



Protocollo Interno  
856232  
n. .... del 30.11.12



*Regione Siciliana*

Presidenza

DIPARTIMENTO REGIONALE DELLA PROTEZIONE CIVILE

*Servizio per la Provincia di Palermo*

Linea di Intervento 2.3.1.8

“Realizzazione di infrastrutture finalizzate alla previsione ed alla mitigazione dei rischi idrogeologici, sismici, vulcanici, industriali ed ambientali”

## LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLA NUOVA SEDE AD USO DEL DIPARTIMENTO DELLA REGIONE SICILIANA E DEL CFDMI, NELL’AEREOPORTO BOCCADIFALCO DI PALERMO



### PROGETTO PRELIMINARE

IN VARIANTE URBANISTICA

Elaborato n. **R.02**

Scala

Data

2 LUG 2012

Oggetto: Relazione di fattibilità paesaggistica

#### PROGETTAZIONE

Progettista coordinatore: *arch. Antonietta Marino*  
Progettista: *arch. Rosario Migliore*  
Progettista impianti: *ing. Sigismondo Costa*

SETTORE SPECIALISTICO

R.U.P.  
*ing. Claudio Parasporo*

#### Verifica

*Il responsabile del Servizio S.11 ing. Calogero Foti*

#### Approvazione

DIRIGENTE GENERALE

*ing. Pietro Lo Monaco*

## **Premessa**

La presente relazione di fattibilità paesaggistica tratta la valutazione di compatibilità riguardante il progetto preliminare in variante urbanistica dell'intervento di realizzazione della sede del Dipartimento di Protezione Civile della Regione Siciliana in un'area, ricadente in una porzione di territorio dell'Aeroporto di Boccadifalco, data in concessione allo stesso Dipartimento, da ENAC.

La relazione è articolata nella descrizione dello stato attuale dei luoghi, sia dal punto di vista storico-paesaggistico sia per gli aspetti ambientali e naturali, e delle trasformazioni conseguenti al previsto intervento, la cui realizzazione sarà attuata nel rispetto delle attuali valenze paesaggistiche ed ambientali.

Infatti, il progetto è calibrato in funzione dell'impianto geomorfologico del terreno e prevede l'adozione di interventi di mitigazione dell'impatto dell'opera sulle valenze paesaggistico - ambientali.

La relazione paesaggistica viene redatta in conformità alle disposizioni legislative in materia di tutela e salvaguardia del paesaggio, ai sensi dell'art. 146 del D.Lgvo 42/2004, così come disposto dal D.A. n. 9280 del 28.7.2006 paragrafo 3 e dallo schema di relazione paesaggistica allegato al medesimo Decreto Assessoriale.

## **Prescrizioni normative sul sito**

Nel caso in esame, poiché l'area d'intervento ricade all'interno dello storico aeroporto di Boccadifalco, la stessa è soggetta a vincolo "ope legis" ai sensi dell'art.10 del D.Lgvo 42/2004. Mentre il vincolo paesaggistico che insiste sul sito, ai sensi della lett.c) comma 1 dell'art. 142 del D.lg. 42/2004, deriva dalla presenza nell'area dell'alveo del canale di Passo di Rigano.

Si evidenzia, inoltre, che il sito in esame ricade anche in prossimità di aree di particolare interesse archeologico e pertanto sottoposte a vincolo ai sensi della lett. m) comma 1 del predetto art. 142 del Codice dei Beni Culturali. Per tale vincolo, contestualmente alle indagini geognostiche sono state previste le verifiche preventive dell'interesse archeologico, consistenti nell'esecuzione di indagini da eseguirsi contestualmente alla prestazione specialistica dell'archeologo, che saranno svolte con le indicazioni e l'alta sorveglianza della Soprintendenza.

Per quanto concerne gli aspetti urbanistici l'area in esame ricade all'interno dell'ex base militare di Boccadifalco ed è individuata, nel PRG di Palermo come zona "F17- Aeroporto".

Poiché, gli interventi previsti non sono compatibili con la destinazione di “*strutture al servizio dell’aeroporto*” gli stessi sono soggetti a variante urbanistica. In questo caso, considerato l’interesse strategico del presente progetto, ai sensi dell’art.7 della l.r. n. 65/1981 e ss.mm.ii., si applica per l’approvazione della variante, la “*procedura di opere di interesse statale o regionale non coincidenti con le previsioni degli strumenti urbanistici*” e, pertanto, la relazione paesaggistica è altresì finalizzata all’acquisizione del parere di competenza per tale procedura, posta in essere limitatamente all’area in concessione dall’ENAC al DRPC.

