

AEROPORTO INTERNAZIONALE DI PALERMO FALCONE BORSELLINO

PROGETTO DI RIMODULAZIONE (aree land side)
DEL MASTERPLAN AEROPORTUALE

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
Quadro di riferimento progettuale



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI



ENTE NAZIONALE AVIAZIONE CIVILE
Direzione Centrale Regolazione Aeroporti
Direzione Pianificazione Aeroportuale
Ufficio Piani di Sviluppo



SOCIETÀ DI GESTIONE
AEROPORTO DI PALERMO S.P.A.
Aeroporto "Falcone Borsellino" di Palermo

ALLEGATO **P** Parco a mare
TECNICO



AEROPORTO INTERNAZIONALE DI PALERMO FALCONE BORSELLINO

PROGETTO DI RIMODULAZIONE (aree land side) DEL MASTERPLAN AEROPORTUALE STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Quadro di riferimento Progettuale - Allegato tecnico P: Parco a mare

Gennaio 2012



gruppo di lavoro



Direttore Generale Accountable Manager
Dott. CARMELO SCELTA

R.U.P. e Coordinatore Gruppo di Lavoro
Ing. ANTONINO TARAGNOLINI

P.H. Progettazione Infrastrutture e Sistemi
Arch. LEONIDA GIANNOBILE

P.H. Area Movimento
ANTONIO SAGLIOCCO

P.H. Terminal
Dott. NATALE CHIEPPA

P.H. Manutenzione
Ing. GIUSEPPE LIISTRO

COORDINAMENTO GENERALE SIA

Arch. Carlo Maria Sadich
Arch. Franca Fabrizi
Compagnia del Progetto

Elaborati grafici

Arch. Chiara Naseddu
Arch. Gaia Biancucci
Compagnia del Progetto

Editing

Dott. Giancarla Pomponi
Compagnia del Progetto

Grafica

Valentina Tata
CDP Design

STUDI SPECIALISTICI

Atmosfera

Responsabile scientifico
Prof. Massimo Andretta
Supervisore scientifico
Dott. Cacciamani Carlo
Coordinamento tecnico scientifico
PhD Alessandra Cavalletti
con
Ing. Rosa Vignoli
Ing. Matteo Rizzo
Dott. Samuele Marinello
Progea

Ambiente Idrico Suolo e sottosuolo

Responsabile scientifico geologia
Prof. Pietro Cosentino
Università di Palermo
Responsabile scientifico geotecnica
Ing. Sergio Gaudiano
Studio Gaudiano

Vegetazione Flora Fauna , Ecosistemi

Responsabile scientifico
Dott. Biologo Francesco Paolo Pinchera

Biocenosi Bentoniche

Responsabile scientifico
Prof. Carlo Cerrano
DIP.TE.RIS. Università di Genova
Con
Dott. Monica Previati
Dott. Marco Palma
Dott. Geol. Carlo del Grande
MED Ingegneria

Rumore

Responsabile tecnico scientifico
Prof. Ing. Massimo Coppi
con
Ing. Andrea Venditti
Ing. Ferdinando Salata
Ing. Andrea Vallati
Ing. Laura Peruzzi
Università di Roma - Sapienza

Vibrazioni, radiazioni non ionizzanti

Responsabile scientifico
Ing. Sergio Ferrini
Tecnogeco

Paesaggio

Responsabile scientifico
Prof. Arch. Franco Panzini

Studio Meteomarinario

Responsabile scientifico
Phd Ing. Marco Gonella
con
Phd Elisa Ulazzi
Ing. Paola Letizia
Dott. Michela Soldati
MED Ingegneria

Indagini topografiche e batimetriche

Responsabile scientifico
Dott. Geol. Alessandro Bertoni
con
Dott. Geol. Andrea Zamariolo
Watersoil

Studio trasportistico

Responsabile scientifico
Ing. Francesca Sirtori
Ing. Stefano Riva
One Works

AEROPORTO INTERNAZIONALE DI PALERMO "FALCONE BORSELLINO"

**PROGETTO DI RIMODULAZIONE (AREE LAND SIDE) DEL MASTERPLAN AEROPORTUALE
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
Quadro di Riferimento Progettuale**

Allegato tecnico P : Parco a mare

Gennaio 2012

INDICE

ALLEGATO TECNICO P 1 : Progetto per la creazione di un parco storico-naturale in prossimità del Terminal passeggeri - 07.2008



**ALLEGATO
TECNICO**

P1

Progetto per la creazione di un parco storico - naturalistico
in prossimità del Terminal passeggeri



AEROPORTO INTERNAZIONALE DI PALERMO
FALCONE E BORSELLINO
PROGETTO PER LA CREAZIONE DI UN PARCO
STORICO-NATURALISTICO IN PROSSIMITÀ DEL TERMINAL PASSEGGERI



A

POTENZIALITÀ E CRITICITÀ
INDIRIZZI PROGETTUALI





REGIONE SICILIA
PROVINCIA DI PALERMO
COMUNE DI CINISI
COMUNE DI TERRASINI



**AEROPORTO INTERNAZIONALE DI PALERMO
FALCONE E BORSELLINO**
Progetto per la creazione di un
Parco storico-naturalistico in prossimità del
Terminal passeggeri

Luglio 2008

REDAZIONE
Franco Panzini
Architetto e Paesaggista

RENDERIZZAZIONI
Elena Geppetti
Paesaggista

Compagnia del Progetto

INDICE

UN PARCO PER L'AEROPORTO UN PARCO PER IL TERRITORIO	p.1
IL SISTEMA TERRITORIALE	
DA CAPO RAMA ALLA TONNARA DELL'ORSA: UNA COSTA MUSEO	p.2
INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E DESCRIZIONE DELL'AREA STUDIO	p.3
VERIFICA DELLA COMPATIBILITA' DELL'OPERA CON IL QUADRO NORMATIVO	
ACCESSIBILITÀ	p.6
ELEMENTI DI POTENZIALITÀ E CRITICITÀ	
UNA FORTE IDENTITÀ	
IL PAESAGGIO	p.7
BENI DI INTERESSE ARCHITETTONICO E STORICO-TESTIMONIALE	p.9
GEOLOGIA E VEGETAZIONE SPONTANEA: L'ECOSISTEMA DELLA RIVA	p.11
ANALISI DEI PUNTI DI FORZA, ELEMENTI DI CRITICITÀ	p.12
ATLANTE	
ATLANTE DEI PAESAGGI DI RIVA- AMBITO OVEST	p.13
ATLANTE DEI PAESAGGI DI RIVA- AMBITO EST	p.14
ATLANTE DEI BENI DI INTERESSE ARCHITETTONICO E STORICO-TESTIMONIALE	p.15
ATLANTE FLORISTICO - L'AMBIENTE DELLA SCOGLIERA ROCCIOSA	p.18
ATLANTE FLORISTICO - L'AMBIENTE DELLA GARIGA	p.20
ATLANTE DELLE CARATTERISTICHE GEO-LITOLOGICHE	p.22
INDIRIZZI PROGETTUALI	
VERSO UN PARCO STORICO-NATURALISTICO	
UNA STRATEGIA PROGETTUALE	p.23
L'AMBITO OVEST. DAL LUNGOMARE ALLA RISERVA NATURALE	
L'AMBITO EST. UN PARCO A EPISODI	p.24
IL PROGETTO PAESISTICO	p.26
AMBITO EST	
APPROFONDIMENTO: L'AMBITO EST	p.28
CONCLUSIONE	
NOTE SULLA GESTIONE E COSTI DEL PARCO	
SINTESI	p.31

I - UN PARCO PER L'AEROPORTO UN PARCO PER IL TERRITORIO

Le coste sono tra i territori mediterranei più fragili e al contempo tra i più soggetti a repentine trasformazioni, legate come sono alla intensa presenza di attività umane, alla forte pressione urbana e immobiliare, ai grandi flussi del turismo –che le rendono aree strategiche dal punto di vista economico– e in cui permangono, con difficoltà, habitat costieri di grande bellezza e particolare rarità ecologica.

È quanto avviene all'interno dell'area di sedime dell'aeroporto internazionale di Palermo, dove è contenuta una fascia di territorio che presenta un brano di paesaggio costiero relativamente integro, in cui si trovano concentrate emergenze di interesse floristico, geologico, storico-culturale.

Scopo del presente lavoro è allora quello di valutare l'opportunità di passare dall'attuale stato di semi-abbandono, all'organizzazione e valorizzazione delle risorse disponibili in questa fascia di territorio, costituendo una zona parco che comprenda l'area della riva aeroportuale e le sue adiacenze.

Si tratta dunque di valutare l'opportunità di realizzare un parco, con caratteristiche di riserva naturale fruibile, in un ambiente che è stato almeno parzialmente protetto dall'inserimento nell'area aeroportuale. Un ambiente di valore da visitare percorrendo percorsi guidati, accessibile dai passeggeri in transito nell'aerostazione, come dalla popolazione del territorio.

Un parco per conoscere le caratteristiche dell'ambiente naturale in cui

l'aeroporto sorge, proteggere l'ecosistema costiero, contrastare e mitigare le ripercussioni negative associate alla evoluzione delle infrastrutture legate al trasporto aereo.

La proposta, partendo dallo stato del suo sistema aeroportuale e dal suo futuro sviluppo, prevede di organizzare il parco in due ambiti distinti:

- Un ambito OVEST che comprende il porto di Cinisi-Terrasini, la spiaggia della Ciucca/Magaggiari ed il promontorio di Torre Molinazzo;
- Un a ambito EST che accoglie la piattaforma rocciosa antistante l'aerostazione con la Punta Raisi, e raggiunge la cala su cui si affaccia la Torre dell'Orsa sino alla Punta Mirio Longo.

Al fine di valutare la fattibilità della proposta, nel lavoro che segue, sono presi in esame e valutati:

- gli aspetti urbanistici e di accessibilità;
- gli aspetti inerenti le emergenze naturalistiche, storico-culturali, paesaggistiche;
- l'idea di parco, diviso nei due ambiti, che deriva dalla specificità ambientale del sito;
- alcuni schematici riferimenti progettuali.

L'elaborato è corredato da una documentazione fotografica che evidenzia le caratteristiche della zona studiata.

Veduta aerea della riva



Foto aerea del sito, con l'individuazione dei due ambiti in cui potrà articolarsi il parco



2 - DA CAPO RAMA ALLA TONNARA DELL'ORSA: UNA COSTA MUSEO

A dare maggior valore all'ipotesi di costituire un parco costiero nella zona dell'aeroporto, viene inoltre la considerazione che la costa di Terrasini che verso sud-ovest segue senza soluzione di continuità l'ambito dell'aeroporto, conserva uno dei tratti più interessanti del litorale della Sicilia occidentale, per le valenze paesaggistico-ambientali e per quelle di interesse scientifico, in relazione alla sua particolare conformazione geologica.

Dopo l'abitato di Terrasini si incontra infatti l'insenatura di Cala Rossa, uno dei luoghi paesaggisticamente più affascinanti della costa, per via del suo scenario disegnato dalle rocce policrome che costituiscono la falesia. Proseguendo poi verso Capo Rama, la falesia forma una riva estremamente frastagliata, di grande fascino, caratterizzata dalla presenza di promontori, insenature, faraglioni e grotte marine.

Il sito si segnala per i suoi notevoli aspetti paesaggistici, per l'unicità della sua flora e fauna, ma anche per l'interesse scientifico della sua struttura, di eccezionale interesse per la ricostruzione della storia geologica non solamente della Sicilia, ma dell'intero Mediterraneo. Come tale è conosciuta e studiata da geologi del mondo intero.

Per queste sue diverse valenze, l'area di Cala Rossa e Capo Rama con la legge regionale n. 14/88, è divenuta Riserva Naturale Orientata per una dimensione di circa 60 ettari (gestita dal WWF); inoltre l'ambito della costa è stata inserita nell'elenco dei Siti di Interesse Comunitario (S.I.C. ITA020009 Dir. 92/43/CEE).

Durante un convegno tenuto nel dicembre 2000 nel Museo regionale di Palazzo d'Aumale a Terrasini, è stata avanzata l'ipotesi di costituire un "sentiero geologico", che partendo dalla spiaggia della Ciucca, proceda lungo la costa verso occidente, fino a capo Rama, percorrendo un itinerario geologico che permetta di osservare formazioni che abbracciano un intervallo di tempo di circa 200 milioni di anni.

