

COMMITTENTE



COMUNE DI PALERMO
AREA INFRASTRUTTURE E TERRITORIO

PROGETTISTA

ATI:



(Capogruppo Mandataria)



DOMINIQUE PERRAULT
ARCHITECTE

METROPOLITANA AUTOMATICA LEGGERA DELLA CITTA' DI
PALERMO
PRIMA LINEA
TRATTA FUNZIONALE ORETO/NOTARBARTOLO

PROGETTO PRELIMINARE

ELABORATI GENERALI
RELAZIONE ARCHITETTONICA ILLUSTRATIVA

COMMESSA	FASE	COMPARTO	DOCUMENTO	REV	SCALA	NOME FILE
MPA1	PP	GPR	INRS03	1	-	GPR_INRS03_1.doc

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO	AUTORIZZATO	PROGETTISTA
1	SETT. 2006	REVISIONE GENERALE	Tallini	Martino	Cecchi/Di Nicola	Piscitelli	
0	AGOSTO 2006	EMISSIONE ELABORATI OPERE CIVILI PER CONSEGNA FINALE	Tallini	Martino	Cecchi/Di Nicola	Piscitelli	



1 INDICE

PREMESSA

SCALA URBANA

SCALA ARCHITETTONICA

CONCLUSIONI

2 PREMESSA

La Nuova Linea Metropolitana Automatica Leggera, si inserisce in un contesto infrastrutturale e morfologico complesso le cui caratteristiche vengono analizzate con un approfondimento a differenti livelli:

- scala territoriale
- scala urbana
- scala architettonica

Primo Livello

Il primo livello di analisi esamina il macro sistema urbano con cui il tracciato della nuova linea metropolitana si relaziona, prendendo in considerazione le relazioni con le infrastrutture a **scala territoriale**. L'ottimale utilizzo delle reti di trasporto sul territorio provinciale andrà a costituire un sistema coordinato e intermodale capace di moltiplicare e diversificare l'offerta di trasporto. La linea metropolitana sarà un elemento fondamentale della iper-rete di trasporto a servizio della città e dell'intera area metropolitana. Le intersezioni tra i differenti vettori sono strutturate in nodi di scambio intermodale, grazie ai quali si garantisce una immediata accessibilità al sistema metropolitano da parte dei numerosi utenti provenienti dall'hinterland. I nodi di interscambio intercettano e dirottano in sotterraneo i principali flussi in ingresso alla città sia lungo la rete stradale e autostradale (provenienti da sud, ovest e nord sulla circonvallazione), sia lungo la rete ferroviaria (provenienti da sud e nord). Di primaria importanza risulta quindi il progetto dei nodi di interscambio, i quali supportati da adeguate strutture di servizio, consentono alla linea metropolitana di connettersi con una rete di trasporto a scala territoriale.

Secondo Livello

Il successivo livello di analisi interessa le relazioni a **scala urbana** che le singole stazioni stabiliscono con il tessuto urbano. Da una lettura dei poli di attrazione significativi presenti nell'area di influenza delle singole stazioni, si sono dimensionati i flussi di utenza e conseguentemente le stazioni stesse. Il rapporto che intercorre tra la stazione e la morfologia urbana in cui si inserisce, ha portato a definire una "gerarchia" di importanza tra le aree interessate dagli interventi. Conseguentemente il progetto della stazione e dello spazio pubblico è stato affrontato in relazione all'importanza che l'intervento assume nel contesto urbano.

Terzo Livello

L'ultimo livello di analisi affronta la **scala architettonica** del progetto, interessando sia le parti in sottosuolo che lo spazio pubblico in superficie. In questa scala si presentano le scelte di dettaglio sia di elementi architettonici e di arredo, che di materiali e finiture. Tutti gli elementi sono raccolti in abachi specifici, che costituiscono uno strumento fondamentale di lavoro, grazie al quale si possono controllare tutti gli elementi simultaneamente, rendendo più chiaro il progetto in ogni sua parte.



Metropolitana automatica Leggera della città di Palermo.

Prima linea Tratta funzionale Oreto-Notarbartolo.

Relazione Architettonica Illustrativa

Da questa prima esposizione si espone la strategia con la quale è stato sviluppato il progetto: una metodologia di approfondimento alle differenti scale di intervento ha consentito di presentare un progetto in grado di rispondere in modo coerente alle problematiche presenti in tutti i livelli di lettura.

3 SCALA URBANA

La linea metropolitana attraversa il centro urbano da sud a nord, percorrendo la parte storica della città e facilitando la fruizione dei servizi di rango elevato che il centro urbano offre ad un bacino di utenza sempre più ampio.

Si distinguono 4 stazioni che sono inserite in un **contesto urbano particolare**, caratterizzato da edifici storici di primaria importanza, e da spazi pubblici significativi per la vita sociale della città:

1. GIULIO CESARE

Localizzata in piazza Giulio Cesare in relazione con la stazione centrale FS e in aderenza con il centro storico

2. BORSA

Localizzata nella parte centrale della città a poca distanza dalle emergenze monumentali e amministrative.