A tal fine, nell’ambito del progetto preliminare sono state elaborate le soluzioni progettuali di carattere urbanistico, relative alla sistemazione planimetrica delle infrastrutture, delle aree libere e dei collegamenti con l’impianto urbanistico circostante.

Il Piano Paesaggistico di riferimento ricade nell’ambito 4, attualmente in corso di definizione, pertanto il progetto, per gli aspetti paesaggistici, ambientali e antropici, ha preso in esame i contenuti delle “*linee guida del piano paesistico-territoriale*”, attualmente adottato.

#### **Stato attuale e morfologia del sito**

L’area in esame ricade all’interno del vecchio aeroporto civile e successivamente militare della città di Palermo denominato di “*Boccadifalco*”, posto ai piedi del versante orientale di monte Cuccio. L’aeroporto realizzato negli anni trenta occupa una vasta porzione della “*Riserva Reale Borbonica di Boccadifalco*” realizzata tra il 1799 ed il 1815 per volere del principe ereditario Francesco. La Riserva Reale era dedicata alle attività di sperimentazione agricole, zootecniche e botaniche ed accolse l’impianto e la sperimentazione di nuove essenze arboree ed arbustive. Intorno all’attività agricola e zootecnica della riserva nacque, in quel periodo, l’impianto edilizio storico della vecchia borgata di Boccadifalco, costituita essenzialmente da case a schiera con tipologia architettonica del tipo elencale e realizzata con materiali poveri. Inoltre la borgata è caratterizzata anche dalla presenza di ville e casene di rilevante interesse storico-architettonico, quali ad esempio il Baglio Pietratagliata, la Masseria Vecchia, ecc..., nonché Villa Natoli, oggi inglobata nell’area aeroportuale e di proprietà demaniale.

Dal punto di vista architettonico la struttura aeroportuale fa parte del patrimonio storico della città di Palermo, venne ampliato nella sua attuale configurazione, durante la seconda guerra mondiale, con l’acquisizione dei terreni limitrofi. Rappresenta un sito di notevole interesse culturale e storico, per ciò che la struttura aeroportuale ha rappresentato nella storia della



città di Palermo nella prima metà del '900, e per le sue attuali valenze paesaggistiche e naturali determinate dall'impianto planimetrico e vegetazionale del sito e dalle strutture architettoniche originarie compresa la villa Natoli sede del circolo Ufficiali dell'Aeronautica Militare.

L'area su cui si prevede la realizzazione della nuova sede del Dipartimento Regionale di Protezione Civile, dal punto di vista geomorfologico si presenta quasi pianeggiante con una leggera pendenza, assimilabile circa al 5%, in direzione Nord-Est, libera da costruzioni e caratterizzata da una vegetazione di tipo mediterraneo con alberi ad alto fusto, quali pini ed eucalipti, posti lungo il perimetro dell'area, che verranno mantenuti nel loro attuale impianto. Mentre l'impianto vegetazionale centrale è caratterizzato essenzialmente dalla presenza di cespugli ed alberi a basso fusto del tipo olivastro che potranno essere reimpiantati nelle aree libere o sostituiti con altre essenze (Cfr relazione vegetazionale).

### **Il progetto: compatibilità e impatto sul bene tutelato**

Il presente progetto nasce con la logica di mantenere inalterate le strutture originarie di pregio e valorizzarle attraverso la demolizione delle strutture fatiscenti, il recupero funzionale delle aree libere, la valorizzazione dell'attuale impianto vegetazionale, nonché, l'adeguamento del sistema infrastrutturale interno di collegamento sia con la viabilità esistente e con la viabilità di collegamento, in entrata ed in uscita, dall'area metropolitana.

Il progetto prevede la demolizione di fatiscenti corpi di fabbrica posti in un'area limitrofa all'ingresso, che verrà riqualificata e destinata a parcheggio. Difatti i nuovi parcheggi, a raso, sono previsti in parte alberati ed in parte coperti con pensiline costituite da pannelli fotovoltaici, posti su struttura portante metallica, la cui scelta tipologica ed architettonica verrà definita in fase di progettazione definitiva.

Onde evitare di arrecare nocumento alle caratteristiche del paesaggio percettivo dell'area, con l'uso di ampie superfici asfaltate, è stata adottata la scelta progettuale di pavimentare tutte le aree destinate a parcheggio, con betonelle forate o altri materiali simili, che garantiscano il naturale inerbimento dei siti.

Inoltre, il progetto preliminare in variante urbanistica prevede la riqualificazione dell'area posta sul lato estremo dell'insediamento, in prossimità delle piste di atterraggio, con un intervento di demolizione di due capannoni esistenti poco utilizzabili a causa dello stato di vetustà in cui versano e la successiva riedificazione di uno di essi con materiali ecocompatibili, nel rispetto delle architetture tipiche degli hangar degli anni '30. Si prevede

altresi nella medesima zona la sistemazione a verde delle aree residue libere. Il prosieguo progettuale del suddetto intervento riguardante gli hangar, verrà affrontato separatamente da quello per la realizzazione della nuova sede.