Questa contiguità con l'area aeroportuale, che presenta anch'essa emergenze ambientali e storico-culturali di valore, offre una straordinaria opportunità per il territorio di Cinisi-Terrasini. Quella di legare in un'unica sequenza territoriale il Parco dell'aeroporto con la riva di Terrasini, dove sorge l'importante Museo regionale etnoantropologico e naturalistico di Palazzo d'Aumale, e poi con l'area di Cala Rossa e Capo Rama.

Si formerebbe così un vero e proprio territorio-museo, dedicato alla natura e alla storia del luogo, che verrebbe a rafforzare fortemente la vocazione, che l'area già ha, ad ospitare un turismo orientato all'ambiente e alla cultura. Un museo diffuso, in forma di corridoio ecologico costiero, connesso alla presenza di eccellenze ambientali e culturali. Come auspicato anche dal Piano Territoriale della Provincia di Palermo, nel documento in cui si evidenziano le 'Vocazioni e indirizzi per la fase strategica', che individua appunto la Riserva regionale di Capo Rama come una 'core area' per lo studio di un progetto integrato capace di orientare la rigenerazione dell'intero territorio.



3 - INQUADRAMENTO GEOGRAFICO E DESCRIZIONE DELL'AREA STUDIO

L'estensione territoriale interessata dalla possibile costituzione di un area parco è costituita dall'area di riva che lungo la costa del Tirreno abbraccia il complesso dell'aeroporto Falcone e Borsellino. L'articolazione in due ambiti è in primo luogo funzionale, determinata dal fatto che le due piste aeroportuali intersecano in un tratto la riva, rendendo impossibile una continuità di percorrenza.

Ma essa è anche suggerita dalla stessa morfologia dell'area, che si presenta con due distinte caratterizzazioni, un promontorio pianeggiante, pressoché quadrangolare, che si eleva di una decina di metri sul mare a ovest, e un lungo tavolato basso, costituito da roccia più compatta, verso est.

Nella relazione che segue si prenderanno quindi in considerazione le due distinte aree, che per via della loro collocazione vengono denominate

Ambito OVEST e Ambito EST.

L'ambito OVEST ha origine dal porto di Cinisi -Terrasini e attraverso l'adiacente spiaggia e la successiva falesia a calette, si lega con il vasto promontorio su cui sorge la Torre Molinazzo.

L'ambito EST, è invece composto dalla fascia longitudinale costituita dalla riva rocciosa posta immediatamente a settentrione dell'aerostazione, la quale prosegue verso oriente sino a raggiungere la baia su cui si affaccia il complesso della Torre e Tonnara dell'Orsa. L'ambito ha termine con la punta Mirio Longo.

I confini dell'area in questione, di cui si valuta nel presente studio l'opportunità della conversione in parco naturalistico prevalentemente aperto al pubblico, risultano già delimitati dalle infrastrutture esistenti e dalla edificazione di perimetro e sono così costituiti.

Ambito OVEST

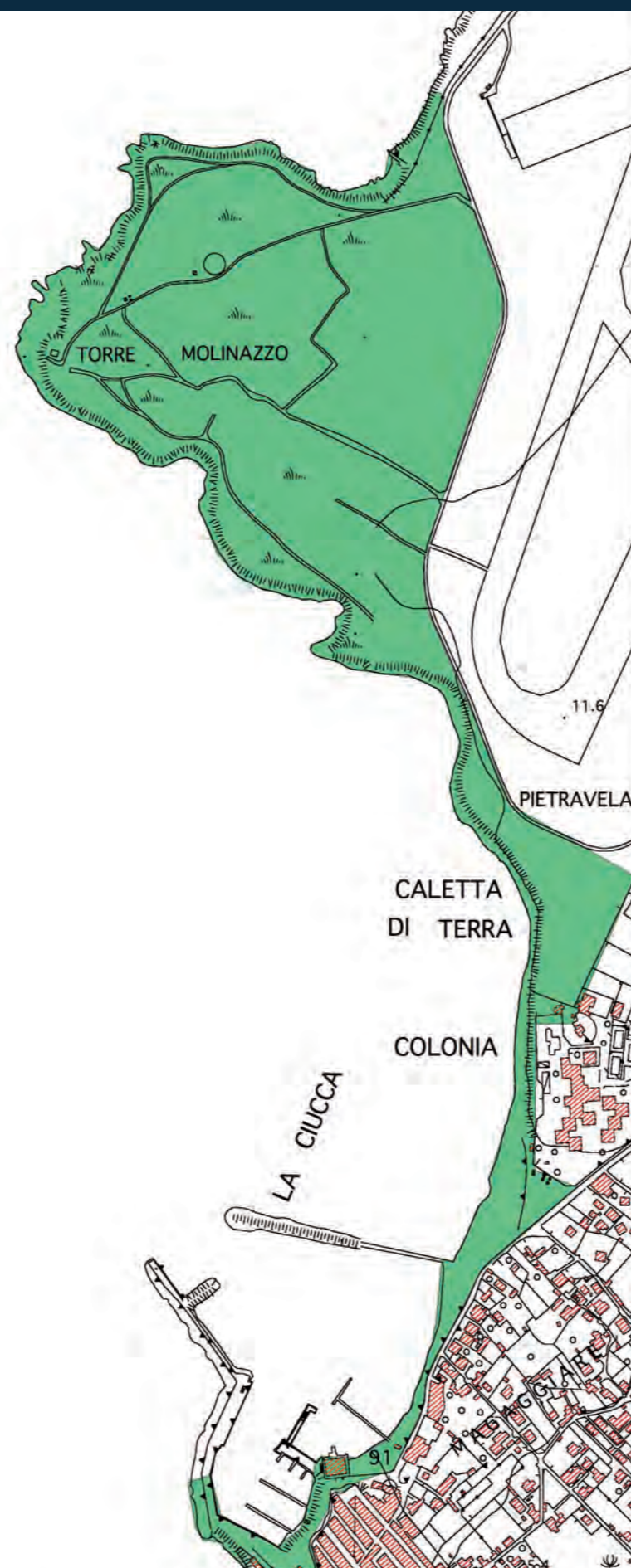
L'ambito ricadente parzialmente nel territorio del Comune di Terrasini e prevalentemente in quello di Cinisi: è delimitato dalla riva marina, dalla pista di servizio che corre lungo l'ambito aeroportuale, dal lungomare che costeggia la spiaggia e il porto di Cinisi-Terrasini.

Ambito EST

L'ambito ha inizio in coincidenza con il restringimento della fascia rocciosa di riva, laddove questa tocca quasi la strada di accesso all'aeroporto, in coincidenza con il lato occidentale dell'attuale aerostazione. Prosegue verso est essendo limitata a meridione dall'autostrada Palermo-Punta Raisi nella parte di diretto accesso all'aerostazione, nonché dalla fascia di edificazione turistica stagionale, che si colloca fra l'autostrada e la riva, parzialmente abusiva nella parte terminale in prossimità di Punta Mirio.

La superficie territoriale, dell'area di cui si valuta la conversione a parco, è pari a circa 62 ettari, la maggior parte dei quali nell'area aeroportuale. Essa rientra pressoché integralmente nel territorio del Comune di Cinisi, e per il suo lembo sud-occidentale in quello di Terrasini.

Si configura come una lunga fascia costiera, di lunghezza superiore ai 6 chilometri, con una profondità assai difforme: quella massima, di alcune centi-



L'ambito OVEST dell'area parco

Caratteristiche dimensionali dell'area parco

Ambito OVEST

superficie

36 ettari ca.

pressoché totalmente nell'area aeroportuale

lunghezza della riva interessata

2.800 metri ca.

Ambito EST

superficie

26 ettari ca.

di cui nell'area aeroportuale

18 ettari ca.

lunghezza della riva interessata

3.200 metri ca.

profondità massima dalla linea di riva in corrispondenza della Punta Raisi

250 metri ca.

profondità minima

20 metri ca.

naia di metri, è in corrispondenza della Torre Molinazzo e della Punta Raisi; quella minima di circa 20 metri è in corrispondenza della fascia di edificazione sorta a ridosso dell'autostrada Palermo-Punta Raisi.

L'area di riva fa parte di un sistema ambientale più vasto, costituito dalla piana situata ai piedi della dorsale montuosa, detta Costa di Cinisi, il cui principale rilievo che si affaccia sull'area aeroportuale, superando gli 800 metri s.l.m., è quello del Monte Pecoraro.

L'altura costituisce il potente confine visuale della vasta piana costiera che termina sul Mar Tirreno con la Punta Raisi. Di questa piana il lembo estremo, con forma tabulare, sulla quale insiste la stessa area aeroportuale, giunge sino alla linea di costa, bassa e rocciosa, intersecata da piccole calette. Questa fascia di territorio pianeggiante a ridosso del mare, costituisce l'area di cui, nello studio presente, si valuta la potenzialità di conversione a parco pubblico storico-naturalistico.

Il limite occidentale: la spiaggia nel territorio di Cinisi e la baia con il porto di Terrasini



Il limite orientale: la baia che fronteggia la Tonnara dell'Orsa



LEGENDA

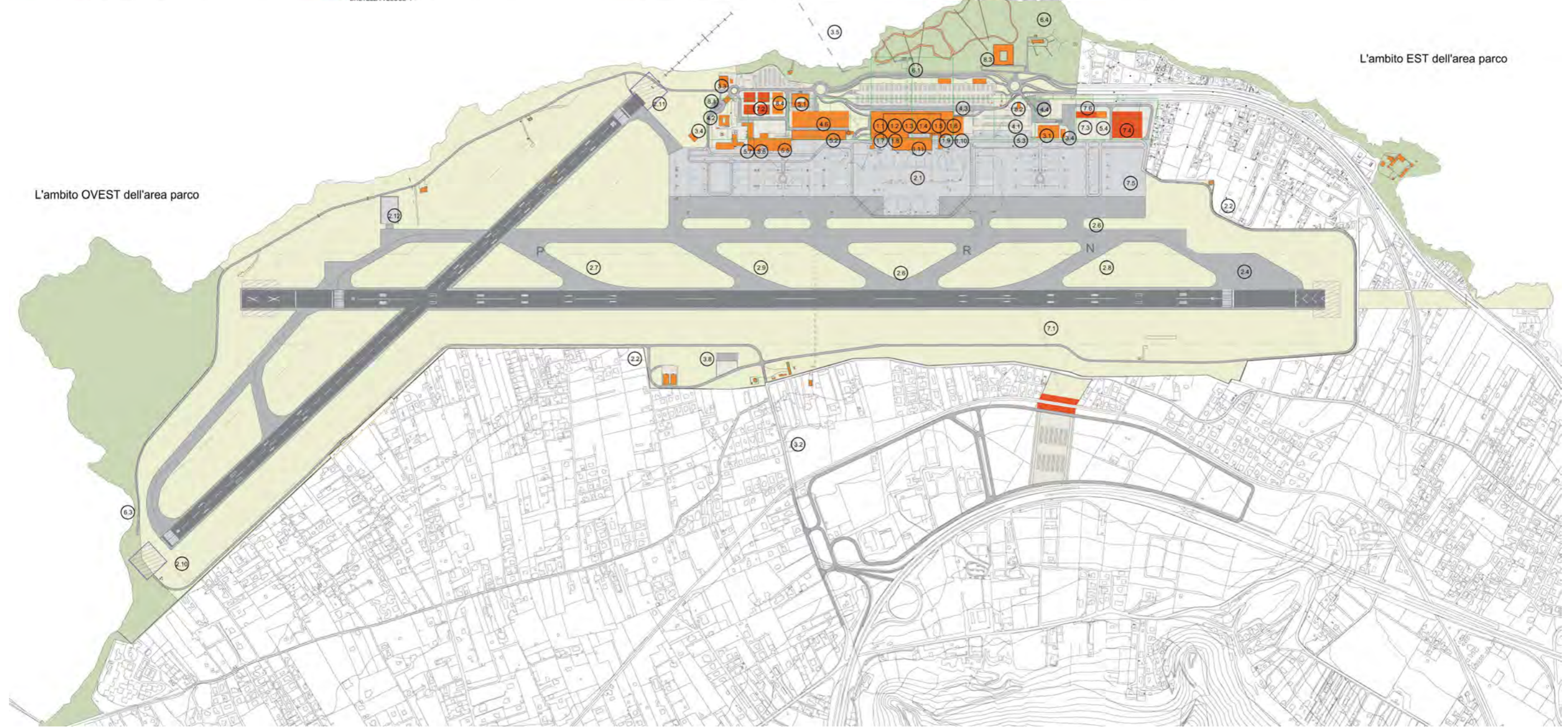
- 1.1 TERZA SALA CHECK IN
TERZA SALA CHECK IN - OPERE PRELIMINARI, PRELIMINARI, CIVILI ED IMPIANTI;
BANCHI CHECK IN ED ALTRI ARREDI
- 1.2 POTENZIAMENTO CAPACITA' IMP. BAGAGLI
POTENZIAMENTO BHS E APPARATI EDS
- 1.3 NUOVA HALL ARRIVI ED AREE COLLEGATE
- 1.3a AMPLIAMENTO CENTRALE IMPIANTISTICA LATO TRAPANI
- 1.3b AMPLIAMENTO CENTRALE IMPIANTISTICA LATO PALERMO
- 1.3c BLOCCO SERVIZI E SPOGLIATOIO PERSONALE
- 1.3d PENSILINA E FACCIATA HALL ARRIVI-MONTACARICHI E ASCENSORE PARCHEGGIO
- 1.3e AMPLIAMENTO HALL ARRIVI-FASE 1a,b,c 7-15 IMPIANTI, PAVIMENTAZIONE E CONTROSOFFITTI
- 1.3f REALIZZAZIONE NUOVO CURB PARTENZE
- 1.3g AMPLIAMENTO AREA RESTITUZIONE BAGAGLI
- 1.4 ADEGUAMENTO e RISTRUTTURAZIONE TERMINAL PASSEGGERI-FASE 1- lotto 1
- 1.4a RESTYLING SALA AMICA
- 1.4b RESTYLING AREE PASSEGGERI PRIMO LOTTO
- 1.4c NUOVO BLOCCO SERVIZI-SPOGLIATOIO PERSONALE
- 1.4d MAGAZZINO ATTIVITA' COMMERCIALI
- 1.4e NUOVO NUCLEO IRRIGIDENTE EDIFICIO D - ADEGUAMENTO SISMICO
- 1.5 ADEGUAMENTO e RISTRUTTURAZIONE TERMINAL PASSEGGERI-FASE 2
- 1.5a RISTRUTTURAZIONE SALA IMBARCHI SECONDARIA GATE 1-4
- 1.5b MIGLIORAMENTO SISMICO E RESTYLING AREE CHECK IN B
- 1.5c MIGLIORAMENTO SISMICO E RESTYLING AREE CHECK IN C
- 1.5d AVANCORPO BLOCCO C-D-E NUOVA SALA CHECK IN E POTENZIAMENTO BHS
- 1.5e CENTRALE CONTROLLO POLIZIA E SALE CONTROLLO GESAP
- 1.5f RINNOVAMENTO CENTRALI TRATTAMENTO ARIA
- 1.5g SALA CHECK IN B
- 1.5h COMPLETAMENTO AREA COMMERCIALE AIR SIDE
- 1.5i CREAZIONE NUOVA SALA VIP

