

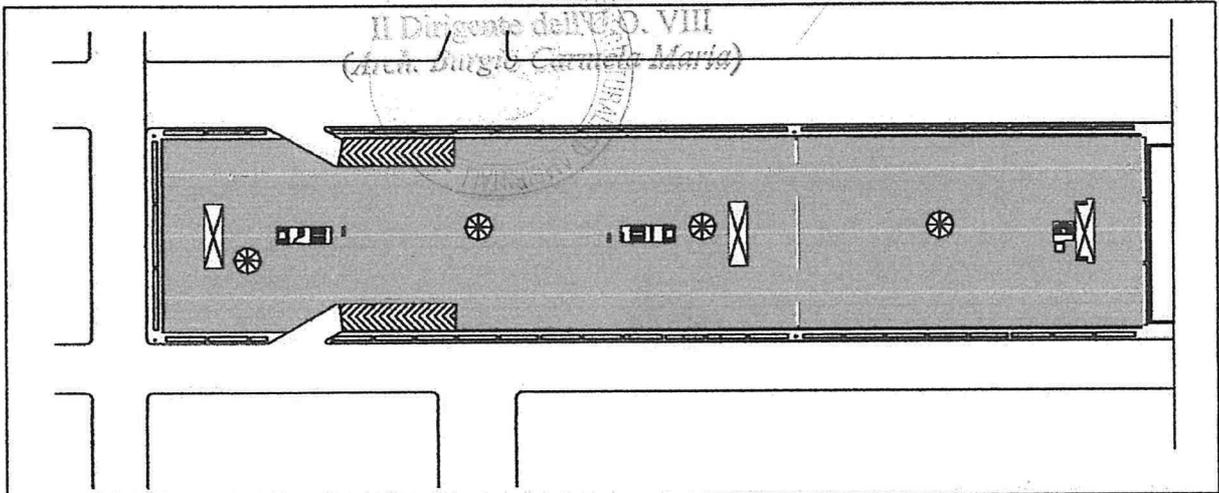
EXA

N. 28 FOGU IMPIEGATI

SOPRINTENDENZA B.C.A.  
S. S. P. P. S. U. PALERMO  
Protocollo 36/P  
Classifica BB.NN. 2009 76465  
Data 07 GEN 2009

**SI.A.GE.CO s.r.l. - Parcheggio "Punitalia"**  
SERVIZIO - SOPRINTENDENZA B.C.C. AA. PALERMO  
BENI PAESISTICI NATURALI  
E NATURALISTICI DI PIANURE E COSTE

PER COPIA CONFORME



SERVIZIO - SOPRINTENDENZA B.C. C.A.A. PALERMO  
BENI PAESISTICI NATURALI  
E NATURALISTICI DI PIANURE E COSTE

<b>PROGETTO ARCHITETTONICO</b>		
<b>TAV. A</b>	Con riferimento alla nota N. 3002 Del 03/05/03 Ai sensi del D.L.gs 42/2004	
<b>ELABORATO:</b>	Il Dirigente dell'U.O. VIII (Arch. Burgio Carmela Maria) PALERMO 28 OTT 2000	
<b>RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA</b>		
AGG: 24-05-2001	Scala: 1:200	Data: 3 1/12/2000

Il Committente  
SI.A.GE.CO. s.r.l.  
L'amministratore unico



Il Progettista  
Ing. Dario Ferraguto



Committente :

SI.A.GE.CO. srl - p.zza Unità d'Italia n°4 - Palermo

**Programma di riqualificazione urbana a sviluppo sostenibile  
del territorio del Comune di Palermo.**

**“SOCIETA' LAVORO E AMBIENTE PER LO SVILUPPO  
DELLE RETI URBANE”**

**PROGRAMMA PUNITALIA**

**“PARCHEGGIO SPERLINGA”**

**RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA GENERALE**

### **1. Premessa**

La Società SI.A.GE.CO. srl ha incaricato il sottoscritto ing. Ferraguto Dario, iscritto all'Albo degli Ingegneri della Provincia di Palermo al n°3149, di redigere il progetto per la realizzazione di un parcheggio sotterraneo da ubicare in p.zza Unità d'Italia di capacità non inferiore a 400 posti auto.

La suddetta Società infatti ha presentato, per se o per nominanda o costituenda società, istanza alla Città di Palermo, assunta al protocollo della Ripartizione Urbanistica del Comune di Palermo in data 06.07.99 con il n°5328, per realizzare, nell'ambito dei progetti di riqualificazione urbana di Palermo su iniziativa privata, un parcheggio interessante l'area di piazza Unità d'Italia.

Successivamente la società SI.A.GE.CO. srl ha proposto atto formale d'offerta, assunto al protocollo della Ripartizione Urbanistica del Comune di Palermo in data 07.07.99 con il n°5369. Ha quindi integrato la documentazione agli atti con nota assunta al protocollo della Ripartizione Urbanistica del Comune di Palermo in data 13.07.99 con il n°5485, modificando ulteriormente la propria proposta. Infine ha inoltrato polizza fidejussoria rilasciata dalla Compagnia di assicurazioni RAS Agenzia di Palermo a garanzia dell'adempimento delle obbligazioni assunte nell'atto formale d'offerta, unitamente a referenze bancarie rilasciate dall'Istituto Bancario San Paolo Torino - Filiale di Palermo.



A seguito di tale proposta di adesione il Consiglio Comunale, nella seduta del 05.08.1999 con Delibera n°228 ha approvato fra le altre anche la proposta di adesione formulata dalla S.I.A.GE.CO. srl ed indicata nella Scheda d'intervento privato allegata alla presente relazione.