3. MASSIMO

Localizzata nella parte centrale della città a contatto con il Teatro Massimo.

4. POLITEAMA

Localizzata nella parte centrale della città a contatto con il Teatro Politeama.

Il Progetto delle stazioni collocate in un contesto urbano particolare viene affrontato nel totale rispetto del contesto, senza alterare il delicato equilibrio in cui si inseriscono, ma esaltando e valorizzando le particolarità già presenti.

Viene sfruttata l'occasione di dover intervenire nelle aree di maggior pregio della città, per risistemare le piazze più importanti, ripensare lo spazio pubblico e valorizzare i monumenti che insistono sulla Piazza. Si propone quindi un intervento omogeneo capace di mettere in risalto preziosi episodi che possono essere posti in una prospettiva più consona al loro valore.

Gli stessi elementi di servizio per il funzionamento della stazione, come le scale e ascensori, sono utilizzati per ridisegnare uno spazio urbano contemporaneo in dialettica con l'ambito storico che li accoglie. Presenze obbligate per il funzionamento della "macchina" stazione metropolitana si inseriscono con una valenza scultorea in grado di presentare nuove relazioni tra gli elementi già presenti negli spazi aperti della città. Una visione complessiva delle emergenze è presentata sull'abaco degli elementi architettonici. L'inserimento delle "emergenze funzionali", nel rispetto dei singoli contesti presenta alcune variabili, in modo che si possa scegliere quella più appropriata alla situazione in cui si andranno a inserire, ma consentendo possibilità di interscambio tra le variabili presentate nell'abaco.

Le altre stazioni del tracciato sono inserite in un **contesto urbano ordinario**, intendendo per ordinario una situazione dalle caratteristiche simili: lontano dal centro urbano e in situazioni di non particolare interesse. Si tratta di un contesto in cui non si ritrovano funzioni significative, e spesso le stazioni sono



fermate di servizio al bacino di utenza. Si propone, in questo caso, un intervento dal carattere infrastrutturale, adeguato al contesto nel quale si vanno ad inserire, in cui diventa necessario un chiaro segno identificativo della posizione degli ingressi. In questo caso le “emergenze funzionali” assumono un ruolo importantissimo nel sistema di identificazione degli ingressi. Si è definito un vero sistema di elementi che si articolano e compongono tra loro in relazione alle particolarità del contesto.

4 SCALA ARCHITETTONICA

Le scelte architettoniche sono presentate e sistematizzate grazie al sistema di tre abachi, che divengono strumenti generali di riferimento per lo sviluppo del progetto anche nelle fasi di futuro approfondimento. Gli abachi compongono gli “elaborati generali architettonici” comprendendo tutti gli elementi utilizzati nella totalità dell’intervento divisi in:

- finiture;
- elementi architettonici degli spazi pubblici;
- elementi architettonici delle stazioni;

Associati agli elaborati generali architettonici un abaco specifico per ogni singola stazione raccoglie tutti gli elementi presenti.

Risulta chiara la strategia di progetto: sistematizzare tutte le componenti dell’intervento. Materiale ricorrente sarà sempre la ceramica che come un “tappeto rosso” accompagna dal sottosuolo alla superficie; su questo sono appoggiati tutti gli elementi, strutturando in un sistema organizzato. In questo modo, le scale, gli ascensori, i cavedi di ventilazione, risulteranno regolati e strutturati dallo stesso segno in grado di evidenziare una presenza chiara e ben riconoscibile nel complesso paesaggio urbano.

Il progetto degli interni prevede una reinterpretazione del gusto tradizionale per la decorazione ricco di contaminazioni di varie culture come solo una città portuale affacciata sul mediterraneo presenta. La decorazione viene proposta utilizzando il rivestimento ceramico come elemento principale della caratterizzazione degli interni delle stazioni. Le banchine in cui si attende il passaggio del treno sono presentate come ambienti interni appartenenti alla vita pubblica della città senza perdere la ricchezza che da sempre è presente negli edifici di rappresentanza della città. La reinterpretazione del gusto per la decorazione è sempre presente in tutti gli spazi ipogei accompagnando gli utenti fino all’esterno, dove nello spazio pubblico si ritrovano ancora tracce del rivestimento ceramico. Si stabilisce in questo modo una relazione continua tra gli elementi e i materiali, tra la tradizione e la contemporaneità, continuando il processo evolutivo della decorazione e degli spazi pubblici.



Le stazioni che sono state inserite in un contesto urbano particolare saranno caratterizzate dal rivestimento che consentirà di dare unicità al loro interno sviluppando e anticipando un aspetto di iconografia e metafora dei monumenti che si ritrovano in superficie.