- 1.6 ADEGUAMENTO e RISTRUTTURAZIONE TERMINAL PASSEGGERI-FASE 1- lotto 2
- 1.6a NUOVI BLOCCHI SERVIZI EXTRA SHENGEN+ IMBARCHI + LAND SIDE
- 1.6b RISTRUTTURAZIONE GATES 5-15
- 1.6c ALTRI INTERVENTI DI RECUPERO E RISTRUTTURAZIONE DEL TERMINAL
- 1.6d ALTRI INTERVENTI DI RECUPERO E RISTRUTTURAZIONE DEL TERMINAL
- 1.7 ADEGUAMENTO E COMPLETAMENTO
PAVIMENTAZIONE E CONTROSOFFITTO PIANO PARTENZE
- 1.8 ADEGUAMENTO E COMPLETAMENTO
RISTRUTTURAZIONE TERRAZZA A MARE CONTROSOFFITTI E PAVIMENTO
- 1.9 ADEGUAMENTO E COMPLETAMENTO
CONSOLIDAMENTO CORPO A - NUOVA RESTITUZIONE BAGAGLI FASE 1
- 1.10 ADEGUAMENTO E COMPLETAMENTO
CONSOLIDAMENTO CORPO A - NUOVA RESTITUZIONE BAGAGLI - FASE 2
- 1.11 ADEGUAMENTO E COMPLETAMENTO
AMPLIAMENTO SALA IMBARCHI LATO PISTA FASE 1
- 2.1 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
AMPLIAMENTO PIAZZALE AEROMOBILI
- 2.2 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
SORVEGLIANZA PERIMETRALE
- 2.3 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
POTENZIAMENTO E ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE AIR SIDE
- 2.4 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
AMPLIAMENTO BY PASS
- 2.5 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
HANGAR PROVVISORIO E PIAZZOLA APRON EST
- 2.6 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
BRETTELLA VELOCE "R" E RACCORDO
- 2.7 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
BRETTELLA VELOCE "P"

- 2.8 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
BRETTELLA VELOCE "N"
- 2.9 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
AMPLIAMENTO BRETTELLA VELOCE
- 2.10 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
EMAS SISTEMA ARRESTO PISTA 02
- 2.11 ADEGUAMENTO E COMPLETAMENTO
EMAS SISTEMA ARRESTO PISTA 20
- 2.12 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
PIAZZOLA PROVA MOTORI
- 3.1 ADEGUAMENTO RETI E CENTRALI
NUOVA CENTRALE TECNOLOGICA E COMPLETAMENTO RETI FOGNARIE
- 3.2 ADEGUAMENTO RETI E CENTRALI
RETI DI RIFORMENTO IDRICO
- 3.3 ADEGUAMENTO RETI E CENTRALI
AMPLIAMENTO FOGNATURE ACQUE NERE E NUOVO IMPIANTO DI DEPURAZIONE
- 3.4 ADEGUAMENTO RETI E CENTRALI
AMPLIAMENTO RETE ACQUE BIANCHE E DISOLEAZIONE PIAZZALE AEROMOBILI
- 3.5 ADEGUAMENTO RETI E CENTRALI
PRESA A MARE DI RAFFREDDAMENTO
- 3.6 ADEGUAMENTO RETI E CENTRALI
SMALTIMENTO ACQUE PIOVANE
- 3.7 ADEGUAMENTO RETI E CENTRALI
NUOVA RETE ICT
- 3.8 ADEGUAMENTO RETI E CENTRALI
SPOSTAMENTO SERBATOI CARBURANTE
- 4.1 INTERVENTI DI VIABILITA' ED ACCESSO
PARCHEGGIO FULLMAN

- 4.2 INTERVENTI DI VIABILITA' ED ACCESSO
VARCO CARRAIO OVEST
- 4.3 INTERVENTI DI VIABILITA' ED ACCESSO
RICONFIGURAZIONE VIABILITA' ZONA ARRIVI - NUOVO CURB ARRIVI
- 4.4 INTERVENTI DI VIABILITA' ED ACCESSO
VARCO LATO PALERMO E AREA RFI E NUOVA VIABILITA'
- 4.5 INTERVENTI DI VIABILITA' ED ACCESSO
PARCHEGGIO FRONTE STAZIONE - RIMOZIONE SOPRAELEVAZIONE
- 4.6 INTERVENTI DI VIABILITA' ED ACCESSO
PARCHEGGIO LATO TRAPANI
- 5.1 EDIFICIO SERVIZI
PALAZZINA SERVIZI
- 5.2 BLOCCO SERVIZI LATO TRAPANI
BLOCCO TECNICO, UFFICI HANDLER, SERVIZI AIRSIDE, POTENZIAMENTO CABINE ELETTRICHE, RETI ELETTRICHE MT E CUNICOLI TWR ENAV
- 5.3 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
AREA LOGISTICA
- 5.4 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
AREA TECNICA GESAP FASE 1
- 5.5 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
NUOVA AREA CARGO
- 5.6 IMPLEMENTAZIONE STRUTTURE AIRSIDE
CANALE SANITARIO
- 5.7 IMPLEMENTAZIONE SERVIZI AIRSIDE
TERMINAL VOLI SENSIBILI
- 6.1 INTERVENTI VARI
DEMOLIZIONE EDIFICIO CENTRALE TECNOLOGICA-DEMOLIZIONE INCENERITORE E DEPURATORE
- 6.2 INTERVENTI VARI
DEMOLIZIONE EDIFICI 16 E 17 ED AMPLIAMENTO PARCHEGGIO RENT A CAR

- 6.3 INTERVENTI VARI
CONSOLIDAMENTO COSTONE ROCCIOSO
- 6.4 INTERVENTI VARI
PARCO A MARE E PERCORSO DI VISITA
- 6.5 MANUTENZIONE STRAORDINARIA
RIFACIMENTO PISTA-MANUTENZIONE STRAORDINARIA PISTE 07-25 E 02-20
- 6.6 MANUTENZIONE STRAORDINARIA
RIFACIMENTO MANUTENZIONE TUNNEL METROPOLITANA AREA RFI
- 6.7 INTERVENTI VARI
AREA DI SEDIME DA ACQUISIRE
- 6.8 MANUTENZIONE STRAORDINARIA
MANUTENZIONE STRAORDINARIA
- 6.9 INTERVENTI VARI
AREA DI SEDIME DA ACQUISIRE - PORTA OCCIDENTALE
- 7.1 TUNNEL MINIMETRO ALLACCIATO CEFALU'-TRAPANI
- 7.2 UFFICI DIREZIONALI
- 7.3 AREA TECNICA GESAP FASE 2
- 7.4 HANGAR
- 7.5 AMPLIAMENTO PIAZZALE AEROMOBILI
- 7.6 VIABILITA' AREA TECNICA
- 8.1 DISTRIBUTORE CARBURANTE LATO TRAPANI
- 8.2 DISTRIBUTORE CARBURANTE LATO PALERMO
- 8.3 HOTEL 120 CAMERE
- 8.4 FORESTERIA ENTI DI STATO



I due ambiti del parco sovrapposti al Master Plan dell'aeroporto

4 - VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ DELL'OPERA CON IL QUADRO NORMATIVO

Sull'area persistono vincoli territoriali e paesaggistici che ne indirizzano e prefigurano la destinazione a parco pubblico. In particolare l'area è sottoposta ai seguenti vincoli paesaggistici e di inedificabilità:

- rientra pressoché integralmente nella fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia che la Legge n. 431 del 8 agosto 1985 sottopone a vincolo paesaggistico;
- rientra pressoché integralmente nella fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia che l'art. 142 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, "Codice dei beni culturali e del paesaggio", sottopone a tutela;
- rientra integralmente in tutta la sua porzione orientale e solo parzialmente in quella antistante l'aerostazione nel limite di edificabilità della costa, esteso a 150 metri dalla battigia, previsto dalla L.R. n.78 del 12.06.1976.

Sulla zona gravano inoltre vincoli diversi:

- i limiti di inedificabilità e di altezza massima degli edifici previsti dalla legge 58 del 1963 per le zone aeroportuali;
- la fascia di rispetto delle vie di comunicazione per quanto concerne l'autostrada.