Con nota prot.n°2609/15 del 19.07.2000 la Ripartizione Urbanistica del Comune di Palermo ha invitato la S.I.A.GE.CO a predisporre schema di convenzione da inviare unitamente al progetto definitivo, redatto ai sensi della cosiddetta "Merloni-ter" per il preventivo esame della Ripartizione Urbanistica.

Quindi con nota del 07.09.2000, prot.n°3247/15 ha chiesto il rinnovo dell'atto formale d'offerta e della fidejussione a suo tempo prestata dalla S.I.A.GE.CO. srl ed infine, con ulteriore nota prot.n°3443/15 del 25.09.2000, ha precisato il tipo di procedura cui intende fare ricorso per l'affidamento della concessione.

Successivamente il Comune, a seguito dell'avvenuto finanziamento del PRUSST di Palermo giusto D.Min.LL.PP.14.12.2000, n°2012, in pari data ha stipulato Protocollo d'intesa per l'attuazione del PRUSST. Quindi a seguito invito della Ripartizione Urbanistica del 15.01.2001 prot.n°171 la S.I.A.GE.CO.srl ha ottemperato a quanto richiesto sottoscrivendo la dichiarazione di impegni, inoltrando con nota del 06.02.2001 assunta al prot.n°1092 del Settore Urbanistica il rinnovo delle polizze fidejussorie a suo tempo prestate, che attualmente sono validate fino la 07.07.2002.

Infine a seguito invito della Ripartizione Urbanistica del 10.05.2001 prot.n°2116 ha prodotto in allegato a nota SIAGECO del 25.05.2001, assunta al protocollo della Ripartizione Urbanistica con il prot. n°4465 le tavole di progetto redatte dal sottoscritto che sono state successivamente integrate con ulteriori tavole grafiche allegate a nota SIAGECO del 03.08.2001, assunta al protocollo del Settore Urbanistica con il prot. n°6352, ed ancora ulteriormente modificate in data 18.03.2002, per aderire alle richieste formulate dal suddetto Settore, responsabile del procedimento del PRUSST.

Il Settore Urbanistica infine con nota del 03.08.2001, prot.3195 ha chiesto ulteriore integrazione del progetto, cui la società S.I.A.GE.CO. srl ha provveduto ad adempiere.

## **2. Analisi di prefattibilità : procedurale.**

L'intervento proposto prevede la promozione privata di opere pubbliche con l'affidamento in concessione per la progettazione esecutiva, costruzione e gestione dell'opera pubblica o di interesse pubblico ad un soggetto privato ai sensi dell'art.42 ter della L.R.n°21/85. Nel caso della S.I.A.GE.CO. srl questa è stata ritenuta in possesso dei requisiti all'accesso alla concessione medesima in quanto l'iniziativa proposta dalla



stessa ha già ottenuto l'approvazione del C.C. con la Delibera Consiliare sopracitata. E' utile precisare che la Delibera in questione è "a fortiori", in quanto sarebbe stato sufficiente un'approvazione da parte dell'organo esecutivo dell'Ente concedente (Giunta Municipale).

Per il perfezionamento dell'affidamento in concessione occorre preliminarmente stipulare la convenzione cui va allegato il progetto definitivo e gli studi tecnico economici dell'opera.

Come già accennato il Consiglio Comunale ha approvato la succitata iniziativa con la scheda d'intervento privato n°117 allegato sub.1 alla presente relazione. Tale deliberazione è stata resa definitivamente esecutiva a seguito del Decreto di finanziamento del Ministero dei LL.PPP. del Programma di riqualificazione urbana proposto dalla Città di Palermo .

Per l'affidamento in concessione si è fatto prima riferimento alla procedura negoziata in cui l'Amministrazione Comunale ha consultato e negoziato con la società S.I.A.GE.CO. - trattativa privata - i termini del contratto, con l'ultima citata nota del 25.09.2000 la Rip.ne Urbanistica ha precisato che alla Società proponente verrà comunque riservato un diritto di prelazione "anche in considerazione di quanto previsto dell'art.42 ter della L.R.n°21/85". Tale affidamento peraltro, rientrando nel Programma di riqualificazione urbana a sviluppo sostenibile del territorio, i cui termini per la proposizione ottenuta a mezzo avviso di pubblica evidenza, erano molto ristretti, può considerarsi anche fra quelli per i quali sono ricorsi i requisiti di "imperiosa urgenza" di cui al comma c) dell'art.9 del DLGS 19.12.91, n°406.

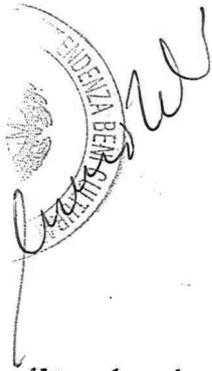
### **3. Analisi di fattibilità : tecnica**

#### **3.1. Inquadramento dell'intervento nel Piano dei Parcheggi adottato dall'Amministrazione Comunale.**

Il Piano Urbano dei Parcheggi del Comune di Palermo è stato adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n°13 del 31.01.01. Lo stesso è stato redatto nel rispetto dei seguenti riferimenti normativi :

- L.R.13.05.87, n°22 ;
- Circ.23.07.87, n°59571 ;
- Circ.24.10.88, n°7419/6 TR.

Tale Piano prevede tre tipologie di parcheggi : - a raso, che sono la maggior parte ; multipiano in sotterraneo, inferiori alla decina ; multipiano in elevazione, uno solo. Per



l'uso al quale sono destinati sono poi ulteriormente ripartiti in : operativi ; sostitutivi ; di interscambio.

