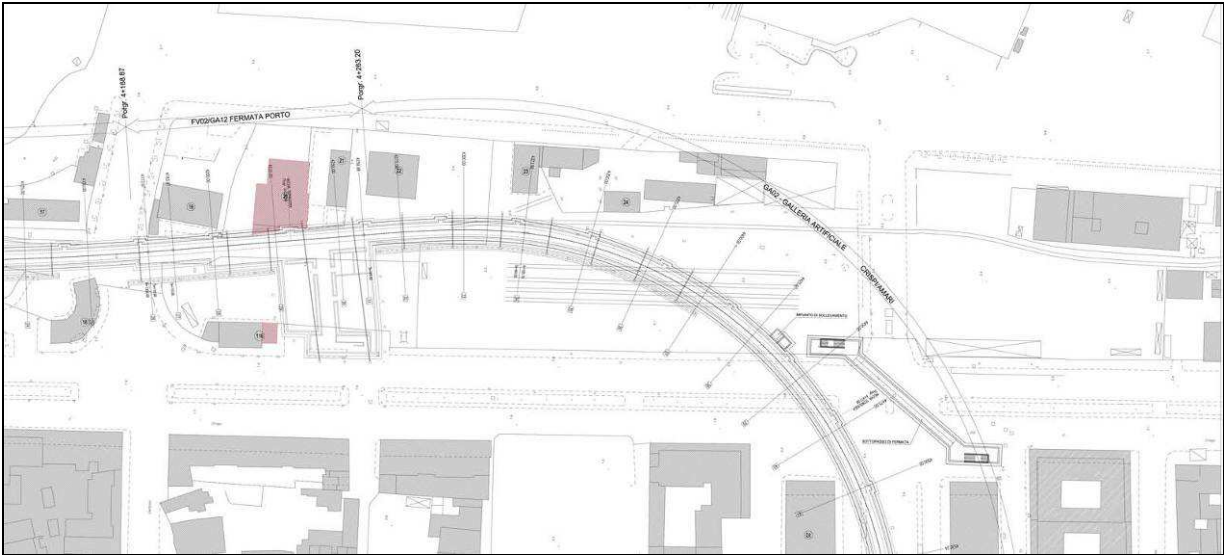


Inizio intervento trincea Ucciardone

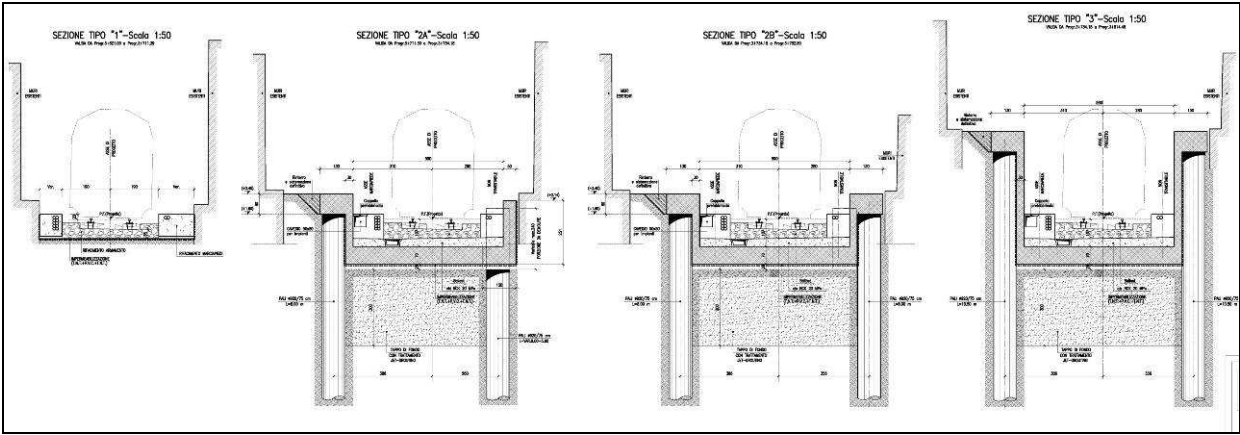


Proseguimento trincea in area portuale

APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria)		Sab (Mandante)		
									
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 12 di 39



L'intervento in area vincolata termina all'intersezione con Via Crispi



Le sezioni tipo in trincea

Le opere di intervento sono rappresentate dalla sezione tipo 1 che raffigura la condizione attuale dove non sono previsti interventi; dalla sezione tipo 2A e tipo 2B che prevede la realizzazione di pali per l'abbassamento della livelletta di trincea, senza modificare le condizioni esteriori al piano del ferro; dalla sezione tipo 3 che prevede sempre la realizzazione di pali che preludono all'interramento e quindi all'opera di galleria artificiale.

4.2 OPERE D'ARTE

Le opere d'arte principali previste nel Progetto Esecutivo lungo il tratto di interesse dell'arera di vincolo sono

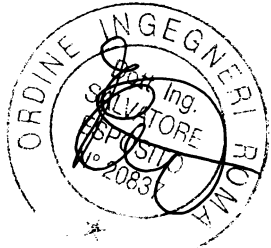
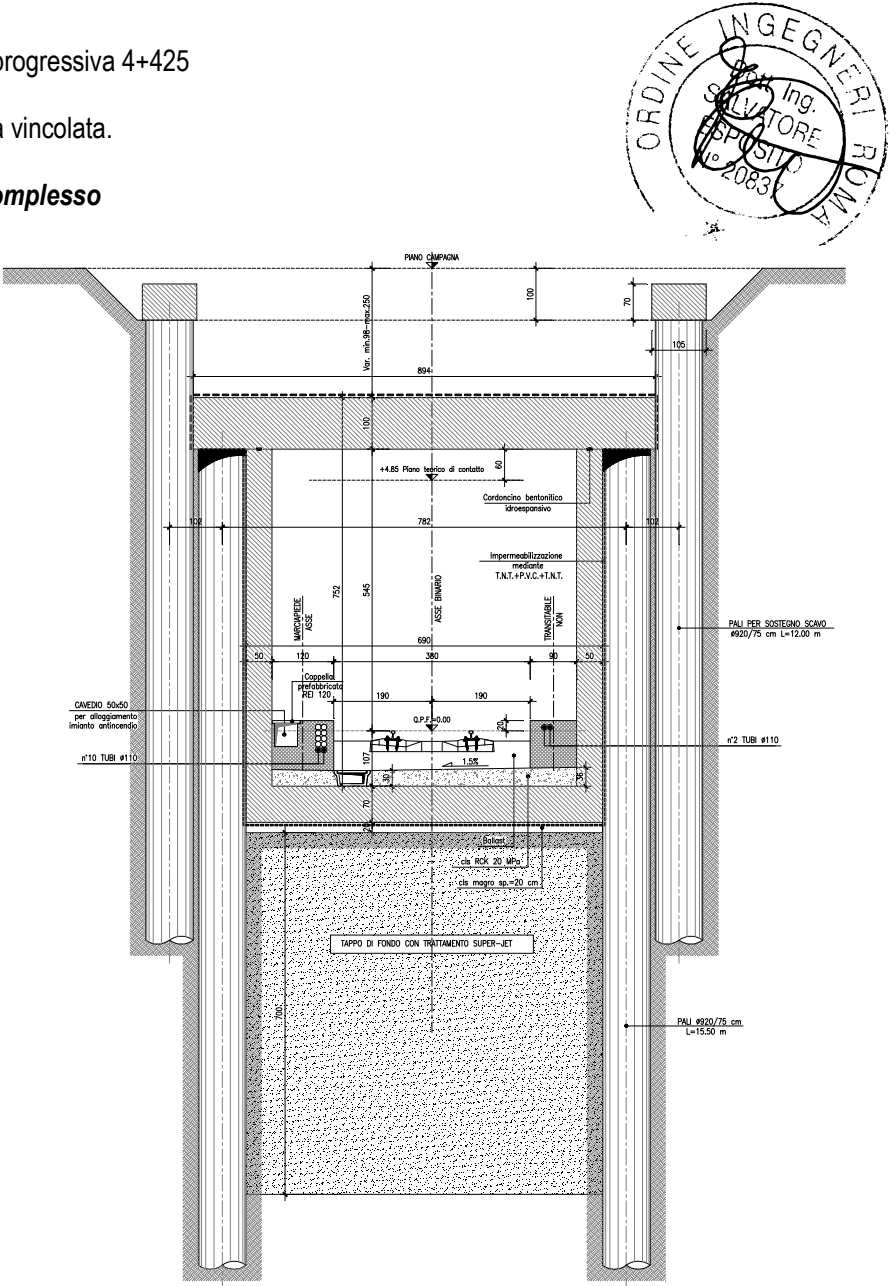
- quindi:
- la galleria artificiale GA01 fino alla progressiva 4+425
 - la fermata Porto
 - il sottopasso pedonale al limite area vincolata.

Galleria artificiale GA01 nel suo complesso

La soluzione progettuale adottata, prevede la realizzazione di diaframmi continui di pali con tecnologia CSP (Cased Secant Piles), contrastati dai solettoni in c.a. di copertura e di base. La sezione tipo è rappresentata nella figura seguente. Essa garantisce la continuità monte valle dei collettori fognari che attraversano la linea, dal punto di vista economico, contenere lo scavo del solettone entro i 4 m dal piano campagna, consente di ridurre al minimo i costi per quanto attiene alle movimentazioni delle terre da scavo. Lo scavo è eseguito in parte a cielo aperto (da piano campagna a quota intradosso solettone di copertura) e in parte sottocopertura (da intradosso solettone di copertura a estradosso solettone di base).

Lo scavo della parte superiore di altezza pari a circa 4 metri è eseguito come scavo di sbancamento parzialmente in acqua. Si evidenzia che a causa della presenza di edifici, piazzali portuali e comunque della presenza dell'esercizio portuale non può essere realizzato con scarpe laterali, ma deve necessariamente essere protetto da un paratia di pali.

Tale paratia, denominata "di primo salto" e necessaria per tutta la lunghezza del tratto portuale ad esclusione del solo primo tratto di 120 metri. I pali di questa paratia sono posti, come mostrato in figura, esternamente ai pali che permettono il sostegno della copertura e la delimitazione della galleria ferroviaria. Entrambi i pali sono del tipo CSP (cased secant pile)e hanno diametro di perforazione di 920 mm (di cui 914 mm netti escludendo lo spessore del tubo forma) e sono posti ad interasse di 0.75 m. La lunghezza dei pali di primo salto è di 10.0 m, mentre la lunghezza dei pali definitivi della Galleria ferroviaria è di 15.0 m. La sezione è completata dalla presenza di un tampone di fondo che parte da fondo scavo e si approfondisce per 6,50 metri.



APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 13 di 39

4.3 STAZIONI E FERMATE

Fermata Porto

La zona in cui sorge la nuova fermata Porto si trova in area portuale adiacente al varco in asse al molo Santa Lucia , non è particolarmente edificata, ma in adiacenza alla strada sono presenti alcuni manufatti, di cui uno soltanto interferisce con l'opera, mentre la rototraslazione della fermata consente di evitare la demolizione del fabbricato n.116

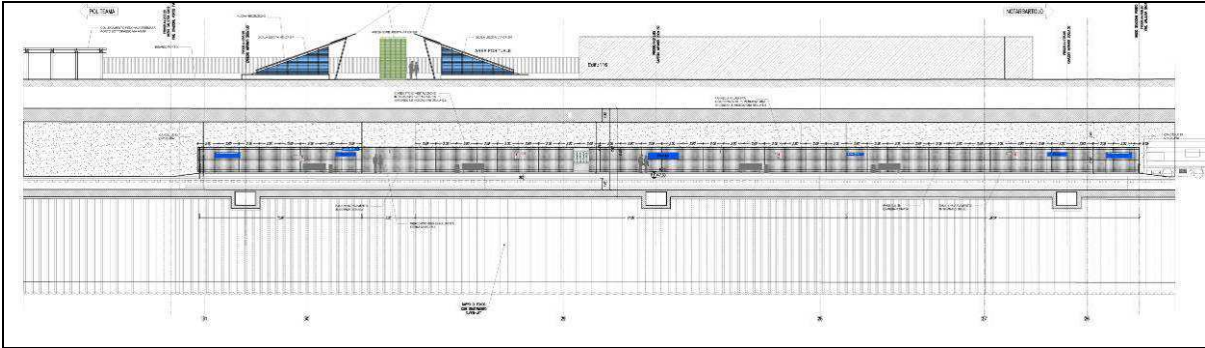
Lo sbarco del nucleo di accesso è stato localizzato su via Crispi, in un'area adibita attualmente a parcheggio. Gli accessi alla fermata sono quindi immediatamente fruibili dalla Via Crispi; inoltre tramite varchi appositamente realizzati si può accedere all'area del porto (tali varchi si potranno chiudere quando non si prevede flusso passeggeri dai moli).

Un altro accesso è su via Amari dove un percorso pedonale ed un sottopasso effettuano un collegamento che garantisce l'interscambio tra le utenze portuali e quelle della metropolitana.

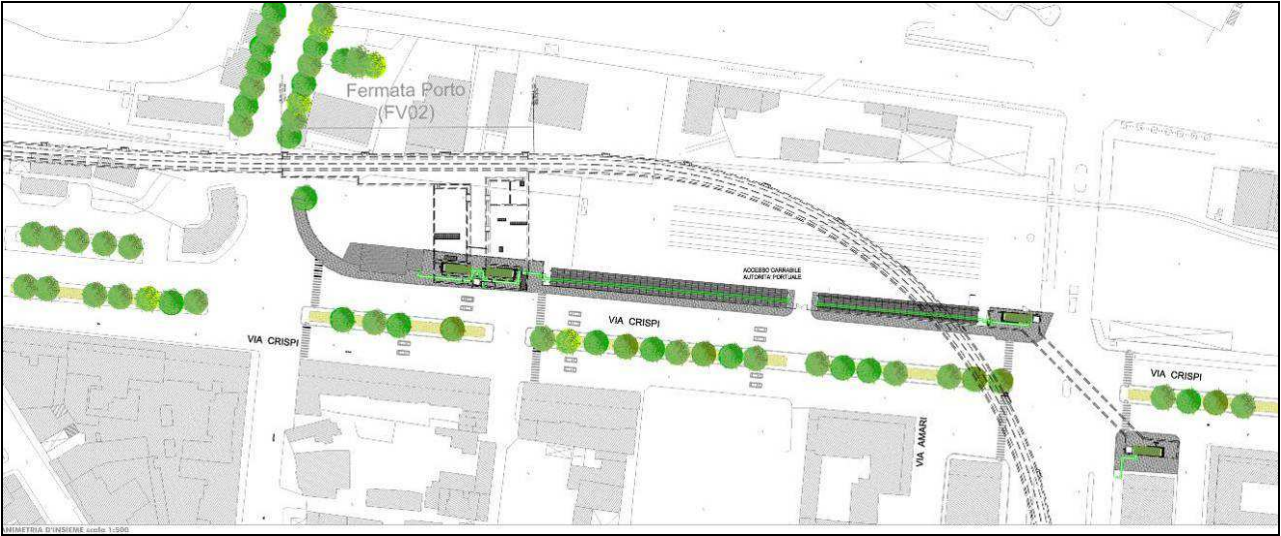
La fermata è organizzata su due livelli: piano stradale e piano banchine. Il piano della banchina si approfondisce rispetto al piano stradale di 6,63 mt, il piano della banchina è un ' area di circa 1400 mq con forma trapezia affiancata al binario dispari della Metropolitana. L'affiancamento del marciapiede è di 60 mt mentre il lato del corpo fermata è di circa 35 mt e quelli opposti , ortogonali alla linea ferroviaria sono di 35 e 40 m.