La scelta del sito per la nuova costruzione della sede del DRPC, diversa da quella degli edifici che vengono demoliti e da quelli esistenti nell'aeroporto, scaturisce da diverse esigenze sia funzionali che di mitigazione dell'impatto del costruito sul paesaggio circostante, infatti l'impianto planivolumetrico del fabbricato sfrutta la naturale pendenza del terreno, evitando in tal modo la realizzazione di volumi predominanti che possano interferire pesantemente con la percezione visiva del contesto paesaggistico.

L'impianto architettonico progettato prevede una tipologia edilizia costituita da volumi compatti e lineari, dove la forma essenziale rinuncia al superfluo e i diversi volumi edilizi che lo compongono sono caratterizzati da un'organizzazione spaziale che rende immediata ed elementare la fruizione degli ambienti e dei collegamenti fra i vari corpi di fabbrica. La severa ed articolata volumetria esterna dei manufatti edilizi assicura una continuità spaziale con gli elementi naturali del paesaggio circostante.

La scelta progettuale adottata, come sopra delineata nelle sue linee essenziali, si rifà alla tradizione architettonica italiana post-razionalista. Mentre la scelta di tecniche e materiali costruttivi ecocompatibili, finalizzati alla sperimentazione ed adozione delle metodologie e dei criteri rispettosi dell'ambiente, del risparmio energetico e l'uso dei materiali non dannosi alla salute, scaturisce dalla necessità di una etica tecnologica che trovi nel contesto territoriale di pertinenza un rapporto tra le forme di trasformazione dell'ambiente e la conservazione e valorizzazione dello stesso. Nel progetto definitivo verranno prodotte la schede tecniche dei materiali e delle diverse soluzioni che si adotteranno.

### **Interventi di mitigazione dell'impatto sul bene tutelato**

Il progetto preliminare nel suo impianto planimetrico, così come riportato nelle tavole di progetto, è stato condotto in modo da non provocare variazioni sostanziali all'aspetto naturale e paesaggistico dell'attuale contesto territoriale dell'aeroporto, anzi come già accennato, gli interventi proposti mirano alla riqualificazione delle aree libere, da inerbire e piantumare, la razionalizzazione funzionale degli assi di collegamento viario, nonché la realizzazione e riqualificazione delle aree a parcheggio.

Per quanto riguarda l'impianto architettonico della nuova sede del DRPC, trattasi di un fabbricato a quattro elevazioni fuori terra nella parte centrale ed a due elevazioni per i

quattro corpi posti a ridosso degli angoli del volume del corpo centrale. Il sito scelto consente di mitigare l'impatto volumetrico del fabbricato, in quanto sfrutta la naturale pendenza del terreno e la prima elevazione fuori terra risulta parzialmente interrata. Inoltre la percezione visiva dei nuovi volumi viene mitigata dal mantenimento degli alberi ad alto fusto che circondano l'area di sedime del fabbricato e si prevedono nuove piantumazioni di essenze arboree ed arbustive nelle aree libere poste sul fronte nord dell'edificio.

Nel progetto definitivo inoltre ci si propone di studiare un'ulteriore intervento di mitigazione paesaggistica attraverso la realizzazione di giardini pensili sulla coperture piane.

Infine si specifica che al termine dei lavori di realizzazione delle opere previste nel presente progetto, tutte le aree di cantiere, le piste di accesso necessarie per la loro esecuzione verranno ripristinate nei loro aspetti naturali e nei loro valori paesaggistici.

Si ritiene che il presente progetto sia stato condotto nel rispetto delle linee guida della "Convenzione Europea sul Paesaggio", ratificata a Firenze nell'ottobre del 2000 e adottata dagli Stati della Comunità Europea, nonché nel rispetto dell'architettura sostenibile ed eco-compatibile. Ciò, perché convinti che il paesaggio e l'ambiente naturale rappresentano elementi chiave del benessere sociale ed individuale, e che alla gestione e alla pianificazione degli stessi occorre cooperare con adeguate progettazioni che ne garantiscano la salvaguardia e la valorizzazione.