Nella piazza Unità d'Italia il parcheggio previsto nel P.U.P., contrassegnato dal n°176, è sostitutivo, a raso, per 44 posti auto, mentre quello interrato, contrassegnato dal n°402, è un parcheggio di interscambio da 400 posti auto. Per "sostitutivo" si intende "finalizzato a soddisfare la domanda che deriva dai provvedimenti di allontanamento della sosta dalla viabilità principale urbana". In effetti il viale Piemonte è una strada ampia, paragonabile alla via Libertà per calibro e ruolo urbano, che distribuisce, parallelamente alla via Libertà e nell'opposto senso di marcia verso nord un notevole flusso di traffico. A causa della presenza di quel poco di verde superstite, risparmiato imprevedibilmente dalla speculazione, non si è sviluppata una significativa presenza di negozi che invece, sulle strade di tale traffico veicolare si sarebbe sicuramente attestata. I negozi sono invece insediati nelle strade ortogonali che collegano viale Piemonte a via Libertà. Sono pertanto prevalentemente i residenti che impegnano le aree di sosta di superficie di p.zza Unità d'Italia.

Gli ulteriori parcheggi previsti dal P.U.P. a raso, più prossimi a quello di p.zza Unità d'Italia, e che potrebbero quindi con la loro posizione entrare in concorrenza con quest'ultimo, sono quello n°174 denominato Sciuti per n°200 posti auto, operativo, e n°177, Rutelli Ovest per n°60 posti auto, sostitutivo, entrambi del tipo a raso, da realizzarsi anche su aree di proprietà privata e quindi da assoggettare ad esproprio.

Nelle zone prossime all'area di influenza del realizzando parcheggio non sono previsti altri parcheggi.

### **3.2. Inquadramento dell'intervento nell'ambito delle modalità di regolazione della sosta in ambito urbano secondo le indicazioni dell'Amministrazione Comunale.**

Si premette che :

- a) La L. 08.06.1990, n°142, all'art.22, prevede che i comuni possano gestire i servizi pubblici, fra l'altro, affidandone la concessione a terzi, quando sussistano ragioni tecniche, economiche e di opportunità sociale.
- b) Il D.LGS n°285/1992 all'art.7 comma 1.e) stabilisce che il Comune è facultato a stabilire a mezzo deliberazione della giunta, le aree destinate a parcheggio nelle quali la sosta degli autoveicoli è subordinata al pagamento di una somma.
- c) Il D.LGS n°285/1992 all'art.7 comma 8) stabilisce che nelle aree assoggettate al pagamento di una somma per la sosta, il Comune debba riservare una adeguata area



destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo della sosta.

La Deliberazione della Giunta Municipale n°19 del 19.02.2002 ha per oggetto :  
"Piano della sosta tariffata nella città di Palermo"

In particolare il deliberato prevede che fra le tredici zone e/o aree nelle quali la sosta dei veicoli sarà subordinata al pagamento di una somma per mezzo di sistemi di controllo della sosta, individuando fra tali sistemi anche quello del "prepagato" con apposite schede parcheggio anche del tipo elettronico rientrano anche quelle denominate P10 e P11, all'interno delle quali si sviluppa l'area di influenza del parcheggio Sperlinga. Si allega sub.3 copia della Delibera sopracitata nonché sub.4 stralcio planimetrico delle zone P10 e P11 citate.

### 3.3. Obiettivi e finalità dell'intervento.

L'intervento è indirizzato all'attuazione ed al miglioramento degli standards previsti in illo tempore dall'art.18 della L.n°765/87, ed oggetto di stravolgimento all'interno del Quartiere Libertà, nonché migliorare la fruizione della attuale area pedonale urbana attrezzata a giardino. La necessità in termini parametrici per le superfici da destinare a parcheggio è oggi pari a mq 10 per ogni 100 mc di costruzioni.

La concomitante presenza di numerosi uffici sia privati che pubblici nonché residenze in una zona molto ristretta del quartiere, accoppiata alla ben nota carenza cronica delle aree destinate a parcheggio asservite agli edifici esistenti, comporta una oggettiva notevole concentrazione di popolazione lavorativa che accoppiata a quella residenziale rende un cattivo servizio alla qualità della vita del quartiere e dei propri abitanti provocando un continuo stazionamento "selvaggio" dei mezzi di trasporto ad uso privato.

L'area oggetto di interesse si trova nella cosiddetta zona "pericentrale", area nella quale la dotazione di posti o box auto è assai ridotta rispetto alle esigenze, e l'unica soluzione al problema della sosta residenziale è costituita dall'utilizzazione del suolo pubblico, che diviene spazio conteso, non sufficiente e, spesso, anche a rischio. Problematica non secondaria è l'inquinamento atmosferico ed acustico prodotto dai veicoli alla ricerca di uno spazio per la sosta sia di tipo diretto che indotto ; un esempio comune è quello di una colonna di auto ferme in attesa di un veicolo che a sua volta attende di potere parcheggiare. La funzione dell'area è quindi prevalentemente residenziale, secondo il connotato originario, anche se è in corso una trasformazione

*Handwritten signature*  
CIPERATA

delle funzioni residenziali in funzioni terziarie ( studi professionali, assicurazioni etc.). Per quanto sopra l'utenza di tale parcheggio è finalizzata a togliere l'incidenza dell'utenza locale dalle aree di superficie, garantendo a questi ultimi la possibilità di fruire, ad un costo contenuto, di uno spazio dove parcheggiare.