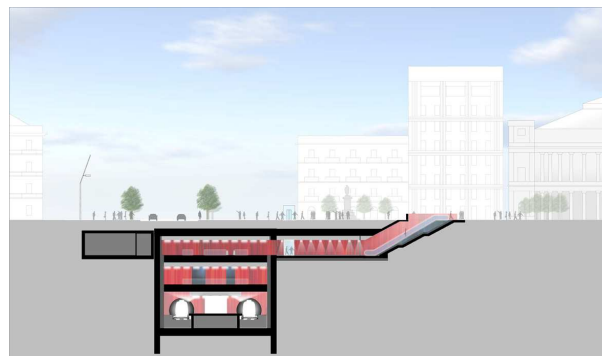
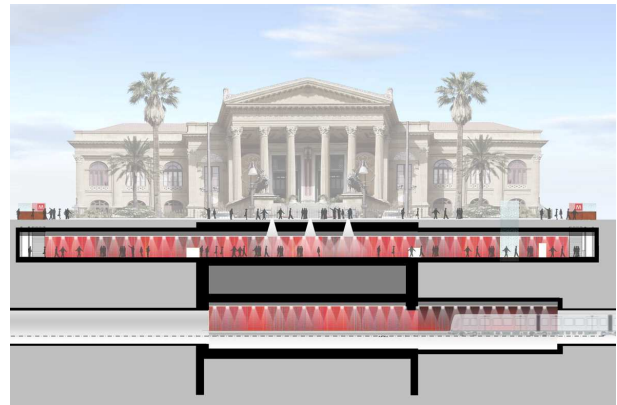


Metropolitana automatica Leggera della città di Palermo.

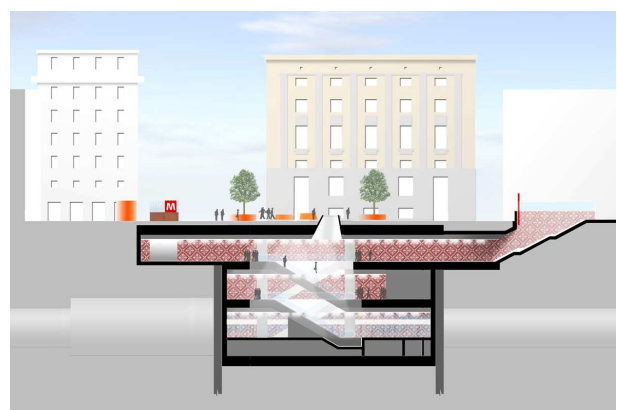
Prima linea Tratta funzionale Oreto-Notarbartolo.

Relazione Architettonica Illustrativa

Possiamo quindi ritrovare il tema della sala teatrale simboleggiato da una immagine che rievoca il sipario, che avvolgerà tutte le pareti anticipando la ricchezza e l'eleganza di uno storico edificio per lo spettacolo come il Teatro Massimo o il Teatro Politeama.



Con queste finalità verranno sviluppati tutti i temi decorativi che caratterizzeranno le stazioni più importanti. Parallelamente il progetto dello spazio pubblico è sviluppato in modo semplice e chiaro per non sovrastare i monumenti stessi. La risistemazione delle piazze ha l'intento di ristabilire chiarezza in spazi pubblici oggi compromessi e congestionati dalla sovrapposizione di interventi spesso contraddittori. Si interviene quindi, dando una regola a tutti gli elementi che necessitano di essere sistemati, sempre con l'obiettivo di valorizzare lo spazio pubblico per una fruizione delle piazze più libera per accogliere la vita pubblica senza ostacoli fisici o visuali.

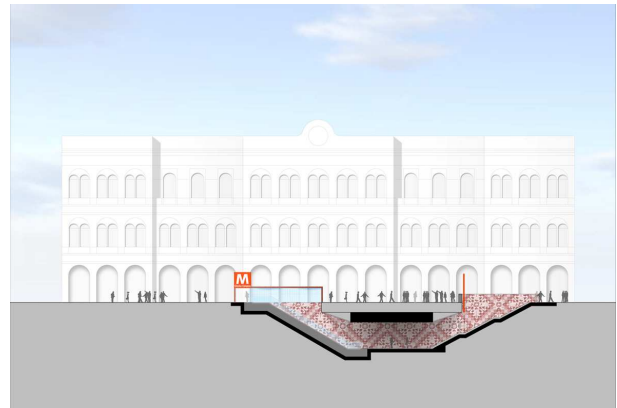




Metropolitana automatica Leggera della città di Palermo.

Prima linea Tratta funzionale Oreto-Notarbartolo.

Relazione Architettonica Illustrativa



5 CONCLUSIONI

Si propone un progetto-sistema che supportando scelte radicali chiare e nette, ha lo scopo di affinarsi nelle successive fasi di progetto in modo altrettanto semplice e chiaro. Un progetto che ha come obiettivo quello di mettere a sistema gli elementi compositivi, ha la necessità di essere supportato da uno strumento di lavoro che consenta di controllare e organizzare tutte le scelte progettuali. Per questo sono stati creati gli abachi. Proponiamo così una strategia progettuale e uno strumento attuativo di supporto, entrambi con lo scopo di sistematizzare gli elementi coinvolti nel progetto.