Il lato corto parallelo al marciapiede di banchina ospita i vani scala di accesso alla fermata e il lato lungo è il corridoio che gli utenti devono percorrere per avvicinarsi al treno. I due spazi laterali che si vengono a creare ospitano i locali tecnici e sono messi in comunicazione con il resto del piano banchina con piccoli varchi controllati di cui 3 che accedono sul corridoio di passaggio e due (uno per parte, sul piano del marciapiede della banchina).

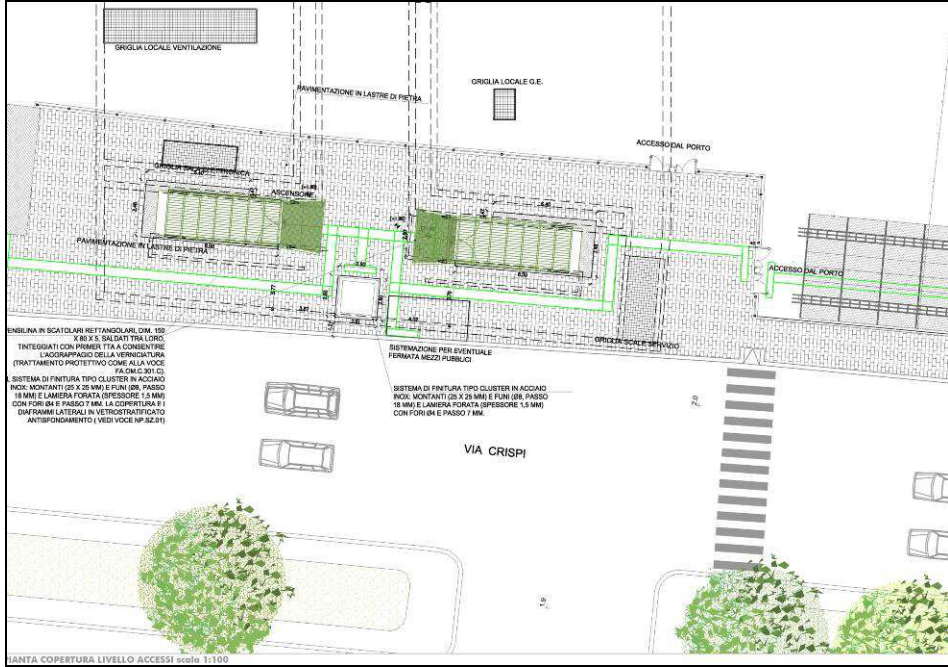
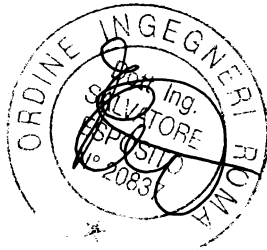
La quota di intradosso del solettone di copertura della banchina si trova a circa 4 mt di profondità rispetto al piano stradale realizzando al finito una altezza utile (distanza con la quota al finito della pavimentazione) di 4,90 mt che viene ridotta solo nel corridoio di passaggio degli utenti a 3.00 mt mediante un controsoffitto in gesso. Il vano ottenuto nel corridoio è fondamentale ai fini della sicurezza della fermata , in quanto , debitamente intonacato e verniciato, realizza il condotto di ventilazione di altezza pari a 2,40 mt .



Sezione longitudinale della fermata in corrispondenza di via Crispi



Ubicazione Planimetrica della fermata Porto con indicazione degli edifici limitrofi



Ubicazione Planimetrica degli accessi alla fermata Porto

APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 14 di 39

Il marciapiede della banchina per l'imbarco/sbarco dei passeggeri dai convogli è dimensionato per il numero di utenti che affollano la banchina ed costituito da due tratti: uno largo 3,20 mt per 60 mt di lunghezza in corrispondenza della fermata e l'altro e largo 1,80 mt per uno sviluppo di 30 mt. Sul piano stradale di via Crispi sono stati ubicati i nuclei di accesso verticale, caratterizzati dai volumi delle due scale fisse speculari e, dallo sbarco dell' uscita di sicurezza.

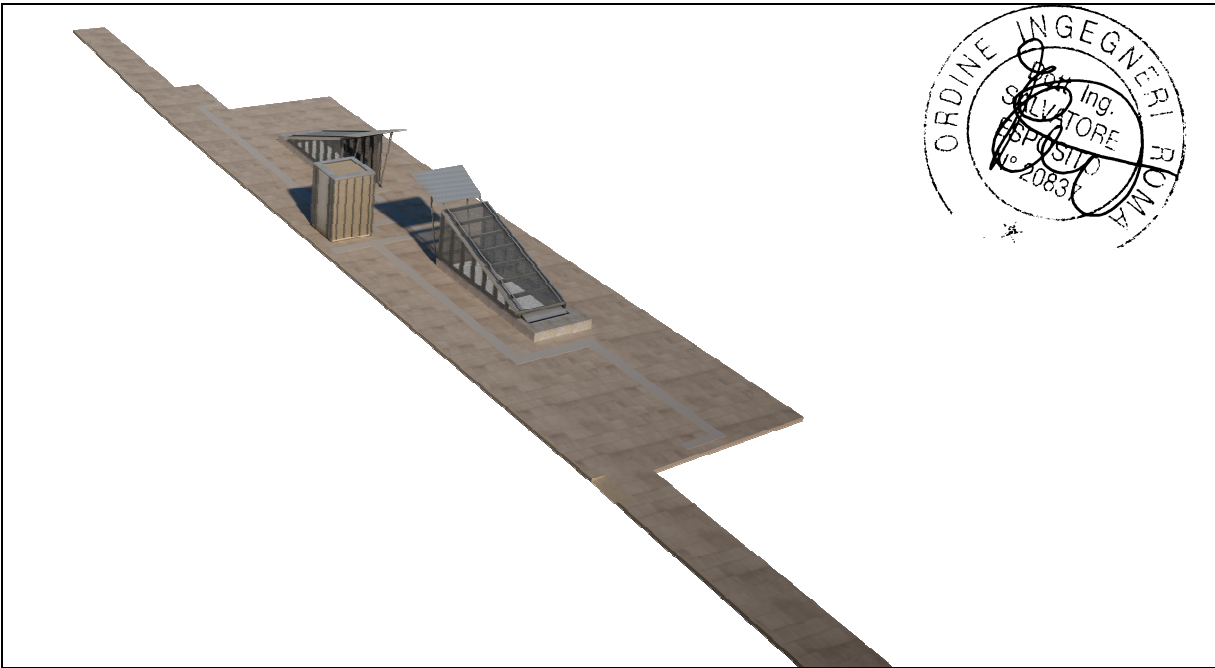


Il nucleo di accesso ubicato a piano strada si compone di due scale fisse di larghezza 2,4 m. e di una scala a servizio dei locali tecnici. Al centro tra le scale simmetriche è ubicato l'ascensore per le utenze deboli. Gli accessi sono protetti da una pensilina di copertura in vetro e metallo per garantire la protezione dagli agenti atmosferici e consentire la chiusura della stazione. Le scale esterne per gli utenti sono poste in maniera speculare rispetto al corridoio centrale interno sono suddivise in tre rampe , formando in pianta è una C. Le alzate sono 16,55 cm per un totale complessivo di 52.

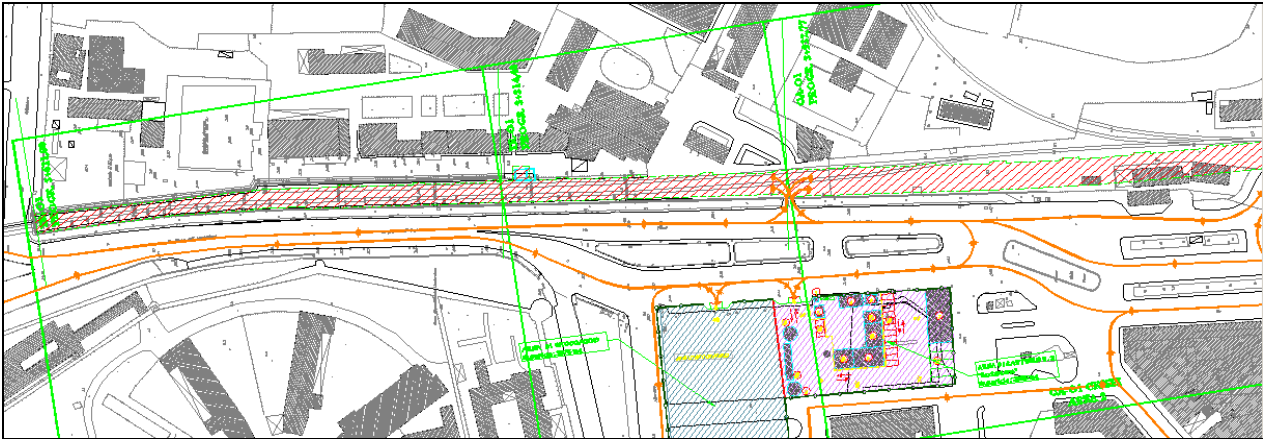
La scala di accesso ai locali tecnici è stata inserita nell' angolo destro e si compone di due rampe con 46 alzate in totale.

Le scale sono dimensionate e posizionate in modo da avere un sufficiente numero di moduli per evacuare le persone dalla banchina e in modo da avere dei percorsi di fuga di lunghezza non superiore a 50 m. A piano strada sono posizionate le griglie di espulsione dell'aria dell'impianto di ventilazione/estrazione fumi e degli altri locali tecnici; le griglie sono state collocate in modo tale da non interferire con il binario di superficie a servizio dell'area portuale. E' previsto che l'accesso alla fermata possa essere interdetto nelle ore notturne, durante il periodo di sospensione del servizio, attraverso un cancello metallico a due ante posto all'imbocco del volume di copertura del vano scala.

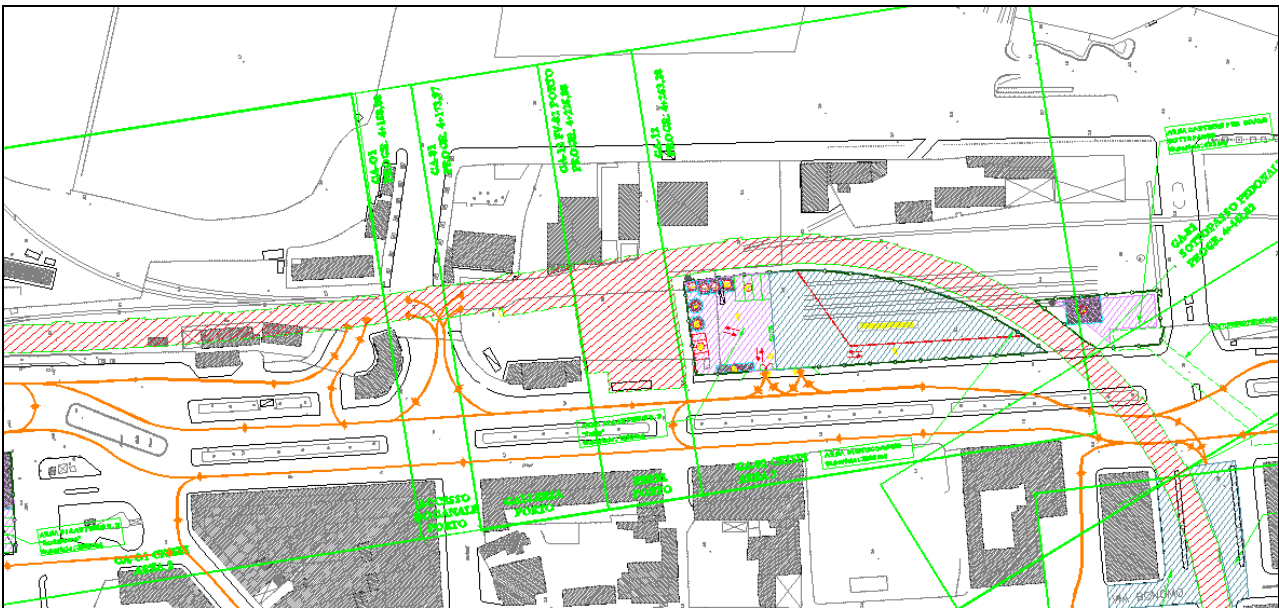
Al fine di favorire l'interscambio passeggeri tra le due modalità di trasporto è prevista la realizzazione di un percorso pedonale che collega l'ingresso alla fermata fino all'entrata principale del Porto (in asse con Via Amari). Da quest'entrata si prevede inoltre la realizzazione di un collegamento pedonale all'area urbana di via Amari, mediante un sottopasso sotto via Crispi servito da scala fissa e ascensore. Il percorso è stato corredato da una pensilina in modo da proseguire idealmente la via di accesso alla fermata innestandosi poi in un apposito sottopasso.



APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 16 di 39



Aree di cantiere e di sedime dell'opera Primo tratto interno all'area di tutela



Aree di cantiere e di sedime dell'opera Secondo tratto interno all'area di tutela

dall'ascensore. Non ci sono opere fuori terra di dimensioni tali da definirsi interventi di sovrapposizione al contesto attuale; né tantomeno interventi di modifica degli assetti attuali. Gli elaborati di progetto della fermata Porto costituiti dalla planimetria e dalle sezioni (cfr Tav 8.1, 8.2, 8.3) evidenziano appunto gli elementi fuori terra di scale ed ascensore.

Nella fase di realizzazione la corretta localizzazione del cantiere rappresenta il provvedimento principale di contenimento degli eventuali impatti, in quanto da essa dipendono gli effetti più significativi che si possono determinare sull'ambiente e sul contesto paesaggistico di riferimento.

La localizzazione dell'area di cantiere è stata ottimizzata in relazione alla ridotta disponibilità di spazi a disposizione; è prevista un'area di stoccaggio destinata ad accogliere la grande quantità di materiale proveniente dallo scavo delle gallerie in attesa del trasporto definitivo a discarica; si tratta dell'Area n.3 "Porto": ubicata tra le progressive chilometriche 4+263 e 4+420, interamente ricadente sotto la proprietà dell'autorità portuale.