La realizzazione pertanto di una struttura che elimini la utenza residenziale consente così di potere vietare la sosta sull'intero viale Piemonte, consentendo allo stesso di potere sfruttare, almeno in tale tratto, l'ampia sezione stradale dello stesso ai fini del miglioramento del transito veicolare.

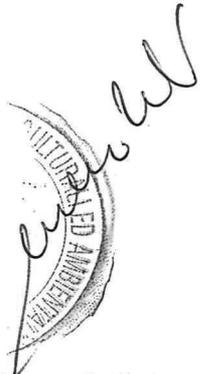
Al fine di garantire l'affluenza del parcheggio sotterraneo si è reso inoltre necessario concepire di affidare il controllo della sosta, in una conveniente zona d'influenza del parcheggio previsto, alla futura società Concessionaria, nonché eliminare la concorrenza di strutture future esercenti la medesima attività previste dal P.U.P. parimenti affidandone la realizzazione e gestione alla medesima Società.

Si è accertato infine che il traffico esclusivamente locale, sia proveniente dalla via G.D'Annunzio e sia quello percorrente la traversa che attualmente separa le aree destinate a verde, è di così modesta entità che il sacrificio delle aree di superficie corrispondenti a tali sezioni stradali attraversanti la zona di intervento in favore di un ampliamento della sistemazione a verde sia da ritenersi cosa oggettivamente auspicabile.

### **3.3. Il parcheggio di p.zza Unità d'Italia.**

Nel progetto, anche in base alle considerazioni esposte all'ultimo comma del precedente paragrafo, il parcheggio a raso di piazza Unità d'Italia, viene abolito onde potenziare e favorire la fruizione delle superfici a verde, mentre il parcheggio sotterraneo, ribattezzato parcheggio "SPERLINGA", viene adeguatamente potenziato rispetto alla soglia minima approvata dal Consiglio Comunale, per una capacità complessiva di 552 stalli suddivisi fra posti auto propriamente detti e box.

Dovendo scegliere fra quei ricavi che inevitabilmente devono sostenere i notevoli costi di investimento infatti si è preferito puntare su manufatti interrati che aumentino la ricettività complessiva in termini di posti auto, piuttosto che prevedere la realizzazione di manufatti da destinare all'uso commerciale che inevitabilmente non possono che : a) congestionare una zona eccezionalmente rimasta franca dagli interventi speculativi; b) compromettere quel poco di verde che è rimasto nel quartiere; c)



impossibili da realizzare in un'area il cui verde è soggetto a vincolo ai sensi dell'art.3 della L.n°1089/39 (cfr.nota della Soprintendenza allegata sub.9), d) procurare ulteriore afflusso veicolare.

Il progetto dell'opera prevede infatti la realizzazione di un parcheggio sotterraneo, di tipo tradizionale, costituito da tre livelli, serviti da tre rampe sfalsate a due corsie. L'accesso al parcheggio dalla viabilità di superficie è su viale Piemonte, mentre da banda opposta si trova l'uscita.

La superficie complessiva impegnata dall'area di sedime del manufatto che si estende in sotterraneo è pari a circa  $ml\ 182 \times 40 = mq\ 7.280$ . L'estensione dell'area oggetto di sistemazione a verde è quella interclusa fra le vie Giusti, Piemonte e F.P.Di Blasi, pari complessivamente a circa  $ml\ 203 \times 37,80 = mq\ 7.673$ , in luogo della precedente con medesima destinazione, pari a circa  $mq\ 4.200$ .

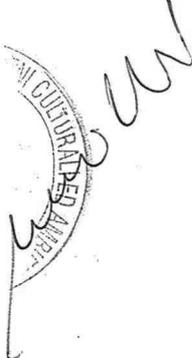
Il primo livello del parcheggio è capace di n°124 posti auto e n°56 box. A tale piano sono allocati i servizi di cassa e gli spogliatoi del personale. Al secondo piano interrato sono localizzati n°156 posti auto e n°56 box ed il parcheggio dei motoveicoli. Al piano ultimo interrato sono ubicati n°160 box e gli apparati degli impianti (gruppo elettrogeno, impianto pressurizzazione reti antincendio etc).

Le dimensioni assunte per i posti auto sono quelle classiche della letteratura tecnica pari a  $ml\ 2,50 \times 5,00$ , mentre le corsie saranno di larghezza non inferiore a 5 ml. Le rampe di accesso e di uscita sono previste di larghezza pari a 4,50 ml ciascuna. I raggi di curvatura adottati sono adeguati ai mezzi previsti, le altezze sottotrave non saranno inferiori a ml 2, mentre l'altezza interna fra intradosso impalcato e calpestio autorimessa non inferiore a ml 2,40.

Al parcheggio propriamente detto è stata aggiunta la previsione in superficie della realizzazione di alcuni "chioschi" che serviranno a migliorare la fruizione del giardino, e di un manufatto costituito da un gazebo onde procurare una zona ombrata nel giardino di superficie. Tali manufatti saranno caratterizzati dall'impiego di materiali semplici quali legno, vetro, acciaio, pietra.

Ulteriori manufatti presenti in superficie sono gli sbarchi degli ascensori e delle scale d'emergenza.

Saranno inoltre allocate all'interno del parcheggio sotterraneo insegne pubblicitarie con dimensioni non maggiori a  $ml\ 6,00 \times 3,00$  e non inferiori  $ml\ 2,00 \times 1,40$ .