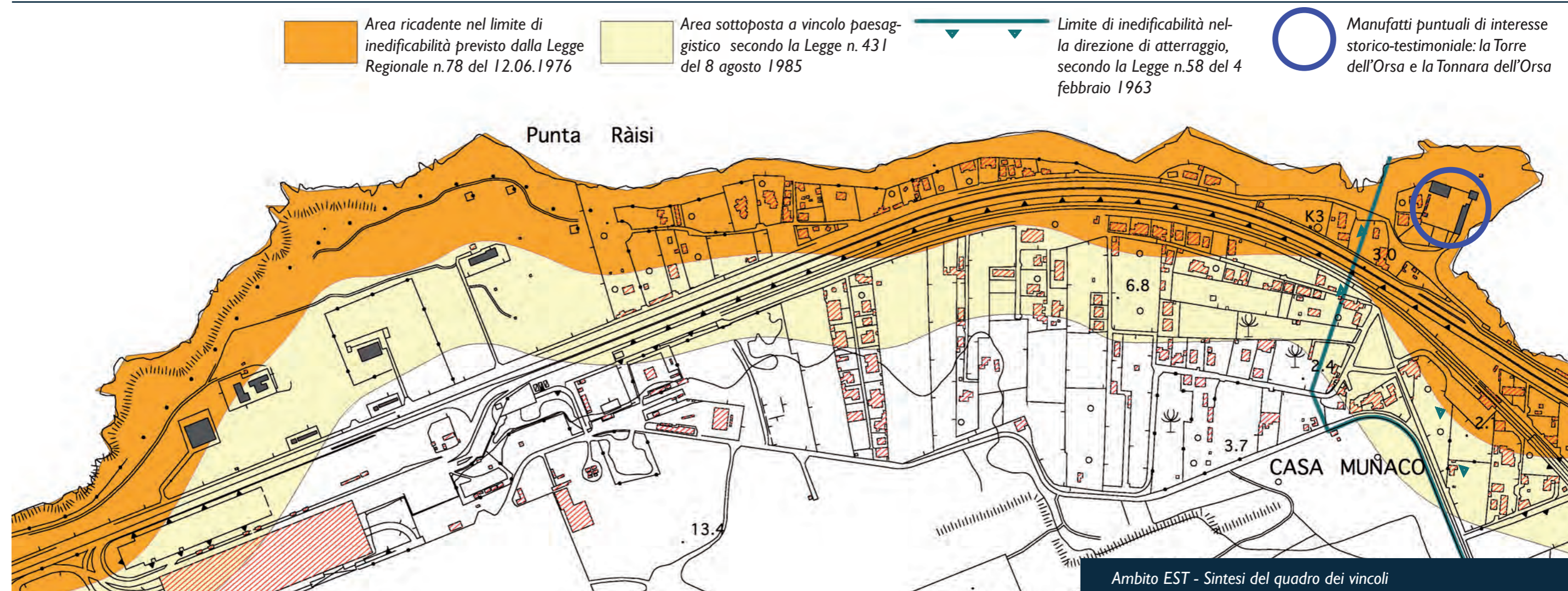
Nella zona oggetto dello studio sono presenti due siti riconosciuti come beni archeologici da sottoporre a tutela, entrambi situati in prossimità della Torre Molinazzo, definiti come:

- a) Piccole cavità, probabilmente riferibili a tombe dell'età del rame;
 - b) Resti di un molo e alcune costruzioni databili ad età tardo-romana.
- Dal punto di vista dei Beni puntuali sono presenti tre manufatti riconosciuti come di interesse storico-testimoniale: la Torre Molinazzo, situata nel recinto aeroportuale nell'Ambito Ovest, la Torre dell'Orsa e la Tonnara dell'Orsa, in prossimità del limite EST dell'area studio. Nel presente studio si sottolinea l'opportunità di inserire in tale elenco anche l'area di cava delle macine da mulino individuata non lontano dalla Punta Raisi.
- IL PRGC di Cinisi infine (adottato con Delibera del Consiglio Comunale n.4 del 06/04/04 e successivamente approvato dall'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente della Regione Siciliana con Decreto Dirigenziale n.1446 del 20/12/06) assimila l'intera area costiera alle parti di territorio destinate ad usi agricoli, ma con i vincoli già indicati, imposti dalla L.R. n.78 del 76. Lo strumento individua anche i tre manufatti della Torre Molinazzo e della Torre e Tonnara dell'Orsa come 'Beni di valore architettonico da salvaguardare'.

5 - ACCESSIBILITÀ

Per la sua collocazione privilegiata, l'area studio si avvale delle infrastrutture di accesso all'aeroporto stesso, e risulta quindi assai facilmente raggiungibile sia dal territorio circostante (Cinisi dista circa 3 Km, Terrasini è posto al limite ovest dell'area parco), che dal capoluogo, (dalla quale dista circa 30 Km). Buoni sono i collegamenti con la rete viaria, anche autostradale, nonché con il Servizio Ferroviario Metropolitano di Palermo, Inoltre lungo il perimetro interno dell'Ambito Est corre un percorso carrabile secondario, a ridosso dell'edificazione residenziale stagionale e sino alla Tonnara, che può essere inteso come un percorso di servizio per il parco stesso.

Parcheggi sono disponibili ad entrambi le testate dell'area parco; l'Ambito OVEST si avvale dei parcheggi posti in prossimità della spiaggia, che possono ancora essere integrati, l'ambito EST può usufruire delle aree sosta dell'aerostazione, e di quelle poste in prossimità della Tonnara.



6 - UNA FORTE IDENTITÀ

L'area di riva, interessata da questo studio, presenta una forte identità, determinata da una serie di situazioni diffuse e di elementi puntuali, che risultano potenzialmente di grande interesse per la creazione di un'area parco. Nella generalità l'area è segnata da una conformazione morfologica originata dalla erosione del basso tavolato roccioso che costituisce la piana aeroportuale, che lentamente digrada verso il mare. La compromissione dell'area di riva, all'interno dell'area del sedime aeroportuale, è decisamente limitata e questo valore paesaggistico è accresciuto dal fatto che, proprio dalla riva, si coglie pienamente lo scenario ambientale, costituito della piana costiera abbracciata dalla catena dei monti di Cinisi e in primo luogo dal Monte Pecoraro.

Ma a questa diffusa qualità paesaggistica si aggiungono altri elementi che rendono l'area di particolare valore. Nel suo breve sviluppo, si rintracciano infatti testimonianze importanti dell'uso antropico storico della costa, e si incontrano interessanti particolarità dell'ecosistema vegetale e del substrato geolitologico su cui quest'ultimo si impianta.

Contemporaneamente l'area si presenta come molto fragile, perché di modesta estensione e perché il suo carattere, di forte naturalità, è costantemente minacciato dalla privatizzazione, nell'area in prossimità della Tonnara, e dalla collocazione disattenta di manufatti connessi alle reti di servizio nell'area aeroportuale.

6A - IL PAESAGGIO

Il tratto costiero in esame, caratterizzato da roccia affiorante, presenta un profilo frastagliato, con una morfologia a calette e promontori, di notevole fascino per la diversità di forme che la riva assume nei vari ambiti, anche in relazione alla composizione geologica e alle modalità dell'erosione.

Dalla riva, sia dalla parte antistante il Terminal, che dal promontorio della Torre Molinazzo, ambiti che non sono stati compromessi dall'edificazione, è possibile percepire e apprezzare pienamente l'interesse e la grandiosità dell'anfiteatro morfologico che racchiude la piana di Cinisi.

L'area individuata come parco costituisce quindi un punto panoramico privilegiato, per rileggere la monumentalità della scena ambientale: con la stretta piana marina incorniciata e dominata dagli imponenti rilievi di natura calcarea che delimitano il paesaggio costituendone lo sfondo. Un quadro paesaggistico che nel resto della costa è stato invece compromesso dalla proliferazione edilizia e dalla cesura operata dal doppio fascio infrastrutturale di autostrada e ferrovia.

Una scena altamente suggestiva si presenta dunque all'occhio di un possibile visitatore dell'area parco, il quale può scorgere il graduale e pur netto passaggio dal paesaggio costiero a quello montano attraverso una sequenza ininterrotta di piani visivi che conducono fino al limite superiore della cornice di monti.

La piana rocciosa situata all'interno dell'area studio perimetrata, presenta, in

entrambi gli ambiti individuati, due distinte situazioni ambientali:

- quella del tavolato roccioso nudo (decisamente più evidente nell'Ambito Est dove il sub-strato geologico è più compatto) che occupa la porzione più estrema della riva con vegetazione spontanea sporadica;

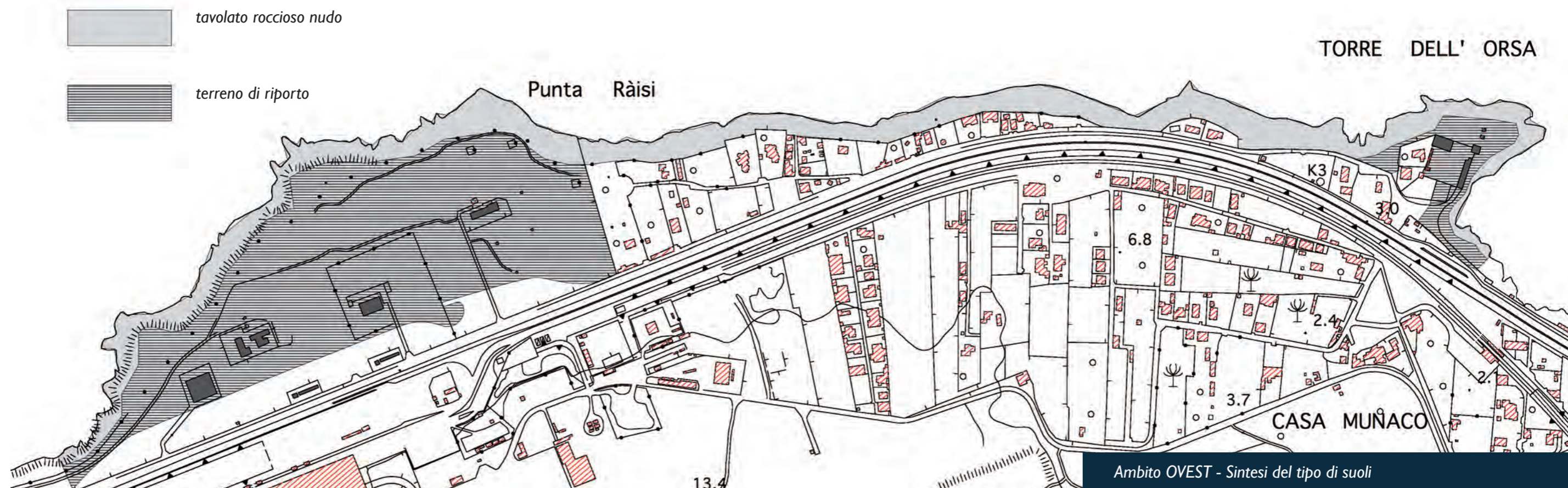
- quello della porzione più interna dove gli interrimenti, sia naturali, che artificiali, hanno dato origine ad un ambiente di gariga costiera.

Le due distinte fasce vegetazionali, costruiscono un'unità estetica apprezzabile anche grazie alle mutevoli cromie conferite dalla vegetazione spontanea che colonizza i due areali, ponendosi in continuità visiva con i brani di macchia che in lontananza risalgono le pendici dei rilievi.

Alle estremità si presentano poi due distinti e originali episodi paesaggistici, due baie che fungono da introduzione all'area parco.

L'Ambito OVEST ha inizio con la baia su cui si affaccia l'abitato di Terrasini, dove è la breve spiaggia sabbiosa, visualmente limitata dalla bassa falesia del promontorio di Torre Molinazzo.

L'Ambito EST si conclude con la cala dominata dal complesso della Tonnara dell'Orsa.





*Dalla riva è possibile percepire pienamente l'anfiteatro morfologico che chiude la piana di Cinisi.
Nella foto superiore il promontorio della Torre Molinazzo e la costa di Terrasini, in quella inferiore l'ambito antistante il Terminal*

**6B - BENI DI INTERESSE ARCHEOLOGICO, ARCHITETTONICO
E STORICO-TESTIMONIALE**

L'uso storico antropico della costa, all'interno dell'area in questione, è testimoniato da una sequenza di situazioni puntuali, le quali rimandano alle vicende del luogo nel tempo.

Percorrendo la riva si incontrano infatti lacerti afferenti a utilizzi antichi, tracce di luoghi di lavoro, costruzioni storiche.

I punti di maggiore interesse, procedendo da ovest a est, sono costituiti da:

- **La Torre Molinazzo che ha in sua prossimità due ambiti di interesse archeologico;**
- **L'area di cava da cui si estraevano in passato macine da mulino;**
- **Il complesso che accoglie all'interno del medesimo perimetro murario la Torre dell'Orsa e la Tonnara dell'Orsa;**
- **Due casematte;**
- **Una probabile peschiera.**

Ambiti di interesse archeologico in prossimità della Torre Molinazzo

La prima localizzazione riguarda alcune cavità, a meridione della torre, scavate nel banco calcarenitico rionosciute come possibili tombe dell'età del rame.

Alcune centinaia di metri più a nord della torre, in prossimità di una piccola cala, affiorano i resti di un molo e di alcune costruzioni genericamente databili ad età tardo-romana o bizantina. Per la sua conformazione a cala, la presenza di una spiaggia e di una scogliera affiorante a breve distanza dalla riva che funge da frangiflutti, il sito deve essere stato utilizzato come approdo sino a tempi non lontani.