All'interno dell'area, attualmente caratterizzata da un grosso piazzale con alcuni binari a raso con funzione di servizio al porto, sarà ricavata una superficie complessiva di circa 5000 mq, di cui circa 3000 mq da destinare allo stoccaggio dei materiali.



6.1 RISCHIO

Come già accennato in precedenza e con riferimento agli elaborati Tav 3, Tav 4, Tav 4.1, Tav 5 si evidenziano gli elementi dell'analisi paesaggistica che delineano il rapporto dell'opera di progetto con l'area di riferimento.

Pertanto con riferimento al tessuto insediativo si segnala che:

- l'area presenta un tessuto edilizio costituito da elementi isolati in vario modo dislocati in funzione delle destinazioni di servizio cui sono dedicati; non rappresentano un tessuto urbanistico di maglia o rete consolidata;
- il tessuto edilizio è invece rappresentato dal corpo della città esterno all'area di tutela e in rapporto di confine

6. VALUTAZIONI DELLE PRESSIONI INDOTTE DALL'INTERVENTO

Nell'area oggetto di valutazioni paesaggistiche il tracciato della metro ferrovia di Palermo si sviluppa interamente in galleria ad eccezione di un breve tratto, dove peraltro esiste già una trincea ferroviaria.

Gli interventi di progetto, quindi, a opera realizzata saranno costituiti dalle scale di accesso alla fermata e

APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 17 di 39

con l'area considerata (cfr Tav 4);

con riferimento al contesto paesaggistico si segnala che:

- l'asse strutturante di via Crispi rappresenta il limite della città verso il porto e quindi verso l'orizzonte e il mare;
- la quinta edificata di via Crispi è la prospettiva definita di chi giunge dal mare;
- gli elementi strutturanti il paesaggio sono il fronte costruito di via Crispi, i fondali prospettici nord di Monte Pellegrino e sud di Monte Grifone; altri elementi prospettici sono le aperture verso il mare di Corso di Scina (vista 1), via Amari (vista 2), via Cavour (vista 3), (cfr. Tav 4).

Con riferimento alle emergenze arc hitettoniche si segnala che:

- nell'area non sono presenti emergenze cui attribuire tale significato e/o valore (cfr. Tav 3).

Con riferimento alla struttura del verde si segnala che:

- nell'area è strutturato un sistema del verde a trama lineare che rappresenta il primo piano prospettico dal mare e un sistema diffuso e puntuale al versante settentrionale dell'intervento.

L'area tutta è caratterizzata da elementi detrattori costituiti dagli impianti portuali e da capannoni edilizi, oltre che da vaste superfici adibite a parcheggi di auto, Tir e container anche se in modo ordinato e circoscritto.

Nel contesto siffatto, appena descritto, l'intervento di progetto esercita una ridottissima pressione sia sul tessuto edilizio, sia sul contesto paesaggistico, sia sulla struttura del verde.

6.2 EFFETTI

L'opera di progetto si inserisce nel contesto senza ridurne le attuali valenze paesaggistiche con elementi architettonici di ridotte dimensioni e rappresentati da strutture in acciaio e vetro come le coperture delle scale di accesso alla fermata e le pareti dell'acensore di risalita.

Sulla base delle considerazioni sovra esposte legate alla lettura del contesto territoriale in cui ricade il tratto e alle caratteristiche tecniche del progetto in esame, si può dedurre che il progetto non determina interferenze con l'uso funzionale del suolo in quanto, per il tratto allo scoperto, si sviluppa lungo l'esistente tracciato ferroviario e per il tratto interrato corre all'interno dell'area portuale, non instaurando rapporti diretti, dal punto di vista delle potenziali modifiche sulla struttura del paesaggio, con il tessuto edificato lungo la via Crispi.

Per quanto, invece, attiene l'aspetto paesaggistico legato all'accesso della fermata Porto sulla base di una analisi riferita alla gestione urbanistico - territoriale dell'ambito interessato, alle caratteristiche effettive di uso del territorio, nonché alle potenzialità ambientali rispetto all'infrastruttura, è stato evidenziato assenza di interferenze che l'opera induce sull'ambiente.

L'inserimento dell'intervento di progetto non modifica gli attuali assetti delle visuali paesaggistiche percepibili nell'area, tuttavia dall'analisi effettuata è probabile un potenziale impatto che la fase di cantiere può esercitare non tanto nell'area di tutela, quanto sui riflessi che essa può avere sulle aree limitrofe per i disturbi arrecati.

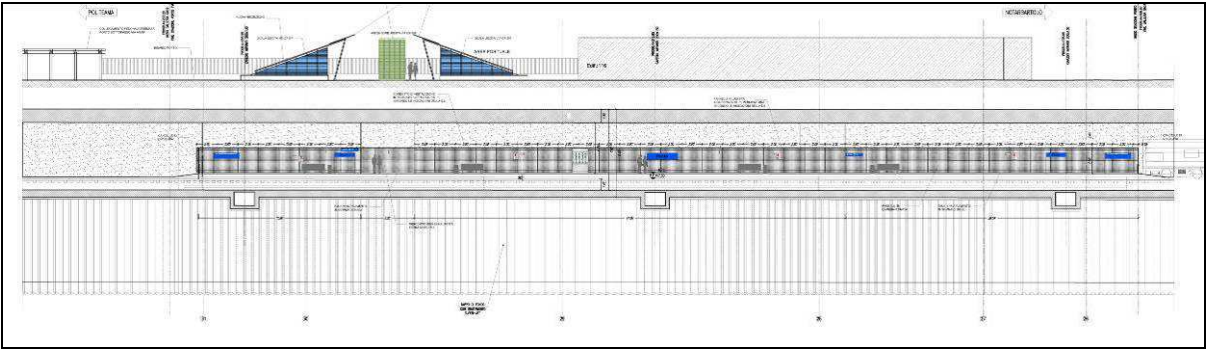
Gli effetti indotti dalla trasformazione dei luoghi in seguito alla realizzazione dell'opera sono documentati nella Tav 4.1 e Tav 10 allegate alla relazione paesaggistica riguardanti lo skyline e le simulazioni post intervento. Nella lettura dello skyline si percepisce la dimensione del rapporto tra i nuovi elementi della fermata Porto e il primo piano percepito dall'arrivo via mare, come pure il rapporto tra gli stessi e la prospettiva verso il mare.

In essi risultano evidenti le ridottissime dimensioni dell'intervento rispetto al contesto in cui si inserisce, il

miglioramento invece del margine qualificato di via Crispi e del margine stesso dell'area soggetta a vincolo paesaggistico.

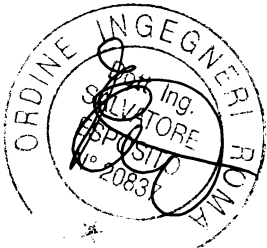


Vista dell'attuale skyline della città come percepito dall'arrivo via mare



Sezione longitudinale della fermata in corrispondenza di via Crispi

Quanto ai materiali di progetto sono previsti elementi di alta qualità tecnologica come vetro e acciaio inox; infatti per le pensiline si prevedono scatolari rettangolari delle dimensioni 150 x 80 x 5 saldati tra loro; il sistema di finitura previsto è del tipo cluster in acciaio inox montato davanti alle lastre di vetro stratificato antisfondamento; la copertura all'arrivo è prevista in lamiera forata sorretta da esili pali in acciaio.



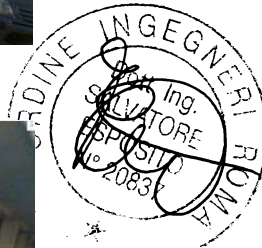
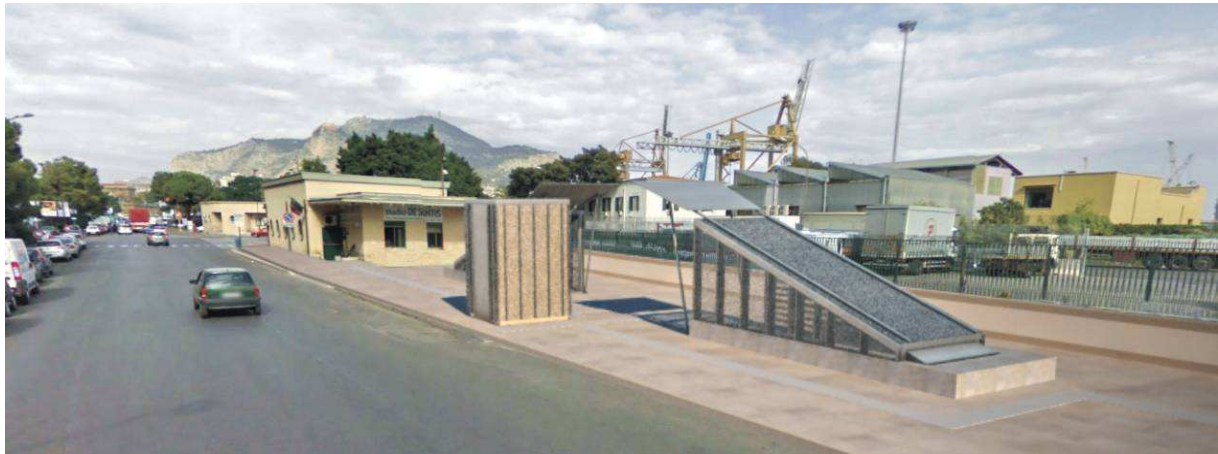
APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 18 di 39



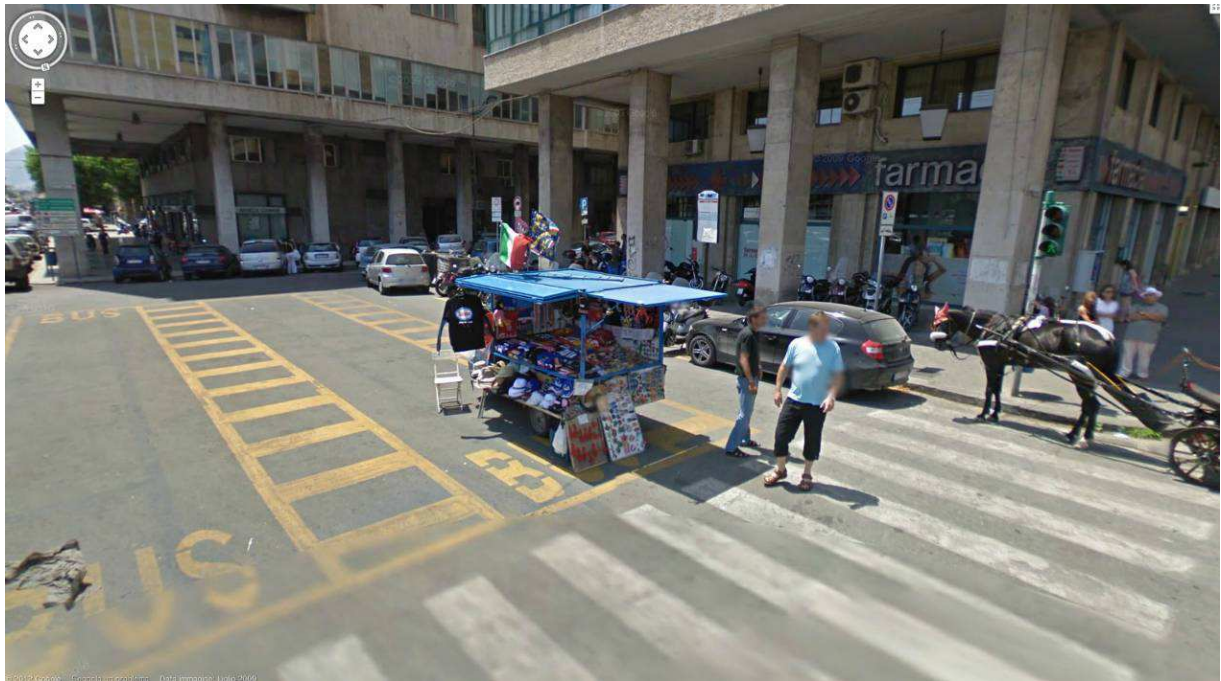
6.3 INSERIMENTO DELL'INTERVENTO E MITIGAZIONI

Lo studio di inserimento dell'opera evidenzia i rapporti dimensionali dell'oggetto dell'intervento con gli altri elementi presenti nell'area; le foto simulazioni testimoniano la correttezza e la non invasività dei nuovi elementi, le altezze sono rapportabili ai volumi preesistenti, la spazialità dell'insieme rimane garantita dalla singolarità degli oggetti architettonici, così come il piano orizzontale di posa con le finiture in pietra.

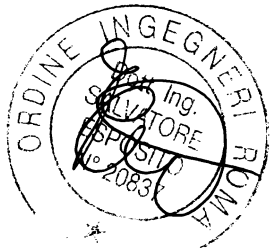
Dall'analisi non emerge la necessità di interventi di mitigazione nell'area specifica post intervento in quanto lo stesso intervento si pone in un corretto rapporto con l'intorno. In fase di cantierizzazione invece sono previsti interventi di mitigazione che si propongono di utilizzare barriere antirumore e/o recinzioni di cantiere pigmentate in azzurro al fine di riproporre, durante le fasi di lavoro in cui la visibilità dell'area portuale verrà in parte compromessa, il rapporto terra-mare esistente che da sempre definisce un ruolo importante nell'assetto della città e configura l'identità e il riconoscimento di Palermo come città di mare.



APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 19 di 39

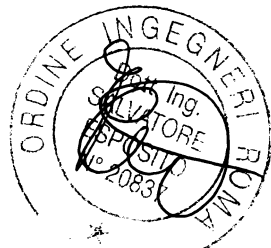


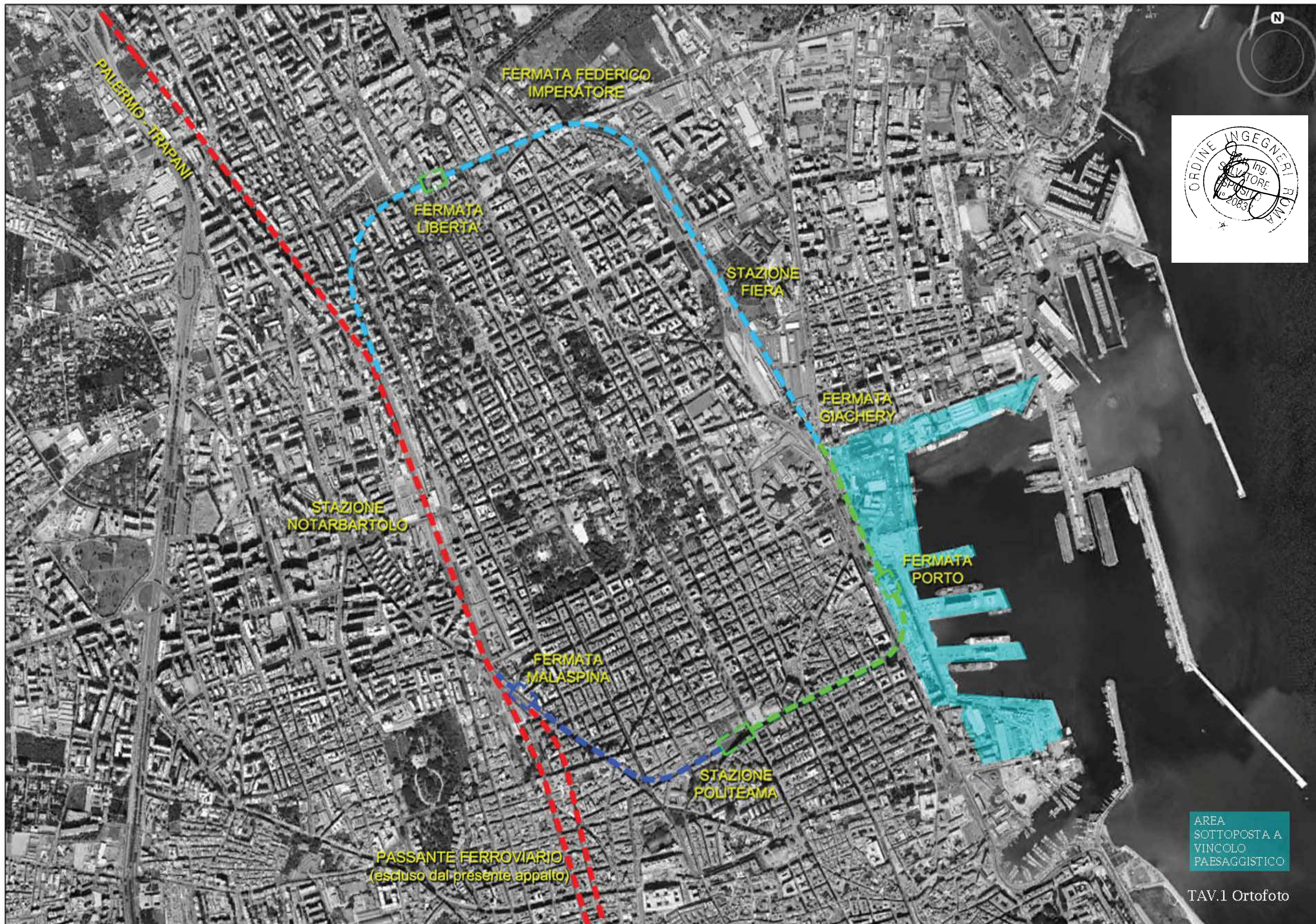
APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)				
					 				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 20 di 39

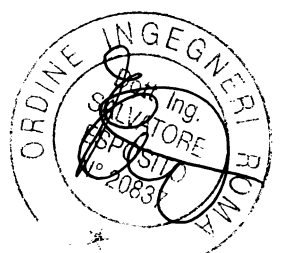
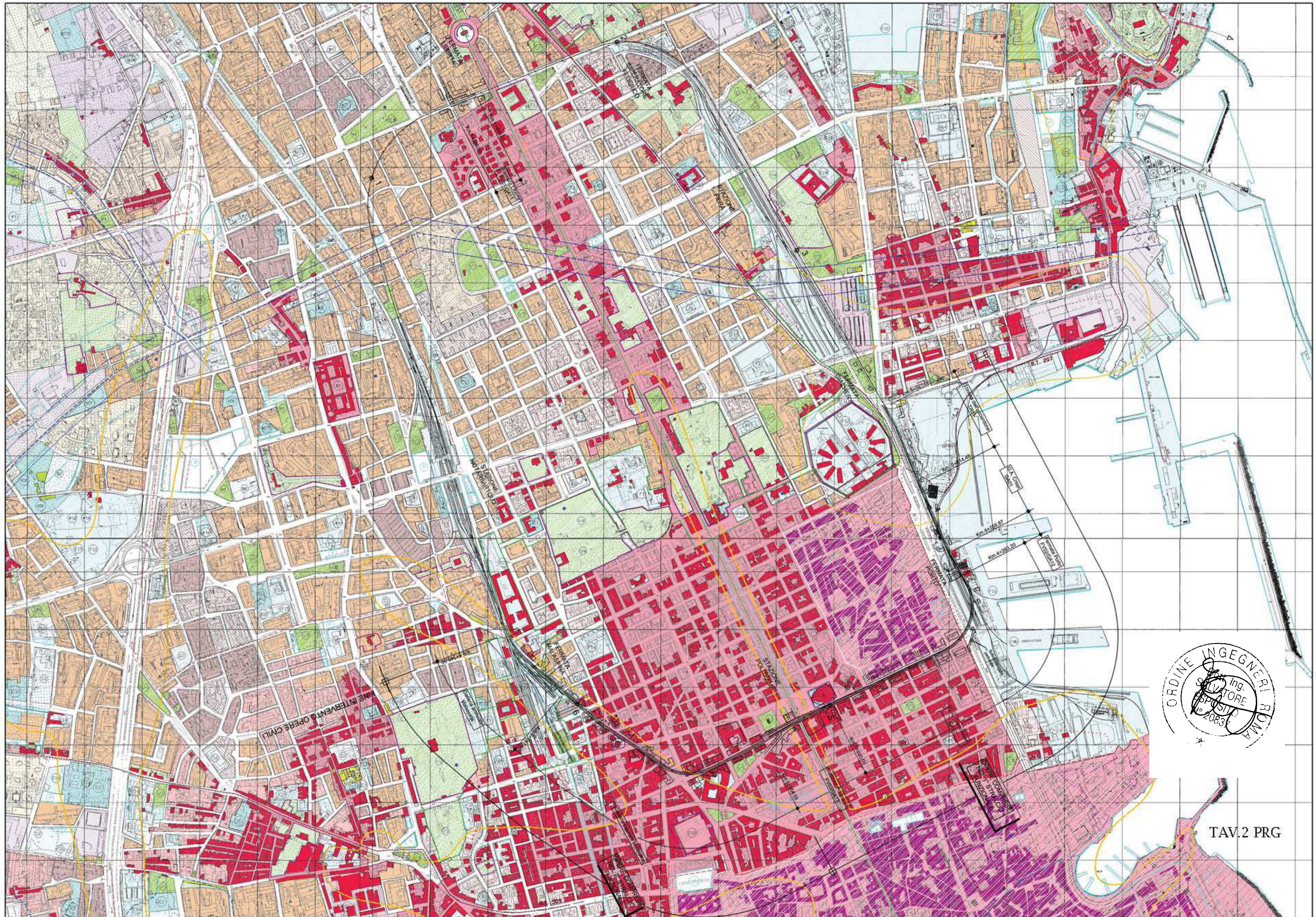


APPALTATORE					ATI DI PROGETTAZIONE				
					(Mandataria) Sab (Mandante)  				
CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA									
RELAZIONE PAESAGGISTICA	COMMESSA RS72	LOTTO 01	FASE E	ENTE ZZ	TIPO DOC. RG	OGGETTO DOC. MD 00 00	PROG. DOC. 005	REV B	Pag. 21 di 39

ALLEGATO
Elaborati grafici







TAV.2 PRG

LEGENDA

ZONIZZAZIONE

Zone "A"

- A1** Manufatti storici e relative pertinenze e fondi di rilevante pregio storico ed ambientale.
- A2** Tessuti urbani storici

Zone "B"

- B0a** Aree urbane che ripropongono e proseguono l'impianto urbanistico delle zone A2 facenti parte del centro urbano di Palermo
- B0b** Aree urbane che ripropongono e proseguono l'impianto urbanistico delle zone A2 facenti parte delle borgate
- B1** Aree urbane caratterizzate da edilizia residenziale a bassa densità con tipologia a casa unifamiliare
- B2** Aree urbane caratterizzate da edilizia residenziale con densità pari o inferiore a 4mc/mq.
- B3** Aree urbane caratterizzate da edilizia residenziale con densità superiore a 4mc/mq.
- B4a** Parte di territorio urbanizzato sulla base di piani di edilizia economica e popolare o sovvenzionata realizzata fino agli anni 50
- B4b** Parte di territorio urbanizzato sulla base di piani di edilizia economica e popolare o sovvenzionata realizzata dopo gli anni 50.
- B5** Parti di territorio agricolo che hanno subito massiccia edificazione *

Zone "C"

- Ca** Aree di nuova edificazione
- Cb** Aree di nuova edificazione che discendono dal decassamento delle B1

Zone "D"

- D1** Aree di insediamenti produttivi esistenti
- D2** Nuove aree per insediamenti produttivi da assoggettare a P.I.P. o a P.E.

Zone "E"

- E1** Parti di territorio prevalentemente pianeggianti caratterizzate da colture agricole
- E2** Parti di territorio prevalentemente collinari caratterizzati da vegetazione di tipo spontaneo.

Zone "F"

- F1** Istituti di istruzione secondaria superiore
- F2** Ospedali, luoghi di cura presidi sanitari e medicina di base
- F3** Attrezzature sportive
- F4** Parchi urbani e territoriali
- F5** Mercati generali
- F6** Mercati
- F7** Servizi giudiziari e penitenziari
- F8** Cimiteri
- F9** Fiera espositiva
- F10** Caserme e aree militari
- F11** Università
- F12** Attrezzature museali, culturali ed espos.
- F13** Impianti tecnologici
- F14** Attrezzature assistenziali

- F15** Uffici e sedi direzionali sovraconsuntuali
- F16** Aree ferroviarie o portuali
- F17** Aeroporto
- F18** Discariche R.S.U. e speciali
- F19** Luna park.
- F20** Aree circensi
- F21** Autostazione
- F22** Deposito ferroviario
- F23** Laboratorio di astrofisica spaziale
- F24** Istituto Universitario Zootecnico

Aree ed immobili soggetti a tutela ambientale

Netto Storico

Verde Storico

FC Fascia costiera

Parchi Urbani

Istruzione

S1 Asilo Nido

S2 Scuole dell'obbligo

Attrezzature di interesse comune

- IC1** Chiese e Centri Religiosi
- IC2** Edifici per il tempo libero
- IC3** Edifici per la pubblica amministrazione
- IC4** Centri culturali
- IC5** Centri sociali e sanitari, presidi sanitari e medicina di base
- IC6** Consultori
- IC7** Uffici PP.TT. Carabinieri...
- IC8** Teatri
- IC9** Case di riposo
- IC10** Biblioteche
- IC11** Centri di formazione
- IC12** Mercatini rionali
- IC13** Attrezzature per igiene ambientale
- IC14** Canile municipale

Verde Pubblico

- V1** Campi gioco bimbi
- V2** Campi sportivi
- V3** Spazi pubblici a verde
- V4** Aree attrezzate a parco
- V5** Impianti sportivi

Parcheggi

P Parcheggi

- P** Parcheggi sotterranei
- P** Parcheggi multipiano

Viabilità di P.R.G.

Metropolitana

- Pista ciclabile - ex tratto ferroviario Palermo Monreale**
- Manufatti da demolire**

Centri di Municipalità

Centri Municipalità

Aree soggette a pianificazione particolareggiata

Prescrizioni esecutive - Piani particolareggiati Zone "A"

Prescrizioni esecutive Zone "D"

Ambiti in zone E1, E2 e B5 da sottoporre a pianificazione particolareggiata

Perimetro dell'area da sottoporre a pianificazione particolareggiata in località Mondello

Perimetro del Piano Regolatore del Porto

Piani di Lottizzazione approvati

Simboli funzionali

- CM** Centro della Municipalità
- CD** Attività ricettive e complementari al turismo
- CN** Campo nomadi
- T** Attività ricettive e complementari al turismo
- IDC** Impianto Distributore Carburanti

Confine di Circonscrizione

REGIME VINCOLISTICO

Riserva naturale orientata

Zona A - Riserva

Zona B - Preriserva

Zona B1 - Preriserva

Vincoli di tutela e salvaguardia e fasce di rispetto

Aree boscate naturali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99-06/01 e D.P. 28/06/00)

Aree boscate artificiali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99-06/01 e D.P. 28/06/00)

Fascia di rispetto delle aree boscate naturali (Studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 e D.P. 28/06/00)

Fascia di rispetto delle aree boscate artificiali (studio agricolo forestale adeguato alle LL.RR. nn. 16/96 - 13/99 - 06/01 e D.P. 28/06/00)

Vincolo Idrogeologico R.D.L.n.3267 del 30/12/23

Vincolo di inedificabilità nella fascia dei 150m dalla battigia L.R.n. 15/91 art.2 comma 3

Vincolo paesaggistico - Decreto Legge n° 490/99 art. 146 - ex legge 431/85

Vincolo paesaggistico - D.L. 490/99, art. 139 - ex legge 1497/39

Fascia di rispetto dal depuratore - L.R. 27 del 15/05/86 art 46

Fascia di rispetto cimiteriale - L. 963 del 17/10/57 art 1

Vincolo aeroportuale (legge n.58 del 04/02/63 art 714 e 715 bis)

Demanio universale di Monte Pellegrino Usi Civici (nota RAL n.1856 del 2/09/86)

Aree archeologiche ed immobili di interesse storico - monumentale, vincolati ai sensi dell'ex Legge n. 1089/39

Aree di interesse archeologico, ex Legge n.1089/39, integrate con nota Soprintendenza BB CC AA n. 1732 del 9/04/02

Regie Trazzere di cui alla nota dell'Ufficio Speciale per le Trazzere prot. n. 1473 del 26/03/02

Siti di importanza Comunitaria di cui alla nota dell'Assessorato Territorio Ambiente n. 75 del 16/05/02

Siti Fossiliferi e di interesse speleologico e/o paleontologico (L.R. n. 77/80) di cui alla nota della Soprintendenza BB CC AA n. 4346 del 22/05/02

- [n]** Siti **[n]** Grotte

Fascia di rispetto della ferrovia - D.P. n. 753 del 11/07/80

Fascia di rispetto dalle sedi stradali - secondo il nuovo codice della strada

Perimetro cave attive di coltivazione e fascia di rispetto

Vincoli Genio Civile e fasce di rispetto

Aree interdette all'uso edificatorio e/o urbanistico per presenza: fenomeni di frana per crollo, scivolamento e ribaltamento di masse lapidee carbonatiche; con alluvionali e di detrito, colate di fango e detriti; aree interessate da inondazioni e alluvionamenti di particolare gravità

Pozzi acqua potabile e fascia di rispetto nella quale non è consentita alcuna antropizzazione

Pozzi acqua non potabile

Aree di pericolosità di cui al D.A.R.T.A. 4 Luglio 2000 "Piano per l'assetto idrogeologico straordinario" Rischio frana molto elevato