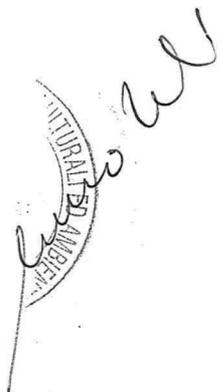
### 3.4. I parcheggi di superficie.

All'interno del quadrilatero fra le vie Libertà, Notarbartolo, G. Sciuti e via P.pe di Paternò non esistono aree libere da costruzioni, a meno di procedere alla distruzione di verde qualificato esistente e le ulteriori superfici di strade o piazze sono poco consone a sopportare le code derivanti dall'attesa per l'accesso ad eventuali parcheggi sotterranei, anche di tipo meccanizzato. Tale quadrilatero si estende su di un'area di circa ml 950 x 600 = 57 ha, e da una stima effettuata sulla base dei rilievi sui luoghi e dal confronto con le Ordinanze emanate dall'Assessorato Comunale al Traffico il numero degli stalli è pari a circa 2720.

Poiché con la citata Deliberazione di G. M. del 19.02.2002 sono state individuate fra le zone da assoggettare a tariffazione le zone denominate P10 e P11 e che nelle aree assoggettate al pagamento di una somma per la sosta, il Comune deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo della sosta, a quanto già esposto nel precedente paragrafo 3.2. si aggiunge che :

- a) Di recente la Giunta Municipale ha ritenuto di approvare il "Piano della sosta tariffata nella Città di Palermo" individuando coloro i quali avranno diritto alla sosta gratuita nelle "Zone blu".
- b) Il controllo e la tariffazione della sosta in prossimità di un parcheggio sotterraneo è indispensabile presupposto all'effettivo utilizzo dello stesso in quanto è inevitabile la priorità assegnata dal potenziale utente all'utilizzo, anche in regime sanzionabile (doppia fila etc.), delle aree di superficie presenti. La zona d'influenza del parcheggio ha un raggio di circa 300 ml attorno allo stesso e, quindi, un'estensione di circa 36 ha. Tale superficie è rappresentata nel grafico allegato campita in verde, denominata A1.
- c) All'interno di tale area, applicata al caso oggetto di n/s interesse, ricade un'area inutilizzabile per tali fini, in parte compresa fra le vie Sciuti, Paternò, Piemonte e Giusti, ed in parte eccedente tale perimetro fisico, dell'estensione di circa 12 ha, campita in arancione denominata A2 nel grafico allegato.

Fatte le superiori premesse si è ipotizzato che l'area di influenza del parcheggio "SPERLINGA" fosse riconducibile per motivi di ovvia riconoscibilità dell'unitarietà organizzativa, gestionale e come indispensabile supporto all'avveramento delle garanzie di validità economica dell'iniziativa a quella compresa fra le suddette vie Notarbartolo, Sciuti, P.pe di Paternò e Libertà. L'area A3, individuata come "compensativa" dell'area



A2 infatti, ricade senz'altro fra quelle delle zone Sciuti e Notarbartolo individuate dal Comune di Palermo fra quelle zone dove regolamentare la sosta.

Tale area coincide con pressoché la totalità di quella denominata P10 e circa il 50% della P11 nella perimetrazione delle zone con sosta tariffata previste dal Settore Urbanistica ed approvate dalla Giunta Municipale. In tali aree è prevista attualmente una tariffa oraria pari a 0,75 Euro/h.

La ricettività in termini di stalli della citata area è pari a circa 2720 stalli, avuto riguardo alle ordinanze che sono attualmente in vigore emanate dall'Ass.to comunale al Traffico ed alla situazione riscontrata sui luoghi (passi carrabili, distacchi etc.)

Per quanto sopra la società concessionaria oltre a progettare costruire e gestire il parcheggio sotterraneo di p.zza Unità d'Italia, provvederà all'idoneizzazione per la regolamentazione della sosta nel suddetto quadrilatero. Il proprio personale potrà assumere, considerato che la L n°127/97 all'art.17, commi 132 e 133 istituisce la possibilità di assegnare le funzioni di controllo della sosta ai cosiddetti "ausiliari del traffico", la qualifica di Guardia Municipale Ausiliaria.

Per quanto concerne le convenzioni attualmente stipulande con l'AMAT, soggetto gestore attualmente convenzionato con il Comune, o con altro soggetto gestore, il personale impegnando, nelle dimensioni previste dal piano aziendale, potranno essere trasferite all'interno dell'organigramma del soggetto Concessionario.

La tariffa prevista è attualmente fra le più basse fra i comuni italiani, nelle previsioni progettuali del piano economico finanziario è stata aumentata a 1 Euro/h iva inclusa, alla data di entrata in esercizio del parcheggio.

#### **4. Natura delle concessioni ed autorizzazioni necessarie**

Il progetto definitivo del parcheggio "SPERLINGA" dovrà acquisire i seguenti provvedimenti autorizzativi e/o pareri preventivi tutti da ottenere :

1. Parere preventivo rilasciato dal locale Comando dei Vigili del Fuoco.
2. Nulla Osta dell'Ufficio del Genio Civile di Palermo.
3. Provvedimento autorizzativo comunale.
4. Nulla Osta della locale Soprintendenza ai BB.CC.AA.
5. Parere preventivo del Servizio Igiene Pubblica
6. Nulla osta da parte degli Enti erogatori di servizi le cui reti di sottosuolo interessano l'area di sedime del realizzando manufatto sotterraneo.



Mentre dopo l'ultimazione delle opere dovrà essere conseguita l'agibilità del manufatto previa acquisizione di tutti i documenti preliminari, al rilascio della stessa (certificato di collaudo delle strutture, certificato di prevenzione incendi etc.).