La Torri Molinazzo e dell'Orsa

La costa che fronteggia l'area aeroportuale è caratterizzata dalla presenza di tre torri, erette per scopi difensivi e di controllo del territorio fra i secoli XIV e XVII. Esse sono, da ovest a est, la Torre Molinazzo, la Torre dell'Orsa, annessa all'omonima Tonnara, e la Torre Pozzillo. Pur se il terzo manufatto non è compreso nell'area parco, la sequenza delle tre torri, segna alla grande scala la costa di Punta Raisi costituendone un forte riferimento visivo. La Torre Molinazzo, che delle tre presenta la struttura architettonica più integra (analoga a quella della Torre Pozzillo), è situata nella zona occidentale dell'area aeroportuale, lungo la riva che guarda l'abitato di Terrasini. Di pianta quadrangolare, a base scarpata disegnata da contrafforti angolari, presenta alla sommità in corrispondenza di due angoli opposti una sequenza di mensoloni lavorati in pietra, di diversa profondità, destinati a reggere uno sporto scomparso. Pur se la struttura nella generalità si presenta staticamente solida, necessita di urgenti interventi di consolidamento e restauro in primo luogo nella parte di coronamento, dove i mensoloni sono in pericolo di crollo.

La Torre dell'Orsa, anch'essa a base quadrata, ma alterata dalla sua inclusione nella tonnara, è invece priva di base scarpata.

La Tonnara dell'Orsa

In adiacenza con la Torre dell' Orsa, venne edificata una tonnara, la cui presenza è testimoniata già nel XIV secolo. Per lungo tempo gestita direttamente dai monaci benedettini, è legata profondamente alla stessa costituzione dell'abitato di Cinisi e alla formazione storica del suo territorio.

L'organizzazione compositiva attuale della tonnara risale alla seconda metà del XVI secolo, quando il complesso venne ingrandito e restaurato, assumendo l'aspetto attuale e inglobando la torre trecentesca.

Il recinto della tonnara ha pianta quadrata, con un cortile interno cinto da spesse mura. Vi si accede attraverso un arco ogivale, l'ingresso principale, alla destra del quale è situato un palazzetto a due livelli, che aveva al piano terra i magazzini e ambienti di lavoro e al piano superiore l'abitazione del rais.

Sulla sinistra seguono stanze da lavoro e la taverna; tutti gli ambienti hanno caratteristiche volte a botte in pietra. Nell'angolo vicino al mare, a chiudere la cinta muraria, si staglia la torre, a due elevazioni e pianta quadrata.

A sinistra della torre si trova un grande locale con archi rampanti, la "trizana", dove venivano ricoverate le barche. Nel muro di traverso è stato ricostruito l'"appendituri" che serviva per appendere i tonni dopo l'eviscerazione. Nel complesso si trova inoltre una cappella, piccola costruzione quadrata dedicata alla Vergine, e, infine, il "rivellino", postazione militare con feritoie e caditoie, anch'essa a pianta quadrata, dalla quale si controllavano i movimenti nell'entroterra. Adiacente a questo torrione si può osservare il sistema di raccolta delle acque, con pozzo e cisterna, il lavatoio e il forno. La posizione della tonnara dell'Orsa non fu mai fortunata per via della vicinanza di altre tonnare che intercettavano i tonni e venne del tutto abbandonata all'inizio del Novecento.

La tonnara, di proprietà pubblica, è stata restaurata pochi anni fa con un intervento della Soprintendenza di Palermo; la provincia regionale di Palermo ha impegnato 1.265.000 euro per il rifacimento della strada che collega Torre Pozzillo con la tonnara stessa.

Il Comune di Cinisi, da qualche anno, ha iniziato a valorizzare il complesso con una serie di iniziative culturali e di intrattenimento diverse; la tonnara è stata ad esempio la sede del Cinisi Jazz Festival 2007.

Ogni anno Legambiente promuove nel complesso convegni di tutela ambientale (Salvalarte Sicilia) e mostre collettive di pittura e artigianato locale. Esistono varie ipotesi per la sua ulteriore valorizzazione, come il progetto proposto dall'Associazione Mare Vivo per collocarvi un polo scientifico e culturale per la promozione e la diffusione dei temi legati al mare e alla tutela del suo patrimonio naturale e archeologico.

La vocazione espositiva e museale del complesso, su tematiche rivolte all'ambiente marino e costiero, è palese pur se va meglio indagata e precisata.

Il complesso è stato inserito nella Rete dei musei e degli enti di ricerca e tutela del patrimonio culturale e marino del Mediterraneo, di cui è capofila il Museo regionale Palazzo d'Aumale di Terrasini, secondo un progetto finanziato dal Por Sicilia 2000-2006, che vuole promuovere la conoscenza e la salvaguardia del patrimonio naturalistico del Mediterraneo.

Il complesso della Tonnara dell'Orsa*L'area della cava delle macine*

La cava delle mole: l'area di estrazione delle macine da mulino

La presenza della Torre Molinazzo sulla riva dell'area aeroportuale testimonia, con la sua denominazione, il legame dell'area con lo scomparso mondo dei mulini che dovevano essere frequenti nella produttiva piana di Cinisi, dove più volte ricorre, sotto varie forme, il toponimo di 'mulino'.

A quel mondo è legato un ambito della costa fronteggiante l'aerostazione, sin qui non segnalato ma assolutamente meritevole di protezione, dove in prossimità della riva, laddove la formazione geologica di arenaria cementata da calcare appare più compatta e regolare, si trova un sito di estrazione di macine da mulino.

L'area, che occupa una superficie di alcune migliaia di metri quadri, presenta i segni evidenti dei cavi cilindrici lasciati dalle macine, alcune delle quali, evidentemente fessurate durante l'estrazione, non sono più state estratte, rimanendo in situ.

Seppure non siano state sin qui condotte ricerche d'archivio per datare il periodo di attività della cava, si distingue una zona di lavorazione più antica, relativamente estesa e posta in prossimità della riva, che prosegue anche sotto il livello medio della marea. In quest'area, parzialmente erosa, rimangono le tracce dell'estrazione di centinaia di mole, le quali vennero probabilmente distribuite per mezzo di imbarcazioni anche lungo la costa.

L'estrazione deve essere continuata sino a decenni non troppo lontani, soprattutto nella fascia più interna del tavolato roccioso, dove i segni dei tagli operati appaiono più netti.

È purtroppo in questa zona che l'area ha subito le maggiori manomissioni, sia per il parziale interrimento derivato dalla costruzione dell'aeroporto, sia per la recente realizzazione di nuovi scarichi delle acque chiare, particolarmente impattanti nella loro configurazione, e che non hanno preso in considerazione nel loro tracciato la presenza della cava.

Nonostante questa parziale alterazione, che ha investito però fortunatamente solo la fascia più interna, l'area di estrazione delle macine costituisce un sito di grande interesse storico-culturale meritevole di salvaguardia.

La peschiera, le casematte

Lungo la riva, all'interno dell'area studio, si trovano altre situazioni puntuali che testimoniano dell'uso antropico storico della costa, come un paio di casematte risalenti all'ultimo conflitto e un bacino collegato con il mare aperto, probabilmente una peschiera artificiale, posta in prossimità della Tonnara dell'Orsa.

Seppure di interesse minore, anche questi manufatti costituiscono un motivo di caratterizzazione di specifici ambiti dell'area.

L'area della piana fra i comuni di Cinisi e Terrasini con la Torre Molinazzo sullo sfondo

La peschiera



Cavi cilindrici lasciati dalla estrazione delle macine da mulino



6C - GEOLOGIA E VEGETAZIONE SPONTANEA: L'ECOSISTEMA DELLA RIVA

La fascia di riva oggetto dello studio è caratterizzata dalla presenza di un tavolato roccioso, fortemente inciso, su cui cresce una vegetazione di scogliera. La struttura geologica è dunque una componente importante del paesaggio dell'area di cui si valuta la trasformazione in parco, al pari della ricca vegetazione spontanea, che proprio dalla interconnessione con la complessità del sub-strato geologico, deriva la sua vitalità e diversità. Il tavolato roccioso è infatti profondamente fessurato per l'azione congiunta della erosione marina, degli agenti atmosferici, della diversa conformazione geologica delle varie parti. Questa sua facies solcata da incisioni e cavità, lineari e puntiformi, ha un ruolo nella costruzione dell'ecosistema della riva; infatti è sfruttando quegli anfratti offerti dalla roccia, che la vegetazione di scogliera ha potuto impiantarsi, costituendo un habitat di estremo interesse indissolubilmente congiunto con il sub-strato geologico. Inoltre, mentre nella zona prossima al mare il tavolato risulta nudo ed esposto, nella sua parte più interna esso è stato naturalmente rivestito o ricoperto dagli interri originati dalla costruzione dell'aeroporto. Questa situazione dà luogo ad una seconda fascia vegetazionale totalmente dissimile da quella di riva.

L'area parco presenta dunque due distinte zone vegetazionali dotate di propria identità e con composizione floristica diversa:

- A - La scogliera
- B - La gariga

Caratteristiche morfologiche e geolitologiche della riva

La fascia costiera di cui si ipotizza la conversione in parco è nella generalità costituita da calcarenite, stratigraficamente attribuibile al Tirreniano (Pleistocene). Si tratta di arenarie molto grossolane ad elementi bioclastici, ricche di fossili e nel complesso ben cementate, con cemento di natura calcarea.

La calcarenite propriamente detta è presente in tutta la zona orientale della fascia di riva e diviene sempre più compatta muovendosi verso est, in essa spesso si rinvencono resti di gusci calcarei di fossili.

La porzione più occidentale dell'area (pressoché l'intero Ambito OVEST e la parte estrema dell'ambito EST) presenta invece una facies detritica o conglomeratica, con clasti, detriti cementati, e interposizione di straterelli siltitici. Questa variabilità del grado di cementazione determina una differente porosità, che influenza di conseguenza la permeabilità locale della roccia e le forme della sua erosione. Sempre abbondanti e interessanti sono gli affioramenti fossiliferi in cui si rinvencono *Pecten* e frantumi di molte altre conchiglie

La vegetazione di scogliera

La successione vegetazionale ha inizio a ridosso della linea di costa con le piante pioniere, specie a ciclo vegetativo breve e adattate a vivere in un habitat con condizioni estreme. Si tratta per lo più di vegetazione arbustiva e discontinua, costituita da specie adattate alle condizioni di aridità e di aerosol tipiche di questo suggestivo tavolato marino.

Questa prima fascia vegetazionale, tipicamente di scogliera, presenta piante alofite, capaci cioè di vivere in un ambiente ricco di salinità, con specie come *Crithmum maritimum*, *Medicago marina* e *Salicornia*.

Le singole piante sfruttano le fessure e le crepe della roccia per radicarsi. In alcune specifiche zone, al di sopra del tavolato roccioso, si accumulano i resti delle posidonie che crescono sui fondali della zona e che, una volta morte vengono portate a riva dalle correnti marine. Su questi resti si impianta costituendo piccole praterie, l'*Agropyron junceum*, una specie erbacea detta 'gramigna delle spiagge'.

La gariga

La seconda zona vegetale si sviluppa sul pianoro man mano che ci si allontana dalla linea di costa. Nella parte più interna del litorale si sviluppa infatti una gariga costiera, una associazione vegetale tipica dei terreni calcarei e rocciosi delle regioni mediterranee, costituita da palme nane e bassi arbusti, tra i quali vegetano abbondanti specie erbacee.

Il suolo intervalla ampi tratti di terreno pietroso e nudo e tratti più erbosi, laddove i riporti di terreno sono stati più consistenti.

La parte più interessante di questa formazione è rappresentata dalla gariga a *Chamaerops humilis*, la palma nana (pianta ampiamente presente anche nell'area di Capo Rama), un vero elemento botanico di possibile caratterizzazione del parco, giacché questa è l'unica palma spontanea presente in Europa. È inoltre legata alle tradizioni popolari per l'uso che le comunità costiere facevano di alcune sue parti; numerosi sono i nomi dialettali che le sono stati attribuiti. La palma è presente in una porzione limitata dell'Ambito EST

Per il resto la formazione vegetale è caratterizzata da vegetazione bassa, in estate rinsecchita, ma che rinvigorisce con le piogge autunnali e invernali, divenendo un paradiso botanico nel corso della primavera.