Aree di pericolosità di cui al D.A.R.T.A. 4 Luglio 2000 "Piano per l'assetto idrogeologico straordinario" Rischio idraulico molto elevato

Corsi d'acqua Fascia di rispetto a 50 metri dall'alveo *

Corsi d'acqua interrati

Aree caratterizzate da: cava storiche "a fossa" cedimenti e ribassamenti del suolo, sprofondamenti, crolli per la presenza di cavit sotterranee antropiche *

Aree interessate da inondazioni e alluvionamenti *

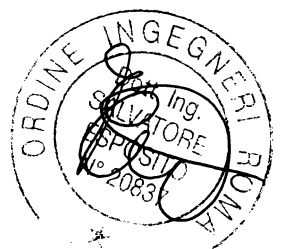
Aree con presenza di: falde acquifere subaffioranti o a piccola profondità *

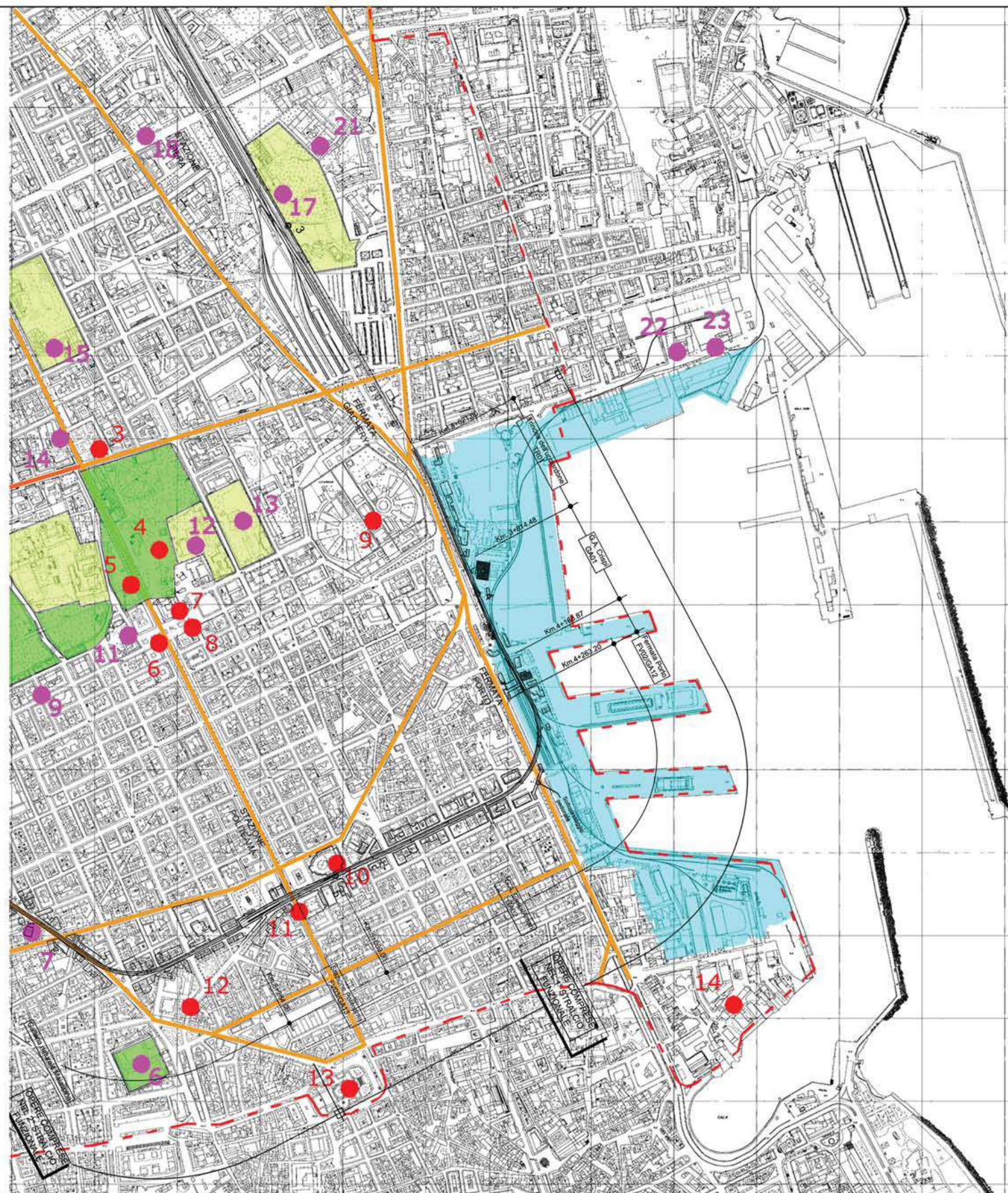
Aree con ristagni d'acqua e allagamenti per substrato argilloso, zone depresse *

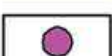
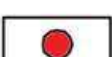
Aree caratterizzate dalla presenza di "Qanat" *

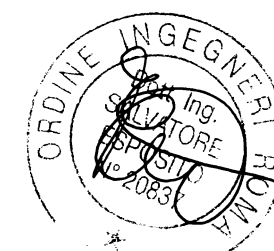
Faglie e Sovrascorimenti Fasce di rispetto 30m

* : Aree in cui le successive fasi attuative, regolate da piani attuativi sono subordinate a specifici studi di carattere geognostico e/o idrologico e idrogeologico.

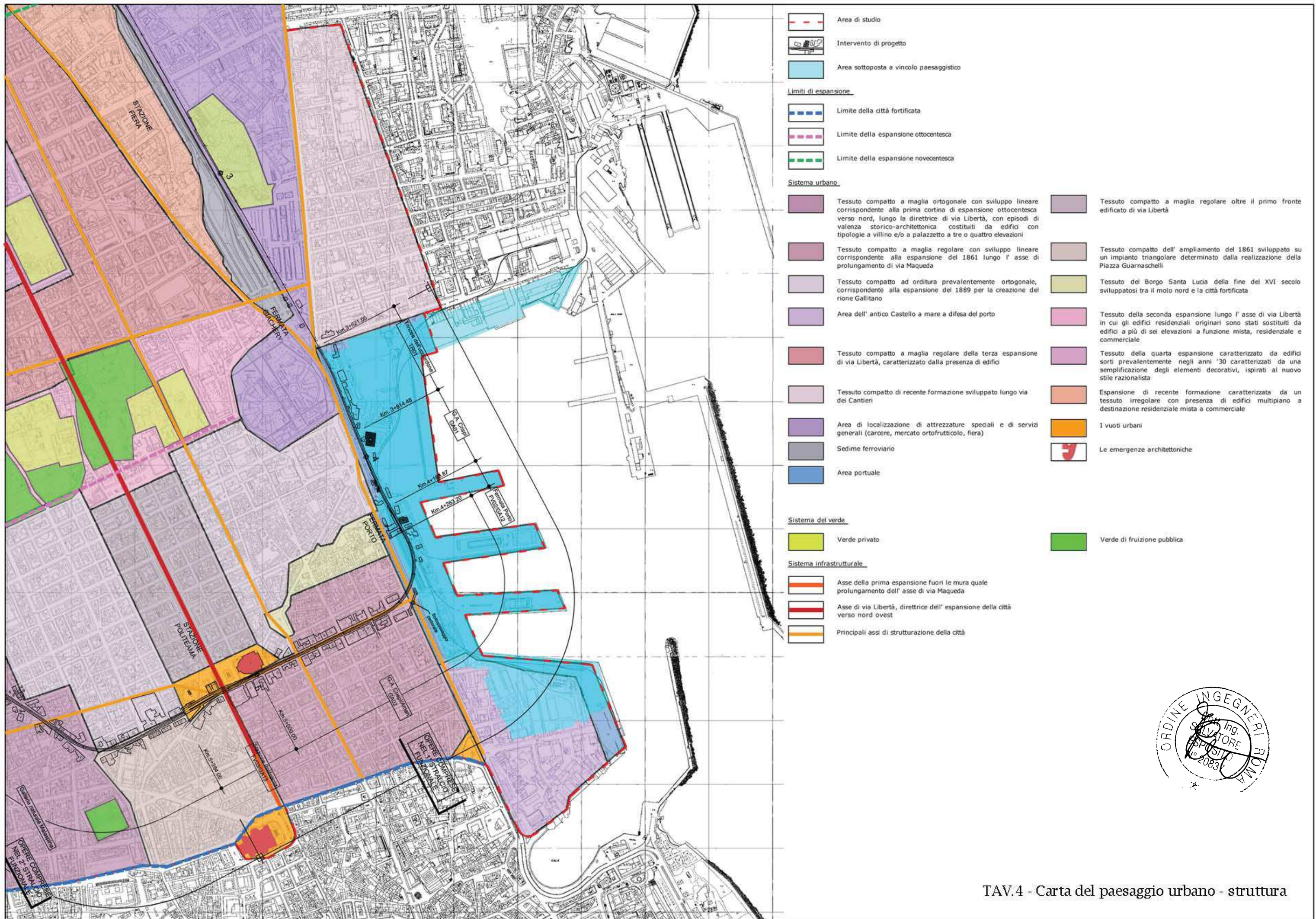




-  Area di studio
 -  Intervento di progetto
 -  Area sottoposta a vincolo paesaggistico
 -  Viabilità di interesse storico urbanistico
 -  Viabilità principale di accesso al centro storico
 -  Parchi e giardini pubblici
 -  Parchi e giardini privati
 -  Ville e bagli di pregio storico monumentale
 -  Emergenze artistiche e architettoniche
- 6 Villa Filippina
 - 7 Villino Pavaloro
 - 9 Villa Trabia alle Terre Rosse
 - 11 Villino Scalia
 - 12 Villino Chiaramonte Bordonaro
 - 13 Villa Gallidoro
 - 14 Villa Zito Museo Fondazione Mormino
 - 15 Villa Amato Tagliavia
 - 17 Villa Papa D'Amico già Withaker
 - 18 Badia del Cancelliere
 - 21 Villa Angiò (Istituto dei Ciechi)
 - 22 Palazzo De Gregorio
 - 23 Ex Arsenale
- 3 Fontana di Piazza A. Gentili
 - 4 Giardino inglese
 - 5 Villa Falcone-Morvillo già Parterre Garibaldi
 - 6 Monumento alla libertà gi Piazza Mordini
 - 7 Ex Conservatorio delle Croci e Chiesa delle Croci
 - 8 Monumento a F. Crispi di Piazza Crispi
 - 9 Carcere dell' Ucciardone
 - 10 Teatro Politeama e Galleria d' Arte Moderna
 - 11 Chiosco Ribaudo al Politeama
 - 12 Chiesa S. Francesco da Paola
 - 13 Teatro Massimo
 - 14 Castello a mare

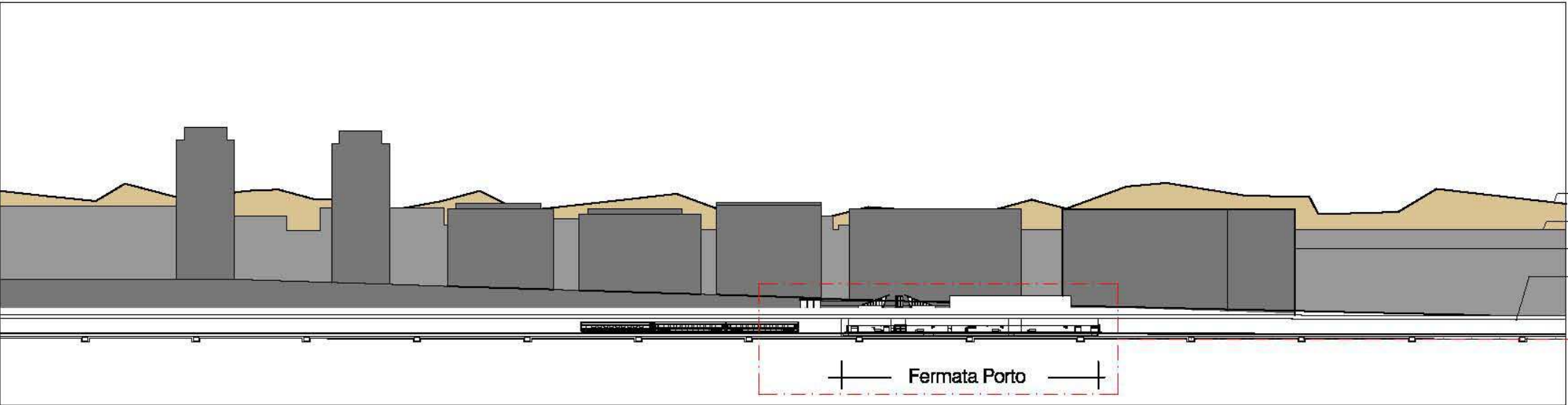


TAV.3 - Carta delle emergenze storico-architettoniche e ambientali



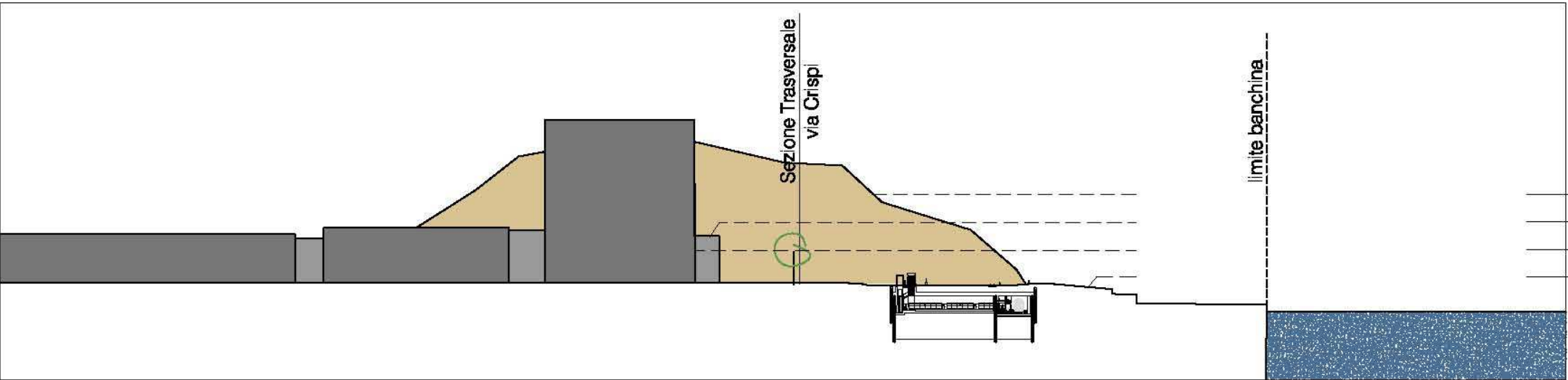
TAV.4 - Carta del paesaggio urbano - struttura