## **5. Descrizione del progetto del parcheggio "SPERLINGA" dal punto di vista tecnico.**

### **5.1. Generalità**

Il progetto prevede di interessare un'area di circa ml 182 x 40, pari quindi a 7.280 mq fino ad una profondità di scavo di circa 13,50 m dal p.c.. Trattasi dell'area evidenziata nella planimetria generale nel corrispondente elaborato di progetto ed estendentesi fra la via G.Giusti, il viale Piemonte, e via F.P.Di Blasi. La situazione attuale è rappresentata nelle tavole di rilievo RI.

Le zone a verde subiranno un notevole incremento rispetto a quelle attuali interrotte solo dall'esigenza di realizzare a livello del piano di calpestio stradale gli sbarchi delle uscite dei collegamenti verticali pedonali del parcheggio, nel numero di tre, nonché il manufatto di superficie.

Sono state eseguite preliminarmente alcune indagini di cui alla relazione specialistica depositata facente parte del progetto, a firma della dott.ssa Palma Pratini, che hanno confermato l'idoneità all'edificazione della zona. Preliminarmente alla redazione del progetto esecutivo verranno eseguite ulteriori indagini geotecniche e geologiche secondo il programma di massima già delineato, nonché la verifica delle condizioni degli edifici potenzialmente interagenti, dal punto di vista geotecnico, con la realizzazione del manufatto. E' stata prevista la sostituzione delle piante d'alto fusto presenti nell'area oggetto di intervento attualmente attrezzata a verde, come meglio illustrato nella specifica relazione specialistica.

Durante l'esecuzione della prima parte dello scavo verranno inoltre deviate le reti di sottosuolo presenti, già individuate negli specifici grafici di rilievo allegati consistenti nelle reti idrica acqua potabile, Enel - M.T, AMG - Illuminazione Pubblica media e bassa tensione, di cui si ha piena cognizione. Quindi le opere di scavo proseguiranno con la contestuale realizzazione delle opere di sostegno in corrispondenza dei confini con la pubblica via, costituite tiranti opportunamente inclinati e traverse a contenimento della spinta indotta dai sovraccarichi mobili applicati sulla sede viaria. A tal uopo si sono preliminarmente acquisite alcune stratigrafie prossime all'area caratterizzanti il sottosuolo della zona di intervento.

*Amministrativa*  
AMMINISTRATIVA  
1980

Lo scavo verrà completato avendo cura di lasciare dal lato della attuale via D'Annunzio una rampa camionabile per il transito dei mezzi (autogru) per il montaggio della struttura sia verticale che orizzontale, essendo quest'ultima preferibilmente a prevedersi in acciaio o in c.c.a prefabbricata, onde contenere la durata dei lavori.

Verranno quindi realizzate le strutture verticali dei vani scala e delle rampe carrabili, queste ultime aventi pendenza non superiore al 20%, e quindi quelle dell'intera autorimessa aventi la soletta di copertura, opportunamente impermeabilizzata e dimensionata in modo da sopportare il carico di circa un metro di terreno vegetale. Verranno quindi eseguite quindi la realizzazione delle opere impiantistiche e di finitura edile.

L'autorimessa, ai fini antincendio, rientra fra quelle definite "isolate di tipo chiuso", e la superficie di ciascun piano sarà opportunamente compartimentata, ventilata sia meccanicamente che naturalmente in conformità a quanto previsto dalle norme di settore. In particolare per l'osservanza delle norme antincendio in vigore la ventilazione prevista dalle stesse è ottenuta al perimetro del manufatto sotterraneo dove verranno collocati pannelli di chiusura per configurarne la funzione di parete tipo shunt con recapito su grigliati ubicati nei marciapiedi. La compartimentazione verticale ed orizzontale viene invece ottenuta con opportune strutture di separazione (pareti e chiusure antincendio con caratteristiche REI120), mentre a vantaggio di sicurezza è stato previsto un impianto sprinkler del tipo ad acqua estendentesi sull'intera superficie del parcheggio interrato e per tutti i piani. Le rampe che superano il dislivello fra i piani sfalsati dell'autorimessa sono del tipo aperto grazie alla realizzazione di spazi a cielo libero con caratteristiche dimensionali scelte idonee al rispetto delle prescrizioni in materia antincendio. Si rimanda alla corrispondente relazione specialistica per ulteriori notizie in merito.

Di primo livello infine i sistemi di videosorveglianza locale e remota.

## **5.2. Osservanza delle norme di cui alla L.09.01.89, n°13 e successive modifiche ed integrazioni**

Per l'osservanza delle norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche ogni livello di stazionamento delle auto è servito da almeno un ascensore a norma per i portatori di handicap, nonché di un servizio igienico idoneo. Nel rispetto della norma che prevede la misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50 sono stati inoltre previsti che almeno tre posti auto per ogni piano destinato al parcheggio a rotazione siano riservati gratuitamente agli eventuali veicoli al servizio di

*Amministratore*  
AMBIENTE

persone disabili. Detti posti saranno opportunamente segnalati. In particolare trattasi di quelli più prossimi ai mezzi di collegamento verticale e quindi in posizione tale da cui sia possibile in caso di emergenza raggiungere in breve tempo una via d'esodo accessibile. La larghezza dei posti auto riservati ai disabili è non inferiore a ml 3,00, suddivisa in due zone, la prima, di larghezza pari a ml 1,70, relativa all'ingombro della vettura ; la seconda, di larghezza minima di 1,30 m, necessaria al libero movimento del minorato nelle fasi di trasferimento.