La gariga



La scogliera: la vegetazione, resistente alla salinità, sfrutta le fessurazioni del tavolato roccioso per radicarsi



6D - ANALISI DEI PUNTI DI FORZA, ELEMENTI DI CRITICITÀ

L'area studio presenta dunque una serie di punti di forza e **potenzialità** che sono così riassumibili:

- Un paesaggio ancora vigoroso, soprattutto se correlato alla diffusa urbanizzazione dell'area in cui questo brano di territorio è inserito.
- Una concentrazione di beni storici afferenti a epoche diverse e campi di attività vari; fra questi riveste particolare interesse il complesso della Tonnara dell'Orsa, che offre ambienti già restaurati e di possibile supporto alle attività del parco.
- Una presenza di aree di pregio naturalistico e una generale continuità ambientale.
- Una buona qualità delle acque marine.
- Una facile accessibilità, che va però riorganizzata, in relazione alla possibilità di inserimento di parcheggi, percorsi pedonali e ciclabili,

Di converso sono presenti vari elementi di **criticità**, così individuabili:

- Tendenza alla compromissione ambientale nella parte fronteggiante l'aerostazione: per l'apertura di percorsi di servizio; lo scavo delle reti di scarico delle acque chiare, secondo tracciati che non valutano la qualità dell'ambiente attraversato e le tracce storiche presenti; la messa in opera di manufatti, legati alle reti, particolarmente impattanti; l'uso come discarica occasionale.
- Tendenza alla compromissione e alla strisciante privatizzazione, della zona antistante l'edificazione residenziale stagionale posta fra l'aerostazione e la tonnara, con possibile inquinamento derivante dagli scarichi nella stagione estiva.
- Scarsa valorizzazione delle emergenze storico – culturali e naturali ai fini della fruizione e messa a sistema.
- Aspetto oltremodo trasandato e casuale del lungomare Cinisi-Terrasini

CRITICITÀ

I lavori di realizzazione degli scarichi di acque bianche aeroportuali hanno investito l'area più interna della cava; le strade di servizio alterano la garriga; i manufatti di pozzetti e condotti sono fortemente impattati



L'edilizia stagionale, in parte abusiva, stringe da vicino e tende a privatizzare la costa nel tratto orientale dell'area, in prossimità della Tonnara



ATLANTE DEI PAESAGGI DI RIVA - AMBITO OVEST



ATLANTE DEI PAESAGGI DI RIVA - AMBITO EST



ATLANTE DEI BENI DI INTERESSE ARCHITETTONICO E STORICO-TESTIMONIALE

Resti murari riconducibili a un molo antico e a costruzioni di servizio all'approdo



La Torre Molinazzo



La Torre e la Tonnara dell'Orsa



La cava delle macine da mulino



La cava delle macine da mulino



La peschiera



Le casematte



ATLANTE FLORISTICO - L'AMBIENTE DELLA SCOGLIERA ROCCIOSA

Salicornia fruticosa



Medicago marina

Capparis spinosa





Crithmum maritimum



Agropyron junceum
(gramigna delle spiagge)



L'infiorescenza a ombrella del Crithmum maritimum



ATLANTE FLORISTICO - L'AMBIENTE DELLA GARIGA

Chamaerops humilis



Euphorbia paralias (euforbia marittima)



Geranium molle



Silene sericea



Glaucium flavum (papavero cornuto)



Lagurus ovatus



Asteriscus maritimus



Scolymus hispanicus (cardo scolino)

ATLANTE DELLE CARATTERISTICHE GEO-LITOLOGICHE



La porzione più occidentale della riva presenta erosioni rotondegianti originate dalla scarsa cementazione

Un Pecten fossile



Erosioni alveolari



La porzione centrale della riva è costituita da calcarenite compatta segnata da fessurazioni e erosioni lineari



La porzione orientale della riva è costituita da calcarenite con piani di stratificazione con diversa cementazione

7 - VERSO UN PARCO STORICO-NATURALISTICO

L'area di riva che fa da cornice settentrionale al complesso aeroportuale palermitano è un'area di elevato valore ambientale, giacché presenta una serie di emergenze paesaggistiche, naturalistiche, storico-culturali.

Costituisce dunque un brano irrinunciabile del paesaggio locale, ma nello stesso tempo i suoi punti più caratteristici risultano, nell'attualità, poco conosciuti e prevalentemente inaccessibili, giacché situati per lo più all'interno dell'area aeroportuale. Ma proprio da questa collocazione, apparentemente incongrua, derivano le grandi potenzialità del sito, in rapporto all'infrastruttura a cui si affianca e da cui possono derivare soluzioni progettuali originali e opportunità per valorizzare i caratteri di questo specifico litorale. L'area infatti offre opportunità diverse:

a - Presenta una insostituibile valenza quale area di mitigazione e compensazione degli effetti indotti sul paesaggio e sull'ambiente dalle trasformazioni in corso e future dell'aeroporto.

b - Può costituire un elemento di identità e caratterizzazione dell'aeroporto stesso, in un periodo di forte competizione fra le diverse strutture aeroportuali.

L'attenzione ambientale è infatti una valenza che si sta esprimendo anche in

altri aeroporti. Ad esempio a Barcellona, dove, anche in relazione ai programmi di ampliamento della struttura, si è scelto di caratterizzare l'aeroporto in senso naturalistico. A tale scopo è stata acquisita una zona umida boscata di riva, di 90 ettari, che delimita il sedime delle piste lungo la riva marina, e che costituirà un collegamento fra due riserve naturali già esistenti.

c - Può configurarsi, per i passeggeri che fruirono dell'aerostazione, di una presentazione dell'ambiente della Sicilia. Si può infatti pensare al parco come ad una sorta di 'cartolina', attraverso la quale percepire la straordinaria varietà del patrimonio storico e naturalistico che l'isola offre.

Tali opportunità andranno meglio definite e sviluppate attraverso la configurazione attenta di un'area parco, che permetta la conoscenza e fruizione dell'area stessa sia da parte dei viaggiatori in transito, che da parte degli abitanti del territorio, **Tale fruizione, garantirà nel tempo anche una migliore conservazione dell'area di riva, oggi sottoposta a vari vincoli di tutela, ma nella realtà in costante e continua erosione dei suoi caratteri**, come è stato indicato nelle pagine precedenti,

L'apposizione semplice di vincoli non risolve infatti il problema della conservazione della natura, né blocca i processi di progressivo degrado. La strada da percorrere è quella della 'conservazione attiva', che pure avendo come obiettivo primario la salvaguardia dei valori naturalistici e storico-culturali di pregio, non escluda la fruizione di queste risorse.

7A - LINEE GUIDA PER UN PROGETTO INTEGRATO

La varietà dei paesaggi e dei micro-ecosistemi della riva prodotti dal rapporto fra vegetazione e substrato geologico, le diverse testimonianze storico-culturali che si succedono lungo la costa, spingono a formulare un progetto di conservazione e valorizzazione basato su:

- La suddivisione dell'area in ambiti spaziali, caratterizzati dalle diverse specificità paesaggistiche e con differenti modalità d'uso. Prevalentemente di riserva di naturalità per l'Ambito OVEST, prevalentemente di parco storico-naturalistico pubblico per l'Ambito EST.

- La creazione di percorsi di visita tematici. Un sistema di sentieri storico-naturalistici che colleghi, renda percepibili e apprezzabili i diversi ambiti e le differenti valenze che sono state segnalate nelle pagine precedenti.



Vedute dell'area di riva dell'aeroporto di Barcellona, dove è in corso di costituzione un'area a parco naturalistico fra le piste e il mare

7B - L'AMBITO OVEST: DAL LUNGOMARE ALLA RISERVA NATURALE

L'Ambito OVEST, del parco, per via del suo posizionamento rispetto alle piste dell'aeroporto, che hanno determinato la pressoché totale inaccessibilità dell'area, ha come propria caratteristica la presenza di una gariga particolarmente estesa e ben sviluppata, con una vegetazione consistente. La relativa tranquillità che l'area offre è anche utilizzata dall'avifauna che ne ha fatto un luogo di nidificazione privilegiato.

Queste sue caratteristiche spingono a prevedere per il sito un futuro di riserva naturalistica integrale.

Contemporaneamente però il promontorio conserva, lungo il suo perimetro occidentale, alcune testimonianze storico-culturali di forte interesse: la Torre Molinazzo e le tracce dell'antico approdo. Inoltre dalla sponda rivolta a meridione si aprono vedute di elevato interesse paesaggistico, che abbracciano la piana costiera con l'anfiteatro di montagne che la limita e l'intera costa di Terrasini fino a Capo Rama e al Golfo di Castellamare.

Risulta allora opportuno valutare la compatibilità, con le esigenze di sicurezza dell'aeroporto, di una passeggiata/sentiero pedonale che colleghi il porto di Cinisi-Terrasini con la torre e il vicino sito archeologico, percorrendo l'estremo perimetro del promontorio.

L'ipotesi di realizzare un percorso pubblico che si diriga verso la Torre Molinazzo è già stata presa in considerazione dal Comune di Cinisi, che ha fatto redigere il progetto di 'un asse pedonale attrezzato', che collega la spiaggia della spiaggia Magaggiari e la via del Mare con la torre Molinazzo. Il progetto, assegnato con delibera della Giunta Municipale, n° 212 del 24.04.1989, dopo tutte le approvazioni del caso è giunto alla commissione edilizia che ha espresso parere favorevole all'approvazione definitiva del progetto nel giugno 2000. Il progetto propone il congiungimento della spiaggia con la Torre Molinazzo e l'adiacente sito d'interesse archeologico attraverso un percorso di circa 1,5 Km.

Tale progetto potrebbe essere incluso in una formulazione di più ampio respiro, che preveda una sistemazione pedonale estesa sino al porto, anche in ragione delle valutazioni in corso per potenziarne la capacità ricettiva come approdo turistico.

7C - L'AMBITO EST: UN PARCO A EPISODI

L'area di riva dell'Ambito Est, meno gravato dai vincoli imposti dalla presenza delle piste aeroportuali, per il suo andamento prevalentemente longitudinale e la varietà degli elementi di interesse che si dispiegano lungo il suo sviluppo, si propone naturalmente come una sorta di parco lineare ad episodi tematizzati. La sua piena fruizione può avvenire attraverso un sentiero di visita, percorrendo il quale si seguono i capitoli di un racconto che narra la storia e il paesaggio dell'area,

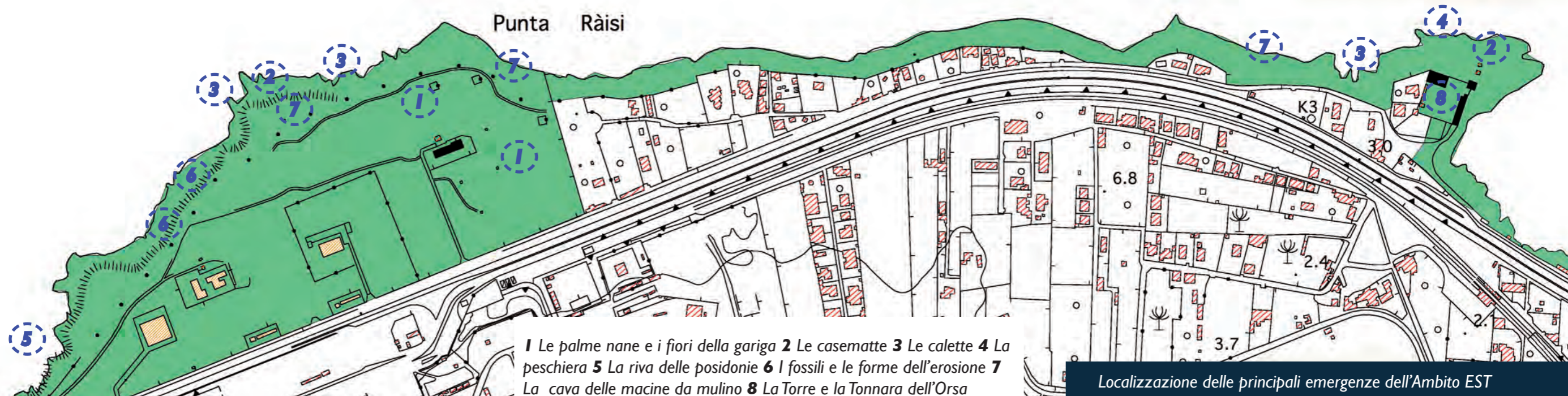
Proprio un percorso indirizzato e guidato appare l'elemento più idoneo intorno a cui organizzare la funzionalità di questa parte del parco e progettare la sua modalità di visita. Un ampio sentiero che attraversi il sito in tutto il suo sviluppo e offra la possibilità di avvicinarsi in modo ideale alla natura e alla storia di questa particolare zona costiera. Un percorso studiato per rendere gradevole la percorrenza, godere in modo confortevole degli scorci panoramici, con zone ombreggiate e sedute per la sosta.