SKYLINE LONGITUDINALE

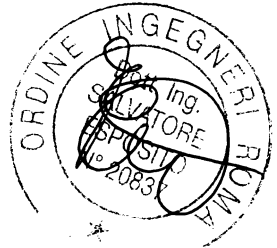


ORIZZONTE : cintura collinare;
SECONDO PIANO : tessuto edilizio;
PRIMO PIANO : quinta edificata via Crispi;
LINEA DI TERRA : profilo altimetrico asse via Crispi;

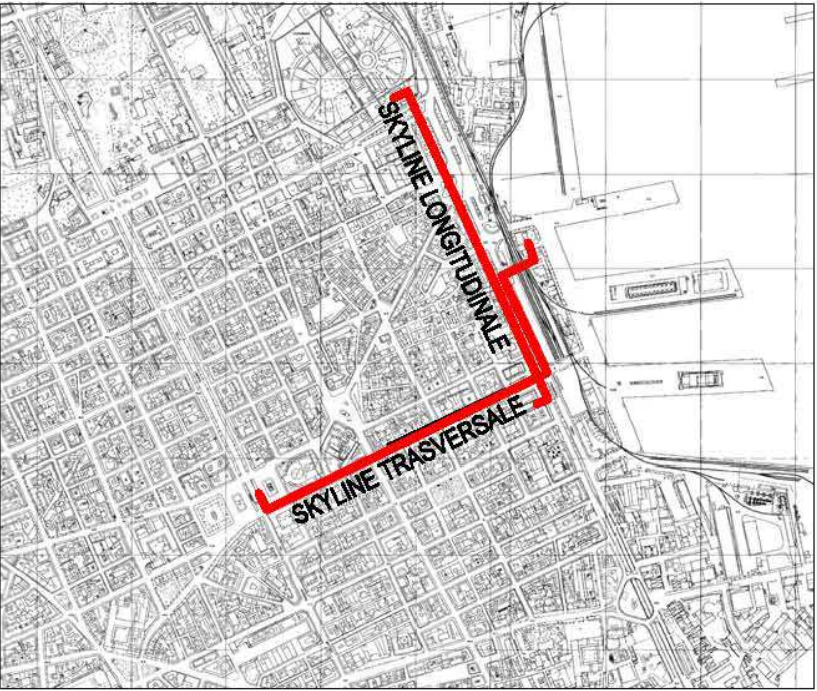
SKYLINE TRASVERSALE



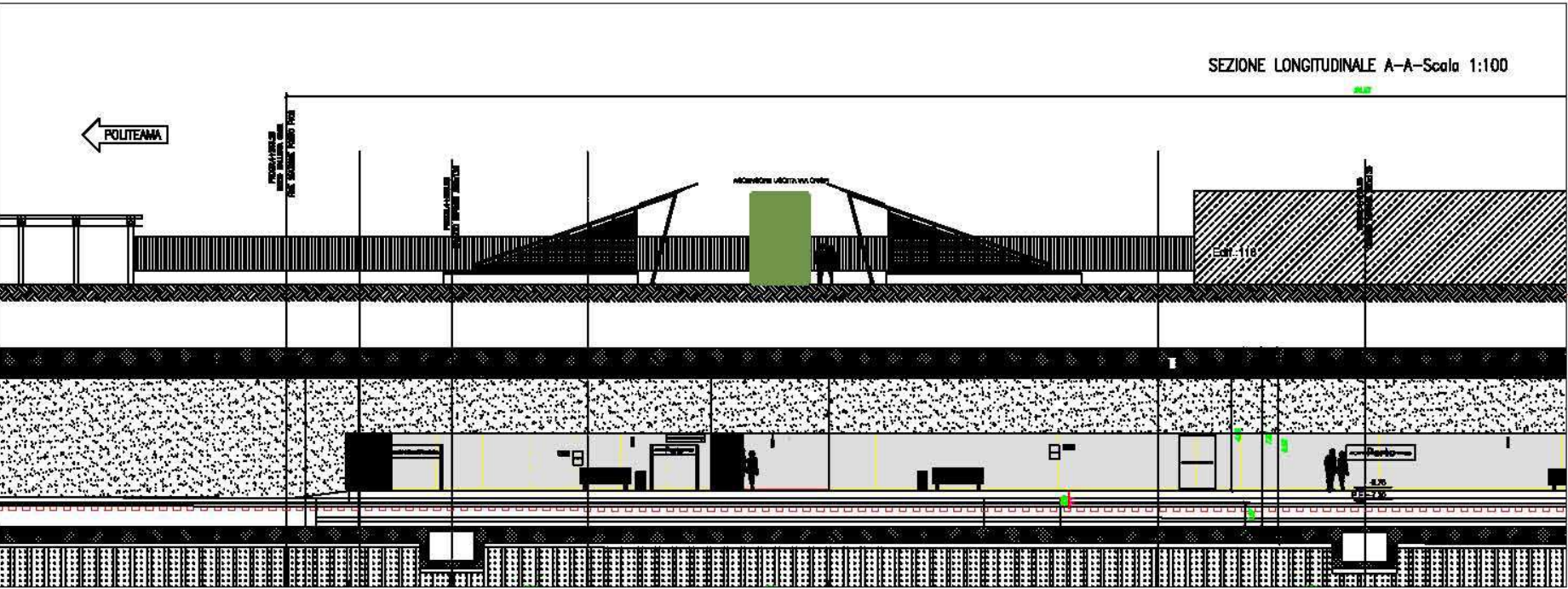
ORIZZONTE : cintura collinare;
SECONDO PIANO : tessuto edilizio;
PRIMO PIANO : quinta edificata via Crispi;
LINEA DI TERRA : profilo altimetrico asse via Crispi;

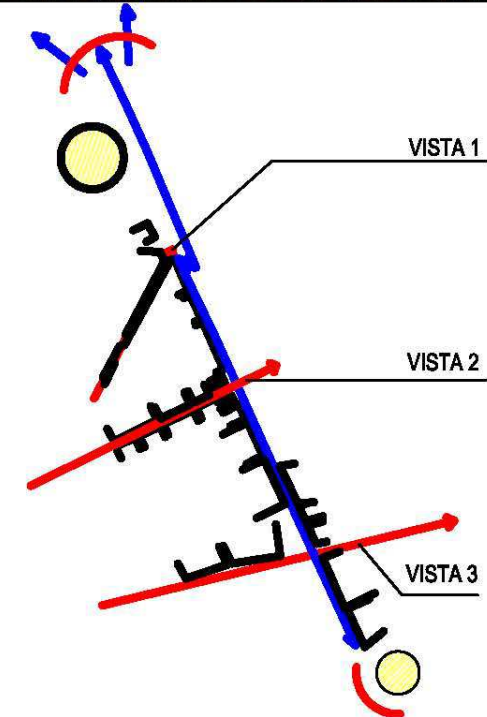
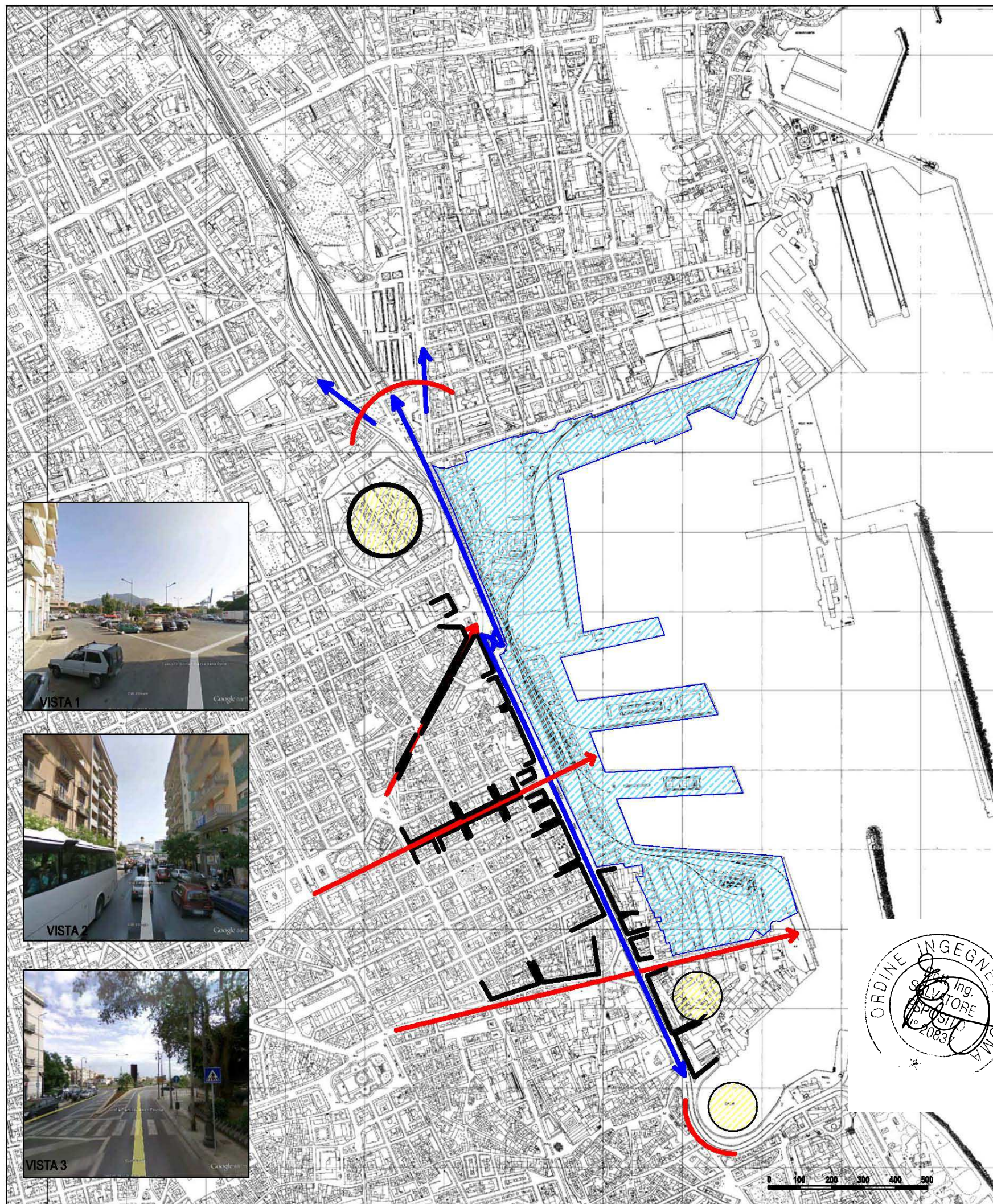