Le soglie dei vani di accesso ai mezzi di collegamento verticale non sarà mai superiore ai 2,5 cm.

In sede di progettazione esecutiva verrà evidenziato con appositi elaborati lo stretto adempimento alla normativa in materia di barriere architettoniche.

### 5.3. Principali impianti presenti nel parcheggio "SPERLINGA"

Il manufatto sotterraneo sarà dotato dei seguenti impianti :

1. Impianto di elettrico, di illuminazione e di emergenza.
2. Impianto di distribuzione energia e gruppo elettrogeno.
3. Sistema TV circuito chiuso controllante tutte le zone dell'autorimessa, compresi gli accessi e le uscite pedonali ; le immagini vengono trasmesse ai monitor ubicati nella sala controllo e memorizzate digitalmente su appositi computer.
4. Impianto di diffusione sonora.
5. Impianto di rivelazione CO e gas infiammabili.
6. Impianto rivelazione fumi.
7. Impianto di allarme acustico e visivo.
8. Impianto di ventilazione per ricambio aria.
9. Impianto antincendio idranti e sprinkler ad acqua a tutti i piani.
10. Impianti di sollevamento - Ascensori
11. Stazioni di pompaggio - Acque bianche e nere
12. Impianto di disoleazione per acque lavaggio pavimenti.
13. Barre e casse automatiche.

Tutti i suddetti impianti sono descritti in maniera più approfondita nella prima parte della "Tavola B", contenente la Relazione tecnico illustrativa degli impianti.

### 5.4. Sistemazione esterna degli spazi di superficie



L'area oggetto di intervento sarà estesa anche alla porzione compresa fra l'area di sedime del manufatto e la via F.P.Di Blasi, onde ottenere un contesto unitario per l'intera area compresa fra la citata via e la via Giusti. E' prevista anche la messa a dimora di alberature.

All'interno delle aree verdi verrà allocato impianto di irrigazione di tipo tradizionale, con erogatori a scomparsa, che verrà collegato all'Acquedotto Municipale con utenza propria e gestione a carico della Amministrazione Comunale.

Per quanto concerne la sistemazione a verde si rimanda alla specifica relazione tecnico descrittiva. Nella tavola n°1.PA.7 sono riportate in dettaglio le essenze arboree di nuovo impianto.

Le aree pedonali saranno definite con materiale analogo a quello impiegato per le pavimentazioni e le orlature delle aiuole dell'adiacente Villa Sperlinga. Le zone pedonali saranno sempre raccordate mediante rampa con pendenze inferiori all'8% ai marciapiedi al perimetro. Analogamente per le zone di invito agli attraversamenti pedonali delle vie delimitanti l'area d'intervento verranno predisposte analoghe rampe.

I marciapiedi delimitanti l'area di intervento, di larghezza non inferiore a 2,00 ml, saranno realizzati con pavimentazione in battuto cementizio ed orlatura prefabbricata in cls vibrato, mentre i grigliati utilizzati nei calpestii avranno maglie con vuoti con larghezza o diametro non superiori a cm 2, tali da non costituire ostacolo o pericolo, rispetto a ruote, bastoni di sostegno, e simili.

E' prevista infine l'allocazione di insegne pubblicitarie all'interno del perimetro del parcheggio con dimensioni non maggiori a ml 6.00 x 3.00 e non inferiori ml 2.00 x 1,40. Potranno essere impiegati per l'illuminazione delle aree esterne delle torri faro con corona mobile, con al piede dei piccoli manufatti adibiti a chioschi da utilizzare anche per attività commerciali.

## **6. Descrizione del progetto dei parcheggi di superficie dal punto di vista tecnico.**

### **6.1. Generalità**

Il progetto prevede di interessare il quadrilatero che si estende fra le vie Libertà, Notarbartolo, G. Sciuti e via P.pe di Paternò, su di un'area di circa ml 950 x 600 = 57

ha. Come sopradetto da una stima effettuata sulla base dei rilievi sui luoghi e dal confronto con le Ordinanze emanate dall'Assessorato Comunale al Traffico il numero degli stalli è pari a circa 2720.

In tale area assoggettata al pagamento di una somma per la sosta, verranno installati i cosiddetti "parcometri" in ragione di uno ogni 35 posti auto, che consentiranno agli utenti il pagamento della tariffa oraria.

Dovendo il Comune riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo della sosta, verranno applicate in tale area le disposizioni di recente emanate e, pertanto, come in altre zone del territorio comunale, verranno individuate in contraddittorio con il Comune, in sede di progettazione esecutiva, le cosiddette "Zone blu", in conformità alle recenti disposizioni di cui alla Delibera della G.M. n°19 del 19.02.2002.

In conseguenza di quanto sopra su tale area, verranno individuati 2720 stalli ove la sosta sarà regolata da tariffa oraria dalle ore 8.00 alle ore 20.00 di tutti i giorni escluso le domeniche ed i festivi. Trattasi dell'area evidenziata nella planimetria generale allegata alla presente relazione.

La capacità degli stalli sottoposti a regolamentazione della sosta sarà quindi così suddivisa : n°2720 stalli a "parcometro", n°280 stalli nel parcheggio a rotazione del manufatto sotterraneo, n°272 stalli nei box del manufatto sotterraneo.

## **7. Analisi di fattibilità : economica/finanziaria**

### **7.1. Premessa**

La società S.I.A.GE.CO. srl o l'aggiudicataria, provvederà alla costituzione di una società veicolo : la SPV. A tale società verrà concesso l'affidamento per la progettazione esecutiva, costruzione e gestione dell'intera opera.