Si tratterà dunque di immaginare un itinerario, lungo il quale incontrare un certo numero di stazioni numerate, per l'osservazione guidata dei punti panoramici come delle particolari caratteristiche ambientali e storico-culturali che si susseguono.

Percorrendo la costa da est a ovest si toccheranno i vari punti di interesse:

la costa delle posidonie con i resti di queste piante lungo la riva;
i fossili e le forme della erosione;
la cava delle macine da mulino;
le piante della scogliera;
l'ambiente delle palme nane;
le piante della gariga;
il sistema delle calette;
le casematte della guerra;
la peschiera;
la Torre la Tonnara dell'Orsa.



7D - IL PROGETTO PAESISTICO

L'analisi paesaggistica suggerisce una strategia di intervento per ambiti connotati in maniera tematizzata.

Per tali ambiti vengono individuate linee guida diverse: il prevalere di un carattere generale naturalistico non esclude la presenza e la sovrapposizione di più paesaggi contemporanei. Questa commistione di habitat naturali e antropizzati va inteso come strategia di formazione di un nuovo paesaggio culturale, in cui convivano l'attenzione a preservare i caratteri storico-naturalistici, con la fruizione turistica consapevole,

D'altra parte ogni litorale e brano di costa ha il suo *genius loci*, suoi specifici caratteri, problemi e potenzialità e pertanto le soluzioni progettuali più innovative sono il frutto di peculiarità specifiche, della reinterpretazione e messa in valore del luogo. E l'area di costa che fronteggia l'aeroporto, pur se trasformata in parco, non può non derivare la sua specifica identità dalla presenza della grande infrastruttura e del flusso di passeggeri che lo utilizza, che permette di ampliare la gamma delle esperienze sensoriali e delle relazioni possibili, fisiche e sociali, esaltando quella specificità che conferisce ad ogni luogo il suo carattere di unicità.

Il lungomare della spiaggia fra Cinisi e Terrasini può divenire un'elegante passeggiata marittima alberata, connessa al porto turistico e aperta alla scena ambientale.

Ambito OVEST

Il porto e la spiaggia

L'area ospita un breve tratto di spiaggia molto frequentato e di grande pregio ambientale, e il porto di cui è in studio l'ampliamento con la finalità di aumentarne la ricettività di posti barca. L'aspetto attuale, oltremodo trasandato, non deve allontanare la possibilità di realizzare qui un'elegante passeggiata marittima alberata, connessa al porto turistico e aperta alla scena ambientale.

L'oggettiva vocazione turistica di quest'area va governata attraverso un progetto di paesaggio, che preveda il recupero complessivo del fronte mare, con il ridisegno della interezza dei suoi spazi pubblici e l'integrazione a questi delle minute attività private. La strada litoranea in tutti i suoi spazi, gli ambiti di parcheggio, la spiaggia, il corredo verde, il sentiero che da quest'area potrà dirigersi verso la Torre Molinazzo, e che va inteso come uno spazio di sosta e passeggio per godere della vista sul golfo, devono integrarsi in un progetto unitario di rigenerazione del paesaggio della riva.

La riserva integrale

Il promontorio su cui sorge la Torre Molinazzo costituisce un paesaggio costiero connotato dalla presenza di un habitat ecologico di grande pregio ambientale per la conservazione della flora e della fauna. La sua naturale vocazione è quella di costituire una riserva integrale, un conservatorio di naturalità, che si sposa altresì con le esigenze di sicurezza imposte dalla vicinanza con le piste. Al perimetro meridionale del promontorio un percorso fruibile e controllato, potrà dirigersi verso la torre e l'adiacente sito archeologico. Il tracciato di tale percorso, che potrebbe avere origine dalla estremità della spiaggia, potrebbe correre al di sotto della falesia messa in sicurezza (ed anzi essere integrato nelle opere di consolidamento) sino all'attraversamento dell'asse della pista aeroportuale, per poi risalire alla sommità del pianoro,

Un percorso obbligato, posto al limite meridionale del promontorio, può condurre dalla spiaggia alla Torre Molinazzo



Ambito EST

L'accesso al parco dal Terminal

La zona fronteggiante l'aerostazione potrà costituire una utile area filtro di accesso al parco, dove i passeggeri in transito, o provenienti dal territorio, troveranno tutti i primi servizi per rendere la loro visita interessante e piacevole: il centro informazioni, il parcheggio biciclette, il bar-ristorante, i servizi igienici. Questa fascia di attrezzature di modesta dimensione, insieme alla struttura alberghiera di cui è prevista la realizzazione dal Piano di sviluppo aeroportuale, sorgeranno tutte in un'area già totalmente compromessa dalla presenza di manufatti di servizio, alcuni in uso altri dismessi, di cui è auspicabile e prevista la totale rimozione.

La gariga

Nell'area intermedia del parco, fronteggiante l'aerostazione, dove è presente attualmente una formazione vegetazionale a gariga, l'obiettivo è quello della sua salvaguardia. Gli interventi previsti, relativi all'apertura di sentieri delimitati, non dovranno alterarne l'aspetto paesaggistico. La percorrenza dei visitatori avverrà esclusivamente lungo i sentieri obbligati (che potranno essere delimitati, anche con muretti a secco), connessi a punti di sosta attrezzati, o un percorso ciclabile. Sarà vietato l'attraversamento libero, per evitare che il suolo venga calpestato danneggiando l'ecosistema vegetale. L'area conterrà anche un percorso carrabile di servizio, già oggi presente, necessario alla manutenzione del parco e al collegamento con gli impianti di comunicazione che sorgono all'interno della zona.

La riserva delle palme nane

La porzione orientale della gariga, che già presenta una certa presenza di *Chamaerops humilis* (palma nana), dovrà vedere confermata questa vocazione e si proporrà come una piccola zona di riserva delle palme nane spontanee, elemento distintivo della riserva e dell'ambiente siciliano. Per la zona, interessata dal passaggio delle reti di servizio dell'aeroporto, andranno prese misure di risarcimento ecologico. Anche l'opportunità di un'integrazione della presenza di palme, rispetto all'attuale consistenza presenza, potrà essere valutata.

La scogliera

Per il tavolato roccioso della riva, con la sua straordinaria varietà ambientale, è prevista la totale salvaguardia. Il suo attraversamento avverrà lungo percorsi delimitati, parte dei quali potranno sorgere in lieve elevazione rispetto al piano roccioso e integrarsi a un sistema di terrazze-piattaforma, così da offrire una migliore visibilità dell'area e proteggere le strutture da mareggiate.

La Tonnara

L'area che accoglie il complesso della Torre e della Tonnara dell'Orsa potrà fungere da porta orientale del parco, accogliendo un piccolo museo e un bar-ristorante.



Percorsi delimitati, parte dei quali potranno sorgere in lieve elevazione rispetto al piano roccioso e integrarsi a un sistema di terrazze-piattaforma, con sedute e zone d'ombra, porteranno i visitatori a scoprire il paesaggio del tavolato roccioso di riva



8 - APPROFONDIMENTO: L'AMBITO EST

Dei due ambiti in cui può essere articolato il parco, quello orientale, posto in diretta comunicazione con il Terminal passeggeri, ne costituisce una sorta di accesso, anche per via del suo svolgimento che costeggia l'autostrada che da Palermo conduce all'aeroporto. Per questo motivo all'ambito è dedicato un approfondimento concernente i percorsi e le attrezzature di servizio che vi potranno essere accolte

Percorrere il parco

L'elemento centrale del disegno potrà essere costituito da un percorso pedonale integrato con il paesaggio, che attraversi l'intera fascia costiera e colleghi l'aerostazione con il limite nord-orientale dell'area parco. Il percorso, opportunamente segnalato, potrà partire direttamente dal Terminal passeggeri, scavalcare le strade di accesso e la zona parcheggi e penetrare direttamente nell'area naturalistica dirigendosi verso la riva, che dista solo 200 metri dall'aerostazione. I passeggeri in transito, o le persone in attesa, che debbano trascorrere qualche tempo all'aerostazione, avranno

così l'opportunità di fruire dello straordinario paesaggio della riva e delle attrezzature per rendere piacevole il percorso e la sosta che potranno venire collegate alla passeggiata.

Un secondo accesso al parco potrà avvenire della zona parcheggi, al servizio dei semplici visitatori dell'area.

Il terzo accesso, in corrispondenza della baia che fronteggia la Tonnara, sarà invece genericamente rivolto al territorio

Senza entrare nel dettaglio della modalità di configurazione dei percorsi, che dovranno essere precisate dal progetto, si può però ipotizzare che questi saranno principalmente costituiti da sentieri pedonali.

Vista però l'estensione longitudinale del parco, che supera i 2,5 chilometri, è opportuno anche prendere in esame l'opportunità di creare una pista ciclabile, che può correre per oltre metà del suo sviluppo, lungo la strada asfaltata che nell'attualità serve dall'interno la zona delle residenze stagionali. La pista, il cui inizio dovrebbe essere posto nell'area antistante l'aerostazione, dove può essere collocato un piccolo parcheggio in cui avere in consegna le biciclette, può attraversare l'area naturalistica della gariga e connettersi poi con la Tonnara.

Il sentiero pedonale che si snoderà lungo tutta la fascia di riva, potrà avere diverse configurazioni a secondo della caratteristica del fondo delle zone percorse:

- nella zona interna della gariga potrà essere realizzato a raso con l'ambito

Lunghezza dei percorsi del parco

lunghezza del sentiero pedonale
3.150 metri ca.

lunghezza della pista ciclabile
3.050 metri ca., di cui
1.650 metri ca. su percorso già asfaltato



Per l'uso lungo la pista ciclabile possono essere realizzate biciclette 'dedicate' con chassis stampato dal disegno e finitura particolari



Accessibilità e sistema dei percorsi

attraversato, con fondo in terra battuta stabilizzata ed elementi laterali di contenimento, anche sotto forma di muretti a secco;

- nella zona rocciosa della scogliera, dove l'attraversamento è più difficile, dovrà invece correre in elevazione ed essere costituito da una passerella staccata dal suolo, con piano in doghe di legno supportate da idonea struttura e corrimano laterali.

Lungo il sentiero, con modalità costruttive analoghe a quelle del percorso, potranno essere allestite piazzole di sosta per l'osservazione, il riposo, l'informazione storico-naturalistica.

La pista ciclabile percorre per metà del suo sviluppo la strada carrabile asfaltata già esistente, che funge da accesso per l'edificazione turistica costiera. Per il resto del percorso, la pista avrà una sede propria riservata, in terra stabilizzata.

Per quanto possibile la pista toccherà almeno alcuni dei punti paesaggistici più interessanti e avrà garantita la visuale aperta verso il mare. Nella parte antistante l'aerostazione, la pista potrebbe spingersi ad attraversare la zona più interna della gariga, mentre nel tratto in prossimità della Tonnara potrà essere condotta a perimetrare, dal lato mare, il nucleo più orientale della edificazione residenziale stagionale.

In relazione alla presenza della pista ciclabile, seguendo l'esempio di iniziative comparabili, si potrebbe anche studiare la possibilità di allestire in maniera particolare lo chassis delle biciclette, con forme di ispirazione 'naturale', che riportino il logo dell'aeroporto e del parco stesso.

Le attrezzature di servizio al parco

In corrispondenza dei punti di accesso al parco potranno essere realizzate alcune strutture per l'accoglienza e l'informazione. Si può ipotizzare la loro collocazione sia all'interno di strutture già esistenti (la Tonnara), che in padiglioni di nuova costruzione. Questi ultimi saranno tutti situati nella fascia più interna e sul sedime dei manufatti di servizio oggi esistenti, e di cui il Piano di sviluppo aeroportuale prevede la demolizione o lo spostamento. Le attrezzature preventivabili sono le seguenti:

A - Un centro informazioni sul paesaggio e la natura

In corrispondenza dell'accesso fronteggiante l'area dei parcheggi e il Terminal, è ipotizzabile la collocazione di un padiglione che contenga una piccola mostra permanente sui caratteri ambientali e storico-naturalistici dell'area, e dove richiedere eventuali visite guidate. Il centro conterrà anche i servizi igienici per quest'area del parco e il deposito-parcheggio delle biciclette che potranno essere affittate (o fornite gratuitamente ai passeggeri in transito). Al centro potrà essere affiancato un piccolo giardino didattico, che presenti in forma ordinata e didascalica le principali piante presenti nell'area.