SEZIONI DI RIFERIMENTO



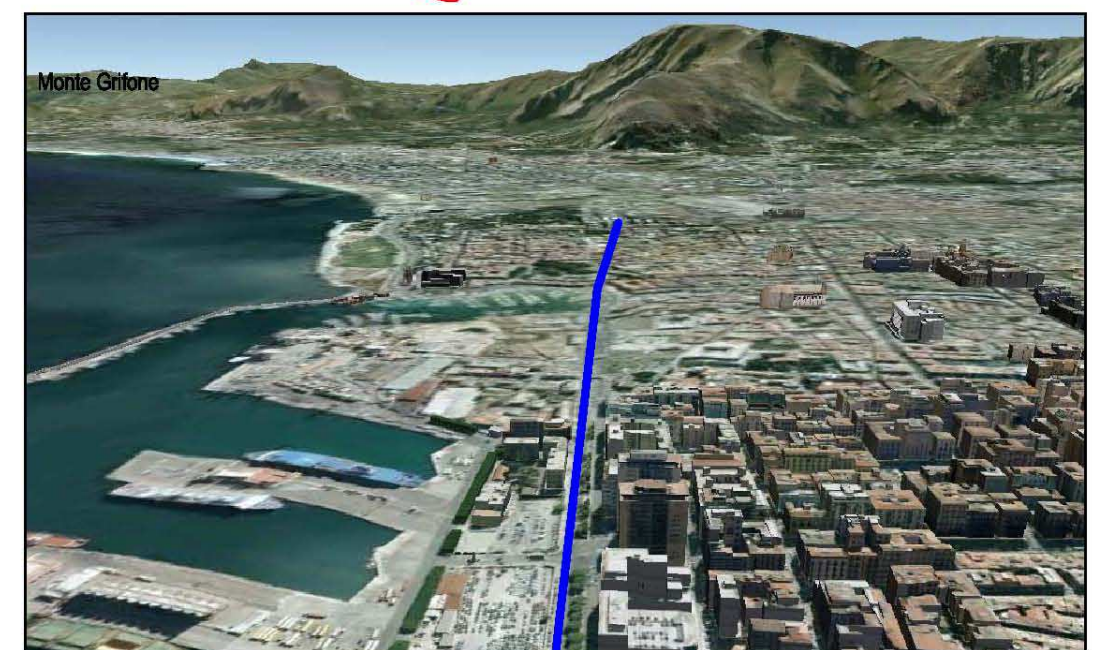
SEZIONE LONGITUDINALE SU FERMATA PORTO



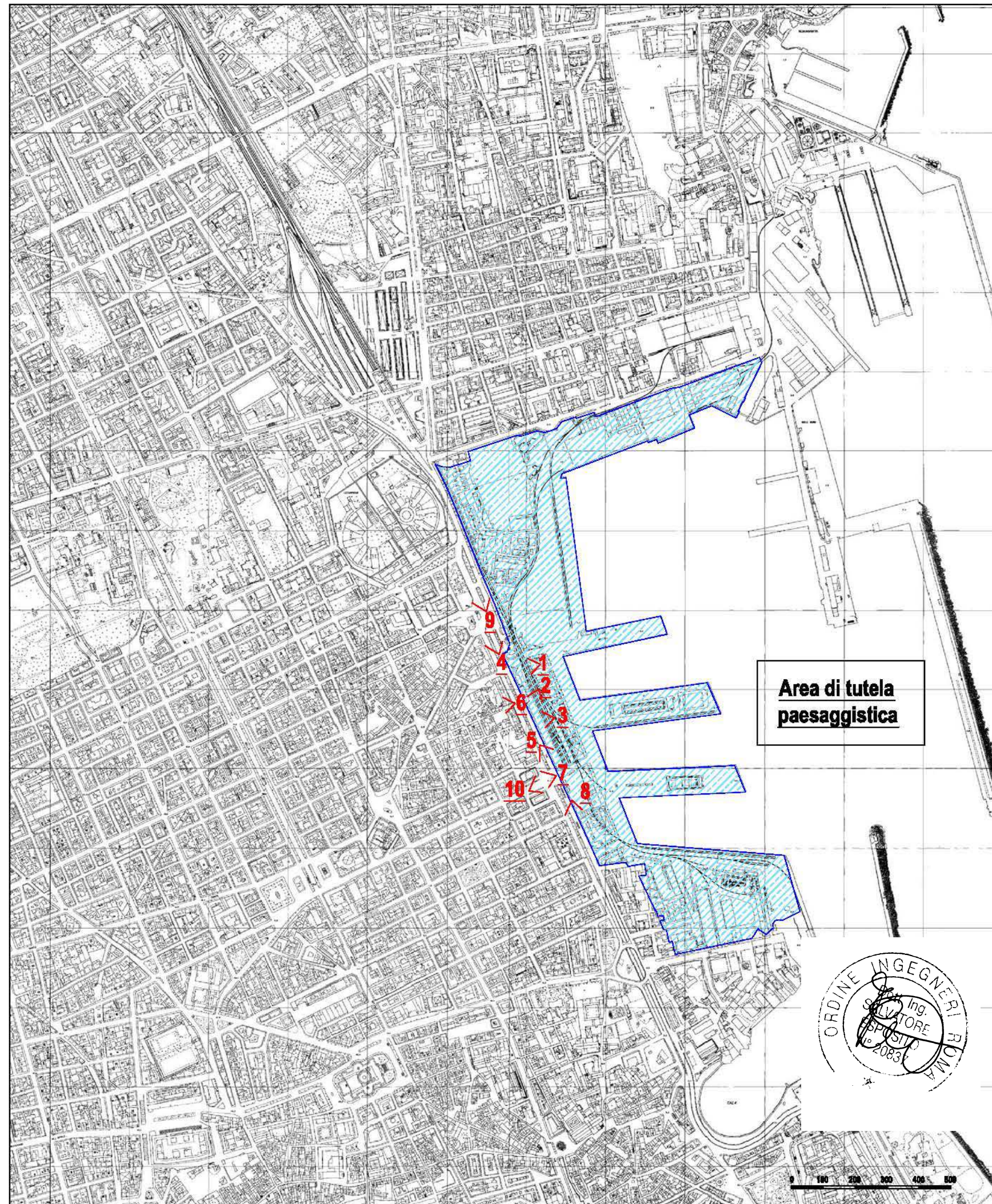


LEGENDA

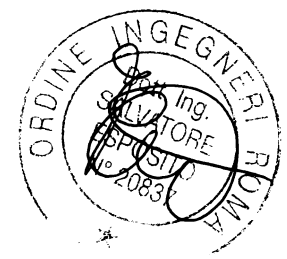
- Elementi significativi
- ▨ Area di tutela paesaggistica
- Assi strutturanti
- Viste su aperture spaziali
- Margini edificati strutturanti
- ⤿ Fronti visuali aperte



TAV. 4-2 Carta del paesaggio / Visualità



TAV. 5 - Carta report fotografico





COMUNE DI PALERMO



COMITENTE:
RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO



DIREZIONE LAVORI:
ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO



IMPRESA ESECUTRICE:
TIR

PROGETTO ESECUTIVO
PRIMO LOTTO FUNZIONALE CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN
SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO
NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA

PROGETTO INFRASTRUTTURA
Parte Generale

Planimetria Generale

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPER./DISCIPLINA	PROGR.	REV.	SCALA
RS72	01	E	ZZ	P5	IF0001	001	B	1:5000



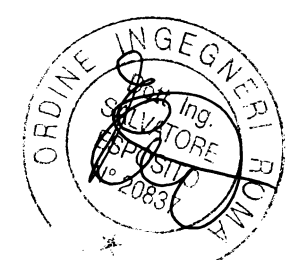
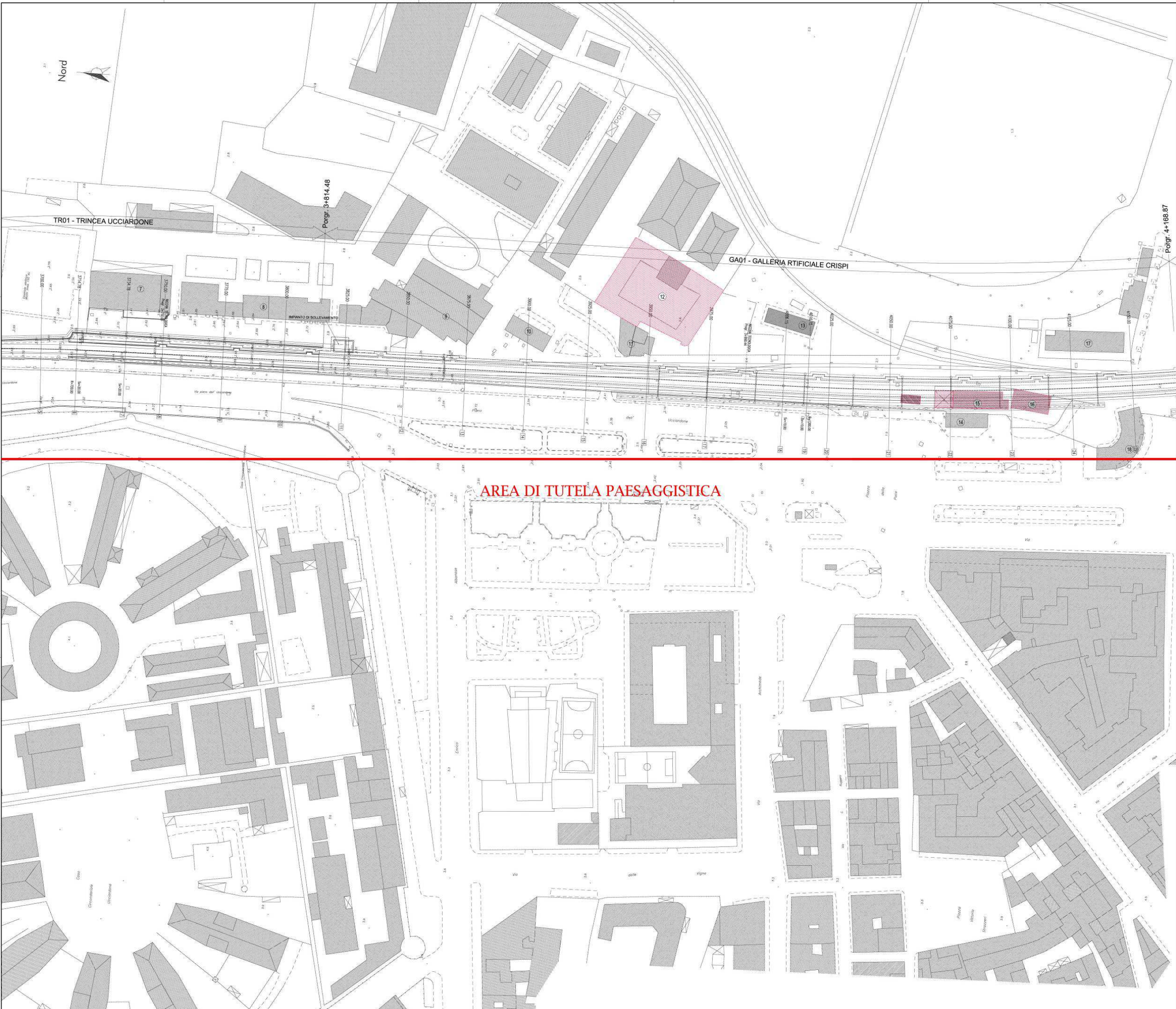
PROGIN
(Capogruppo Mandataria)



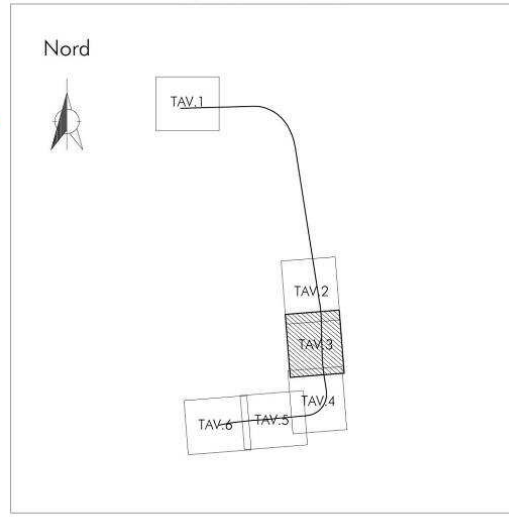
sab
(Mandante)

PROGETTAZIONE: ATI (Associazione Temporanea d'Imprese)

TAV. 6-1 - Planimetria generale



QUADRO D'UNIONE



COMUNE DI PALERMO

COMMITTENTE:
RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

DIREZIONE LAVORI:
ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

IMPRESA ESECUTRICE:
TECNIS

PROGETTO ESECUTIVO
PRIMO LOTTO FUNZIONALE CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUITO FINO A POLITEAMA

PROGETTO INFRASTRUTTURA

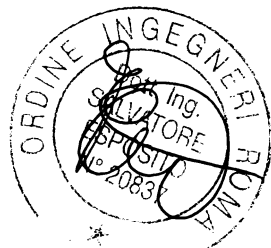
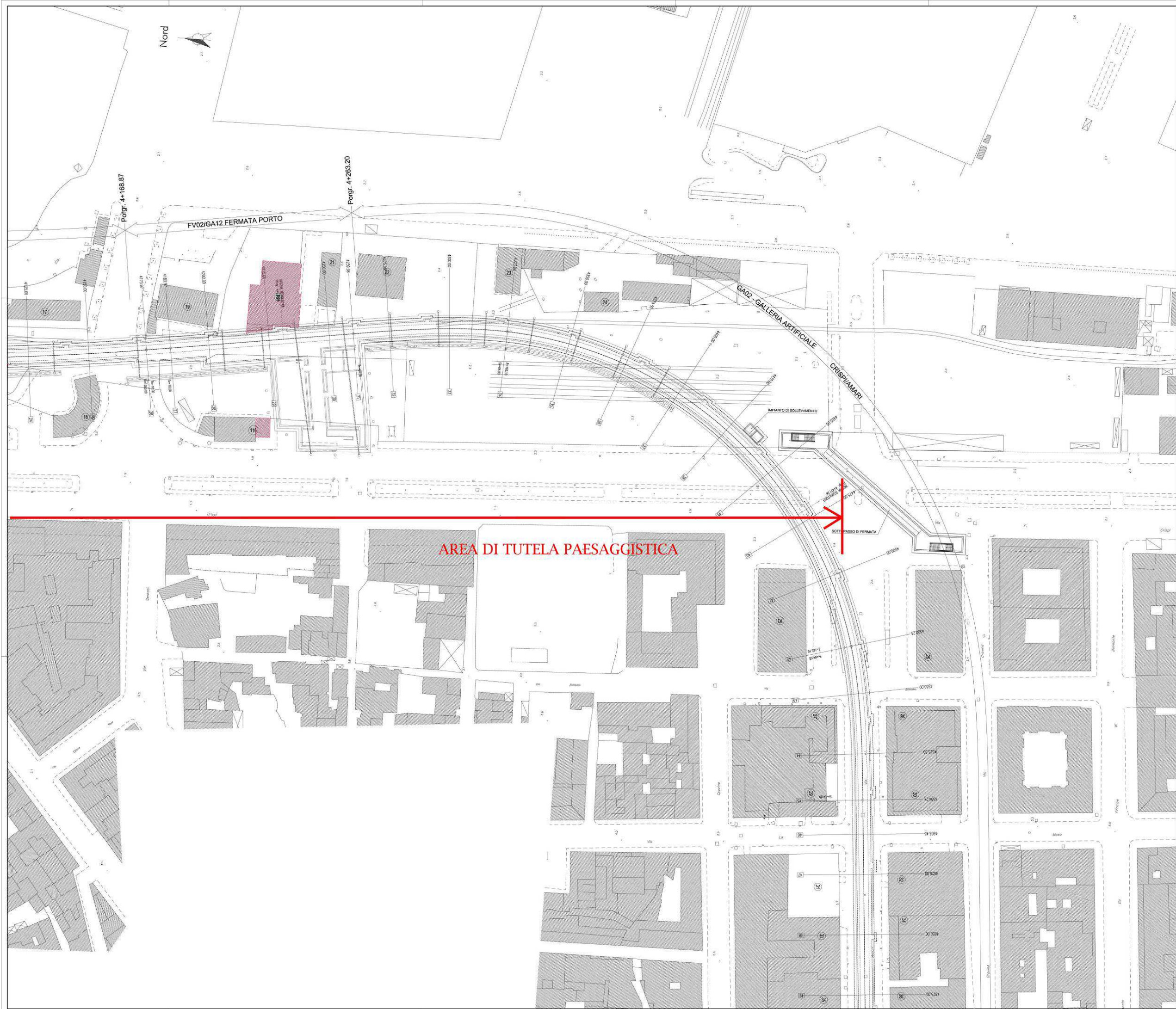
Planimetria di Progetto
Tavola 3

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE TIPO DOC.	OPERA/DISCIPLINA	PROGR.	REV.	SCALA
RS72	01	E	ZZ	P8	IF0001	003	D 1:500

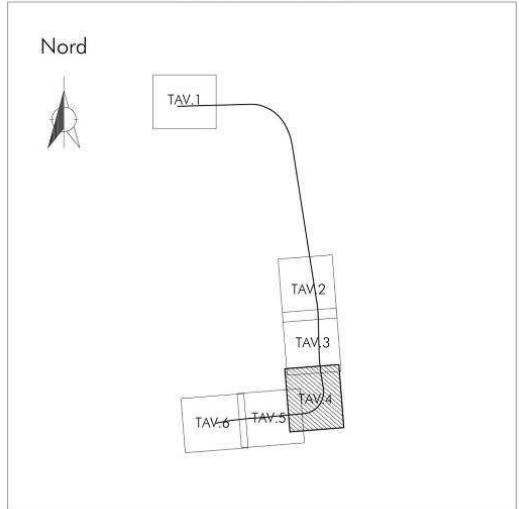
PROGIN
(Capogruppo Mandataria)

sab
(Mandante)

TAV.7-2 Planimetria di progetto



QUADRO D'UNIONE



PROGETTO ESECUTIVO
PRIMO LOTTO FUNZIONALE CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA

PROGETTO INFRASTRUTTURA

Planimetria di Progetto
Tavola 4

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE TIPO DOC.	OPERAZIONE	DISCIPLINA	PROGR.	REV.	SCALA
RS72	01	E	ZZ	P8	IF0001	004	D	1:500