Tale società permette di ottenere la massima separazione fra il progetto e gli attori dell'operazione, con positivi riflessi e minori rischi per i finanziatori dell'operazione e per il Concedente.

### **7.2. Il contratto per l'affidamento in concessione.**



Il contratto per l'affidamento in concessione della costruzione e gestione del parcheggio "SPERLINGA", prevederà :

- la progettazione esecutiva
- lo svolgimento dei lavori a regola d'arte secondo quanto previsto dal progetto esecutivo ;
- l'esecuzione dei lavori entro trenta mesi orientativamente decorrenti dalla data di consegna delle aree ;
- il superamento del Collaudo finale ;
- una durata della concessione per un periodo di trenta anni ;
- tariffe prestabilite per i parcheggi di superficie da applicare all'utenza fatte salve le rivalutazioni che scaturiranno sulla base delle variazioni degli indici ISTAT del costo della vita ;
- tariffe prestabilite per il parcheggio sotterraneo da applicare all'utenza secondo i corrispettivi orari fissati in sede di conto economico proposto dall'offerente ma con possibilità a partire dal terzo anno di attività di incrementi fino al 4% annuo ;
- la libertà di tariffa per la cessione del diritto di superficie dei box in regime di libero mercato, ma con possibilità a partire dal terzo anno di attività di incrementi fino al 4% annuo ;
- la libertà di tariffa per la locazione dei box con possibilità, a partire dal terzo anno di attività, di incrementi fino al 4% annuo ;
- la libertà di tariffa per la locazione dei locali di superficie con possibilità, a partire dal terzo anno di attività, di incrementi fino al 4% annuo.

## 7.2. Costi di realizzazione dell'intervento.

L'intervento previsto è stato oggetto di dettagliata valutazione dei lavori negli elaborati tecnico contabili progettuali. Il costo previsto dell'investimento per la realizzazione delle opere è pari a circa 24 miliardi di lire oltre Iva, oggi circa 12,4 milioni di Euro.

Ai fini della valutazione della valenza economico finanziaria dell'intervento si è avuto cura di ripartire in apposito quadro le risultanze di tale valutazione, la cui impostazione è suddivisa in : Progettazione e studi, Fabbricati ed assimilabili, Impianti Generali, Impianti e macchinari/attrezzature, Software e brevetti.

## 7.3. Ricavi previsti.



I ricavi previsti dall'attività a regime della società Concessionaria sono quelli derivanti da :

- a. la locazione/cessione diritto di superficie dei box realizzati
- b. la locazione/ cessione diritto di superficie dei locali di superficie realizzati.
- c. i ricavi dal pagamento della tariffa per la sosta oraria all'interno del parcheggio sotterraneo ;
- d. i ricavi dal pagamento della tariffa per la sosta oraria all'interno dei parcheggi di superficie della zona d'influenza individuata ;
- e. la vendita degli spazi pubblicitari all'interno dei parcheggi (recinzione di cantiere, striscioni, cartelloni, vetrine, sponsorizzazioni varie).
- f. i ricavi previsti dalle sanzioni applicabili agli evasori della tariffa e/o trasgressori delle norme del Codice della Strada all'interno della zona d'influenza del parcheggio, in misura pari a 7 volte la tariffa evasa.

Di alcuni di tali ricavi si è tenuto conto solamente ai fini della valutazione prudenziale, presupposto necessario ed indispensabile a garanzia della bontà e della finanziabilità dell'iniziativa.

L'ipotesi di cui si è tenuto da conto è quella realistica di un completamento dell'opera a dicembre 2005 (margine temporale di sicurezza incluso), avendo assunto come data di inizio lavori entro il primo trimestre 2003.

#### **7.4. Costi di esercizio previsti.**

Oltre i costi derivanti dall'ammortamento dell'investimento e dal prestito del mercato finanziario dell'operazione questi ultimi attualmente prevedibili intorno al 7-7,5% annuo sull'importo ad erogarsi, si sono tenuti da conto nell'elaborare la valutazione economica finanziaria dell'operazione i seguenti costi di esercizio.

1. Personale
2. Manutenzione ordinaria e straordinaria impianti
3. Manutenzione ordinaria e straordinaria attrezzature
4. Pulizia locali parcheggio sotterraneo.
5. Imposte comunali (Tosap e Tarsu).
6. Consulenza fiscale ed amministrativa.
7. Tessere e biglietti magnetici.

8. Convenzione con Istituto di vigilanza
9. Energia elettrica ed utenze varie
10. Spese bancarie
11. Spese varie.

Palermo li 18 marzo 2002

IL PROGETTISTA

(dott.ing.Ferraguto Dario)



**Allegati della Relazione:**

- 1 – Planimetria generale area oggetto di interessc.
- 2 – Planimetria generale zona d'intervento scala 1/1000.
- 3 – Delibera della Giunta Municipale del 19.02.2002, n°19.
- 4 - Stralcio allegato della Delibera G.M. scala 1/5000 con evidenziazione delle zone P10 e P11.
- 5 – Planimetria generale area di influenza ipotetica.
- 6 – Planimetria generale area di influenza effettiva.
- 7 – Piante del parcheggio sotterraneo – scala 1/500.
- 8– Dichiarazione di conformità degli elaborati di progetto ai sensi e per gli effetti dell.art.1, comma IV, della L.n.13/89, sull'abbattimento delle barriere architettoniche e successive modifiche ed integrazioni.
- 9 – Soprintendenza ai BB.CC.AA di Palermo – Nota prot.n°7501 del 10.07.2001