Il progettista













- Polizia di Stato  
MQ 182.330 (16,60%)  
(151.156 + 31.174)
- Carabinieri  
MQ 48.447 (4,41%)  
(46.566 + 1.881)
- G.d.F.  
MQ 23.194 (2,11%)
- DRPC  
MQ 67.073 (6,02%)  
(23.313 + 28.010 + 15.750)
- Aeroclub  
MQ 1.925 (0,18%)
- Aeronautica Militare  
MQ 10.970 (1,00%)  
(7.134 + 3.836)
- Area di sviluppo per l'aviazione generale  
MQ 715.259 (65,10%)
- ENAC  
MQ 49.180 (4,48%)  
(37.916 + 2.525 + 2.674 + 6.065)
- V.V.F.  
MQ 1.158 (0,1%)

ISTITUZIONI PRESENTI NELL'AREA AEROPORTUALE

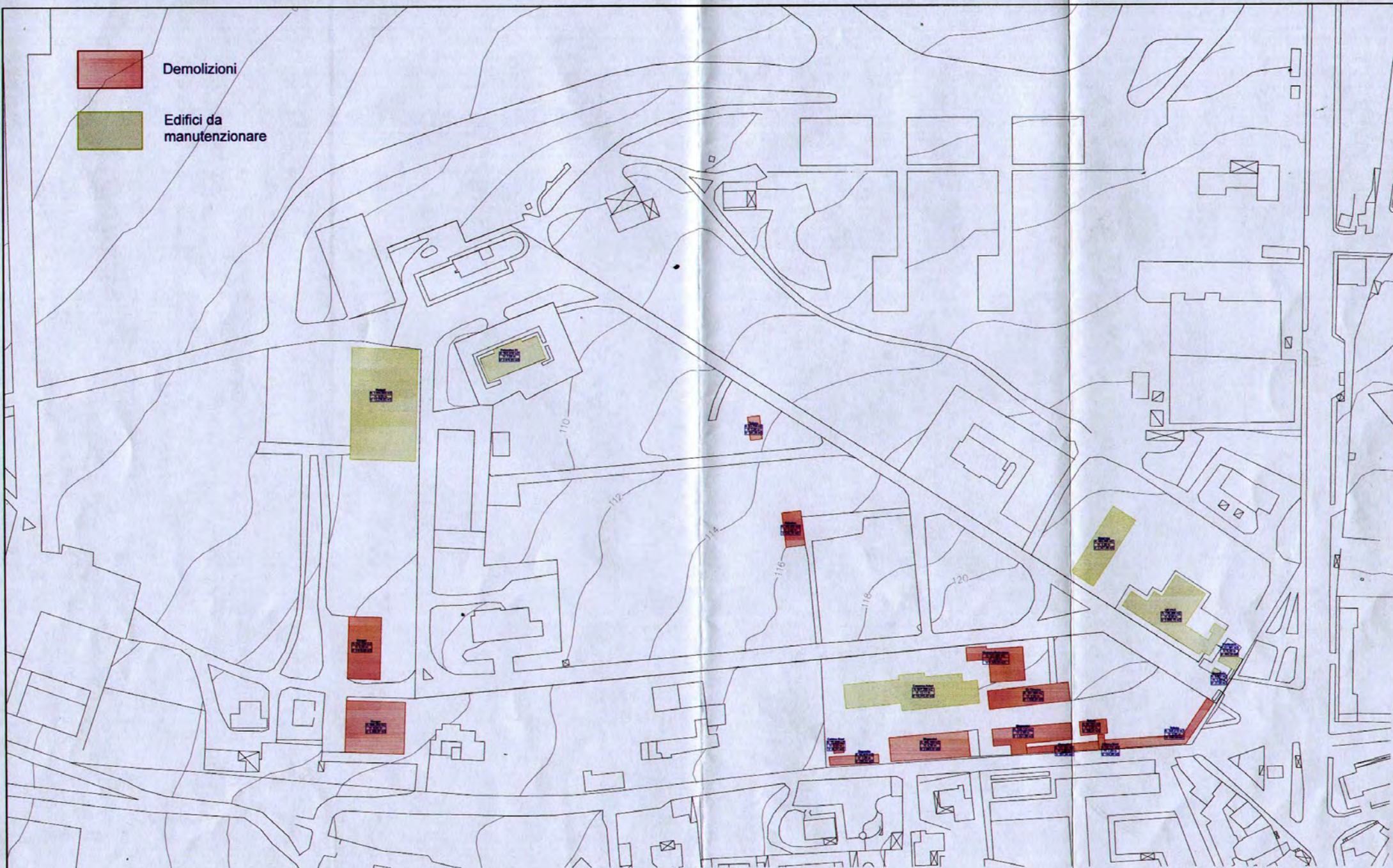




Demolizioni



Edifici da  
manutenzionare







- Volumetrie di nuova realizzazione
- P
Parcheggi inerbiti
- E
Piazzale stazionamento elicottero





FOTO STATO DI FATTO - PLANIMETRIA





FOTOINSERIMENTO EDIFICIO - PLANIMETRIA