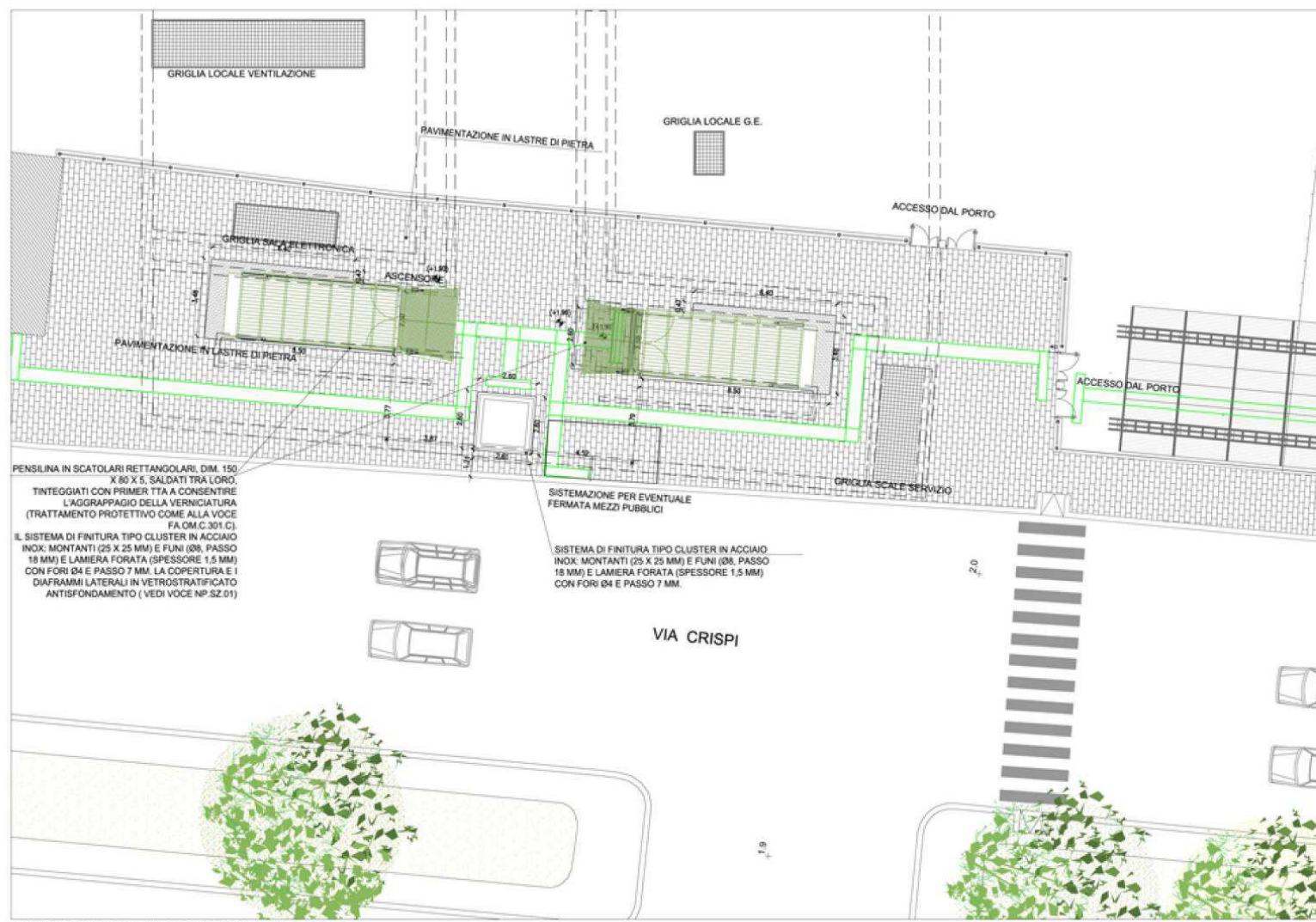
PROGETTAZIONE: ATI (Associazione Temporanea d'Imprese)



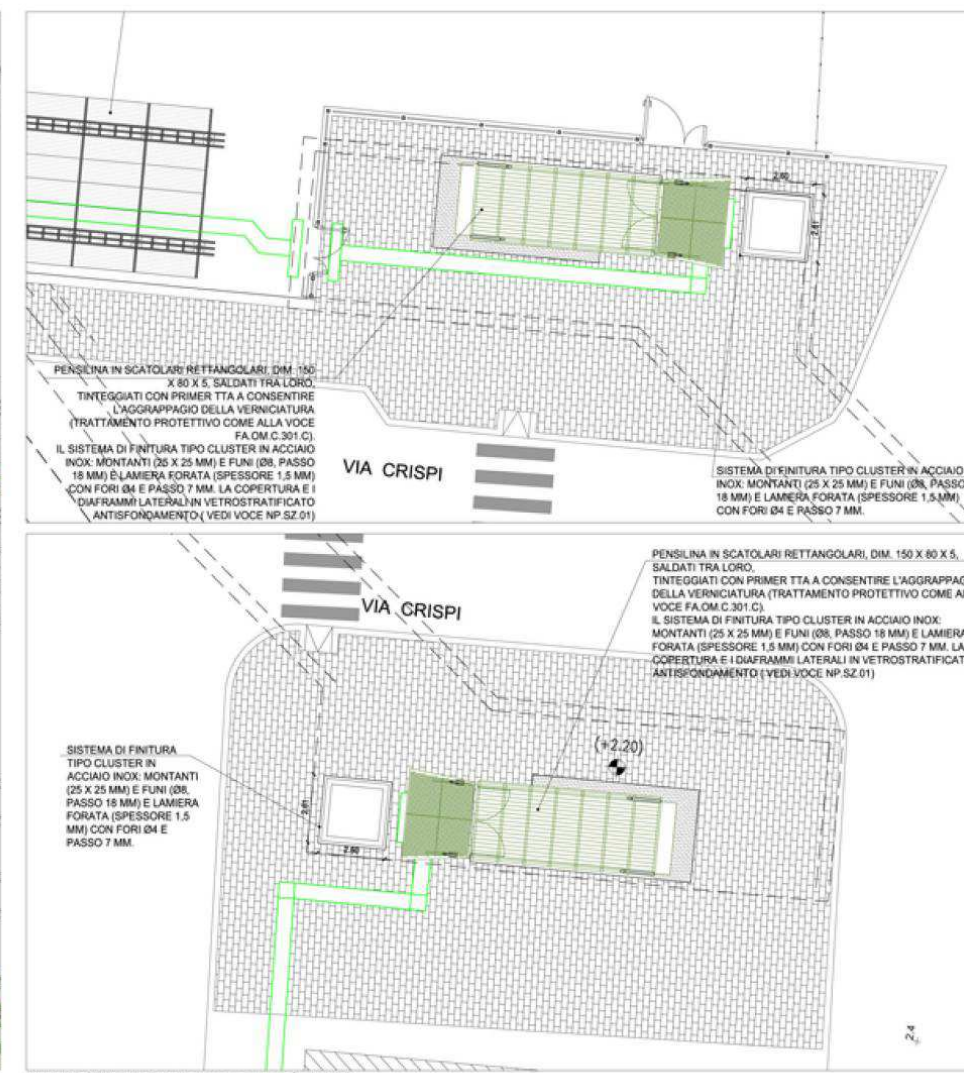
TAV.7-3 Planimetria di progetto



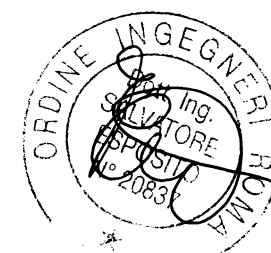
PLANIMETRIA D'INSIEME scala 1:500



PIANTA COPERTURA LIVELLO ACCESSI scala 1:100



PIANTE COPERTURA [sottopasso] scala 1:100



COMUNE DI PALERMO

COMMITTENTE:

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

DIREZIONE LAVORI:

ITALFERR
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

IMPRESA ESECUTRICE:

TECHIS

PROGETTO ESECUTIVO

PRIMO LOTTO FUNZIONALE CHIUSURA DELL'ANELLO FERROVIARIO IN SOTTERRANEO NEL TRATTO DI LINEA TRA LE STAZIONI DI PALERMO NOTARBARTOLO E GIACHERY E PROSEGUIMENTO FINO A POLITEAMA

STAZIONE PORTO (FV02)
PIANTA LIVELLO COPERTURE

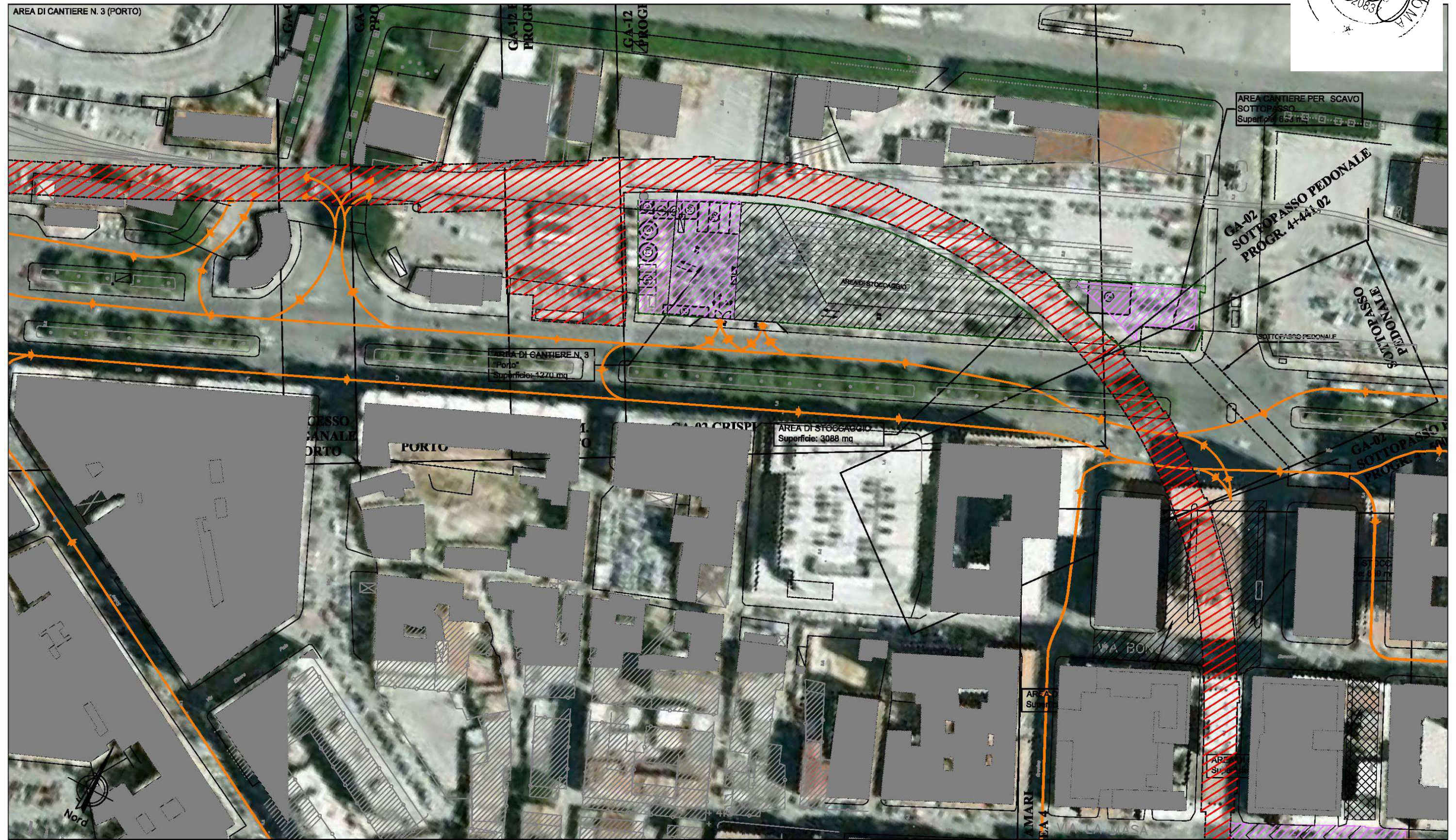
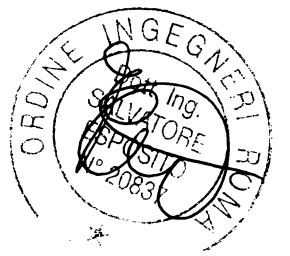
COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	OPERAZIONE	PROGR.	REV.	SCALA
RS72	01	E	ZZ	PZ	FV0200	001	B	1:100

PROGETTAZIONE: ATI (Associazione Temporanea d'Imprese)

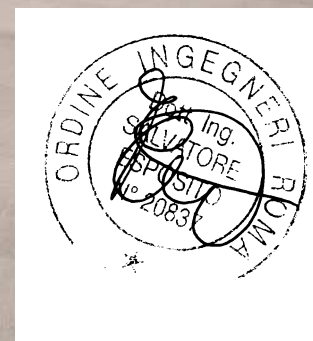
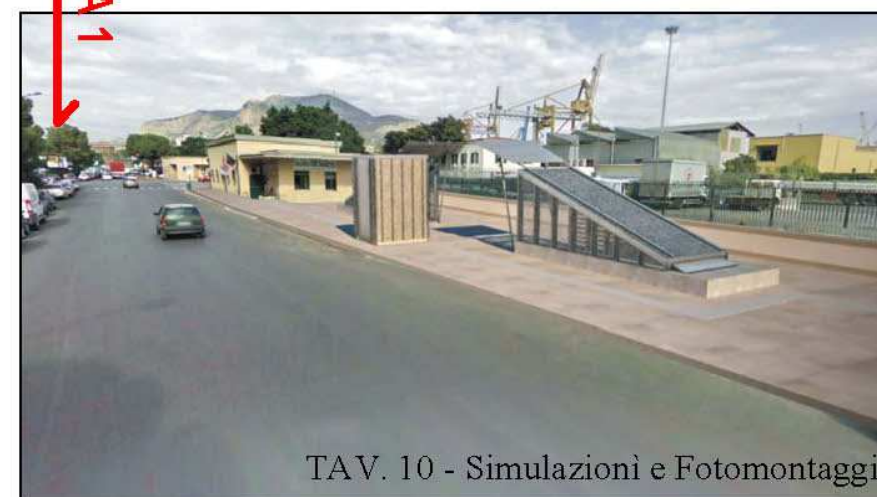
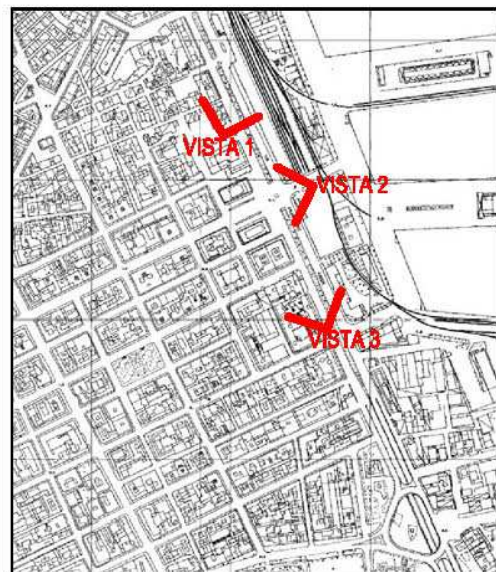
PROGIN
(Capogruppo Mandataria)

sab
(Mandataria)

TAV. 8-1 - Fermata Porto
Planimetria



TAV. 09 -Cantierizzazione



TAV. 10 - Simulazioni e Fotomontaggi