B - Due bar-ristorante

In corrispondenza dell'accesso diretto dal Terminal passeggeri è ipotizzabile la collocazione di un bar-ristorante, aperto verso il paesaggio e la riva marina, realizzato con carattere non invasivo e compatibile con il carattere naturalistico del sito. Un secondo bar-ristorante potrebbe essere collocato all'estremità opposta all'interno della Tonnara o in sua adiacenza.

C - Uno spazio museo

Il complesso della Tonnara, come già preventivato anche dal Comune di Cinisi potrà ospitare uno spazio museo, dedicato a un tema di richiamo legato al sito (i lavori tradizionale del mare; l'archeologia marina). Il medesimo complesso potrà anche accogliere i locali di servizio per la manutenzione e la sorveglianza del parco, nonché un secondo nucleo di servizi igienici.

D - Una struttura ricettivo-alberghiera

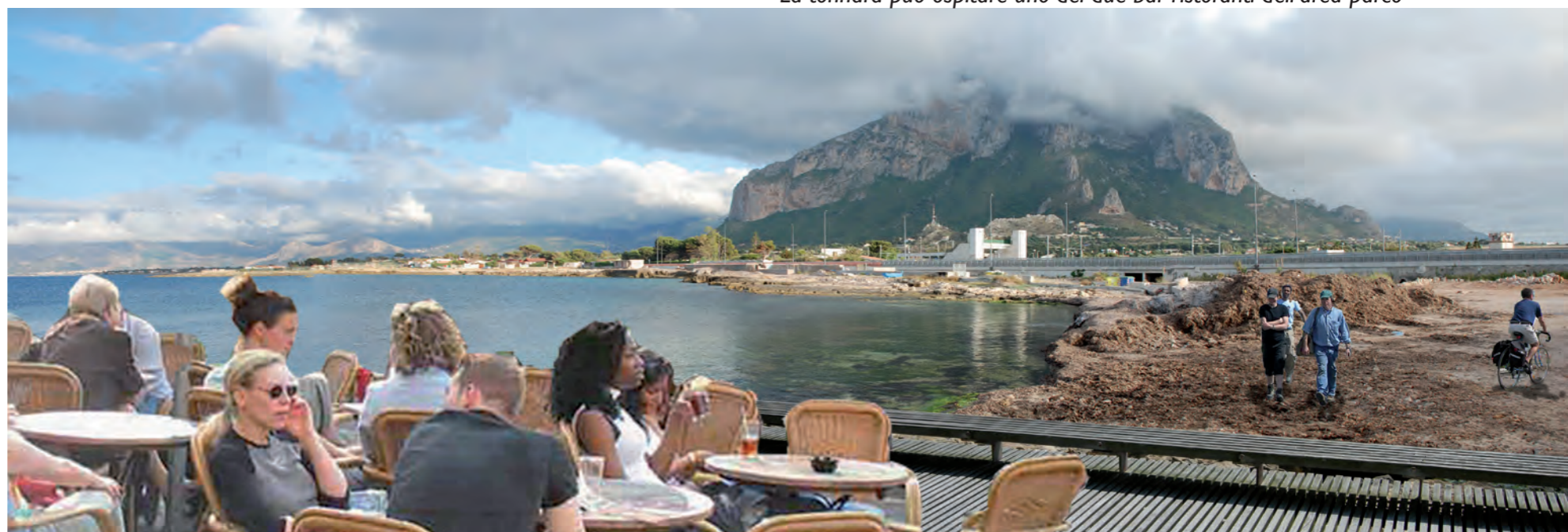
Nella zona del parco dove è attualmente presente la struttura dell'inceneritore abbandonato, area che si presenta come la più profondamente modificata e insieme la più lontana dalla riva, vi è la possibilità, anche in conseguenza della posizione immediatamente fronteggiante l'aerostazione, di collocare una struttura ricettivo-alberghiera, in sostituzione del vecchio impianto.

La nuova struttura dovrà presentare un carattere di profonda integrazione con la natura e la storia del luogo, anche dal punto di vista della sua distribuzione spaziale. Per favorirne la compatibilità con l'area naturalistica circostante e mitigarne l'impatto visivo, è ipotizzabile che la struttura presenti spazi giardino e percorsi nel verde, che si leghino a quelli del parco.








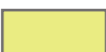

La pista ciclabile può utilizzare, per la metà del suo percorso, il tracciato della strada carrabile asfaltata già esistente










La tonnara può ospitare uno dei due bar-ristoranti dell'area parco



ACCESSIBILITÀ E PERCORRENZE

-  Accesso al parco
 -  Parcheggio
 -  Sentiero pedonale
- AMBITI PAESISTICI
-  Accesso al parco
 -  Area centro informazioni e giardino didat
 -  Area bar-ristorante
 -  Area struttura ricettivo-alberghiera
- Natura
-  Area naturalistica delle palme nane
 -  Area naturalistica della gariga

EMERGENZE E SISTEMA DEI SERVIZI

-  Centro informazioni sui caratteri storico-naturalistici dell'area
-  Bar-ristorante
-  Museo
-  Punto di interesse storico-naturalisti
-  Servizi igienici
-  Servizi igienici per disabili
-  Albergo



9 - NOTE SULLA GESTIONE E COSTI DEL PARCO

La Tonnara dell'Orsa, negli ultimi anni, ha visto la presenza di molteplici proposte di animazione culturale; il parco dell'aeroporto Falcone e Borsellino, da parte sua, si propone come un itinerario culturale capace di valorizzare paesaggio, storia e tradizioni locali.

L'insieme delle risorse presenti nell'area, sin qui non sfruttate, di carattere ambientale, storico-culturale, di intrattenimento, deve costituire il motivo ispiratore di una stagione innovativa di approccio al patrimonio paesistico, in una visione strategica per lo sviluppo della costa, fatta di sinergie tra attori pubblici e privati.

Se esigenza fortemente condivisa dalle amministrazioni e dagli operatori del settore è quella di arricchire e diversificare la proposta turistica tradizionale, questo brano di territorio può proporsi come laboratorio e incubatore di nuovi fermenti culturali, che costituiscano un forte veicolo di promozione turistica del territorio. Il progetto del parco si propone di coagulare e irrobustire le vocazioni, le attrattive e i servizi turistici insediati nell'area, in un quadro di fruizione integrata delle risorse locali (paesaggistiche, produttive, culturali...), così da far convergere al più possibile le risorse pubbliche disponibili, e attrarre capitali di rischio sia pubblici che privati.

Da questo punto di vista il parco va inteso anche come elemento per innescare processi di valorizzazione economica del territorio. Può infatti costituire un tassello di un sistema integrato di proposte qualificate che l'area di Cinisi e Terrasini può esprimere nel campo di paesaggio, ambiente, cultura, enogastronomia: un insieme di attrattive capace di suggerire un soggiorno prolungato ai visitatori in transito nell'aeroporto Falcone e Borsellino.

Per questo suo legame con il territorio, la gestione del parco dovrà coinvolgere, oltre alla Gesap, che promuove l'intera iniziativa, anche il Comune di Cinisi, il Comune di Terrasini e tutte le Istituzioni locali e le Associazioni culturali interessate, in uno spazio di confronto e partecipazione che favorisca una gestione dinamica e attiva dei beni/servizi culturali che il parco presenta. A questa volontà potrà unirsi il sostegno della Regione e della Provincia di Palermo e di altri soggetti che possano prendere parte all'iniziativa: Soprintendenze regionali, ecc.

Sul piano operativo le competenze e gli oneri relativi alla gestione nel tempo dell'area dovranno essere ripartite fra i diversi enti che partecipano al progetto, pur se la presenza delle attività di ristoro e ricezione turistica nell'ambito del parco, dovrà almeno parzialmente contribuire a coprire i costi della sua manutenzione.

Le Istituzioni locali potranno individuare una serie di progetti fra loro coordinati (sentieristica, riqualificazione degli edifici presenti, ristorante nella Tonnara) per migliorare la fruibilità turistica del parco; le Istituzioni locali e le Associazioni, insieme alla Gesap, potranno promuovere sinergicamente e in maniera organica iniziative concordate di un "Calendario di Eventi del Parco dell'aeroporto": capace di trasferire ai potenziali fruitori l'appeal e le molteplici opportunità del territorio.

Una valutazione di larga massima relativa ai costi di realizzazione del parco per quanto concerne il solo Ambito EST, vede la presenza delle seguenti voci di spesa:

- Realizzazione dei sentieri a raso nella zona di gariga
450.000 euro
- Realizzazione del percorso pedonale in passerella sopraelevata nella zona di scogliera
650.000 euro
- Realizzazione della pista ciclabile
400.000 euro
- Riqualificazione ecologica e bonifica dell'area, miglioramento agli impianti di scarico delle acque chiare per rendere le strutture più compatibili
350.000 euro
- Realizzazione di cartellonistica
100.000 euro
- Realizzazione di un padiglione per la didattica e l'informazione
400.000 euro
- Realizzazione di un padiglione da adibirsi a bar-ristorante
600.000 euro

10 - SINTESI

Lo studio si proponeva di verificare la fattibilità di un itinerario culturale capace di valorizzare ambiente, natura e storia locale nel brano di paesaggio che è situato fra l'Aeroporto Falcone e Borsellino e la riva del Tirreno. Gli orientamenti progettuali analizzati, mostrano che è effettivamente possibile creare un parco fruibile al pubblico, in un'area che mantiene tuttora forti elementi di naturalità, senza alterarne l'aspetto complessivo, ma anzi enfatizzandone i caratteri originali.

Gli interventi che nella presente relazione sono stati preventivati, sono calibrati in modo da non alterare gli equilibri ecologici in essere, e anzi invertire il processo di degrado, palese nella parte aperta all'uso pubblico e decisamente presente anche nell'area di competenza aeroportuale, che è emerso dall'analisi. Tutte le operazioni, prefigurate dallo schema di intervento, hanno anzi l'obiettivo di recuperare i valori antropici, visuali e naturali dell'area. Nello stesso tempo non è stato ipotizzato un intervento di mero restauro ambientale, ma piuttosto un'azione per rendere questo territorio un patrimonio collettivo, alla salvaguardia del quale devono sentirsi legati ed impegnati la Società di gestione dell'aeroporto, come i comuni di Cinisi e Terrasini e gli abitanti tutti del territorio. In questo parco essi potranno ritrovare tracce della cultura materiale ormai scomparsa ed anche stimoli per un approccio diverso nei confronti delle proprie tradizioni e degli elementi naturali familiari.

Contemporaneamente gli abitanti del territorio potranno sperimentare una forma di socializzazione con gli utenti dell'aeroporto, con i viaggiatori, che proprio attraverso il parco potranno trovare una forma di legame con il luogo, altrimenti semplicemente attraversato fuggacemente, per dirigersi verso altre mete. Ai viaggiatori in transito, infatti, è parimenti destinato questo parco, percorrendo il quale potranno non solo godere di un semplice relax attendendo il trasferimento, ma anche giovare di una forma di conoscenza e apprezzamento dell'area e in generale della Sicilia.

L'aeroporto ne trarrà un deciso consolidamento positivo della propria immagine, proponendosi come un luogo forte di attenzione ambientale, sia nei confronti dei suoi utenti, che delle istituzioni e degli enti territoriali.





AEROPORTO INTERNAZIONALE DI PALERMO FALCONE E BORSELLINO

PROGETTO PER LA CREAZIONE DI UN PARCO
STORICO-NATURALISTICO IN PROSSIMITÀ DEL TERMINAL PASSEGGERI

B

SCHEDA





REGIONE SICILIA
PROVINCIA DI PALERMO
COMUNE DI CINISI
COMUNE DI TERRASINI



AEROPORTO INTERNAZIONALE DI PALERMO FALCONE E BORSELLINO

**Progetto per la creazione di un
Parco storico-naturalistico in prossimità del
Terminal passeggeri**

Luglio 2008

REDAZIONE
Franco Panzini
Architetto e Paesaggista

RENDERIZZAZIONI
Elena Geppetti
Paesaggista

Compagnia del Progetto

INDICE

SCHEDA 1 - L'AEROPORTO DI BARCELLONA	p.1
SCHEDA 2 - L'AEROPORTO DI MADRID	p.3
SCHEDA 3 - PORTO, PASSEGGIATA GEOLOGICA SULL'ATLANTICO ALLA FOCE DEL FIUME DOURO	p.4
SCHEDA 4 - BERLINO, NATUR-PARK SCHÖNEBERGER SÜDGELÄNDE	p.7

SCHEDA I - L'AEROPORTO DI BARCELONA

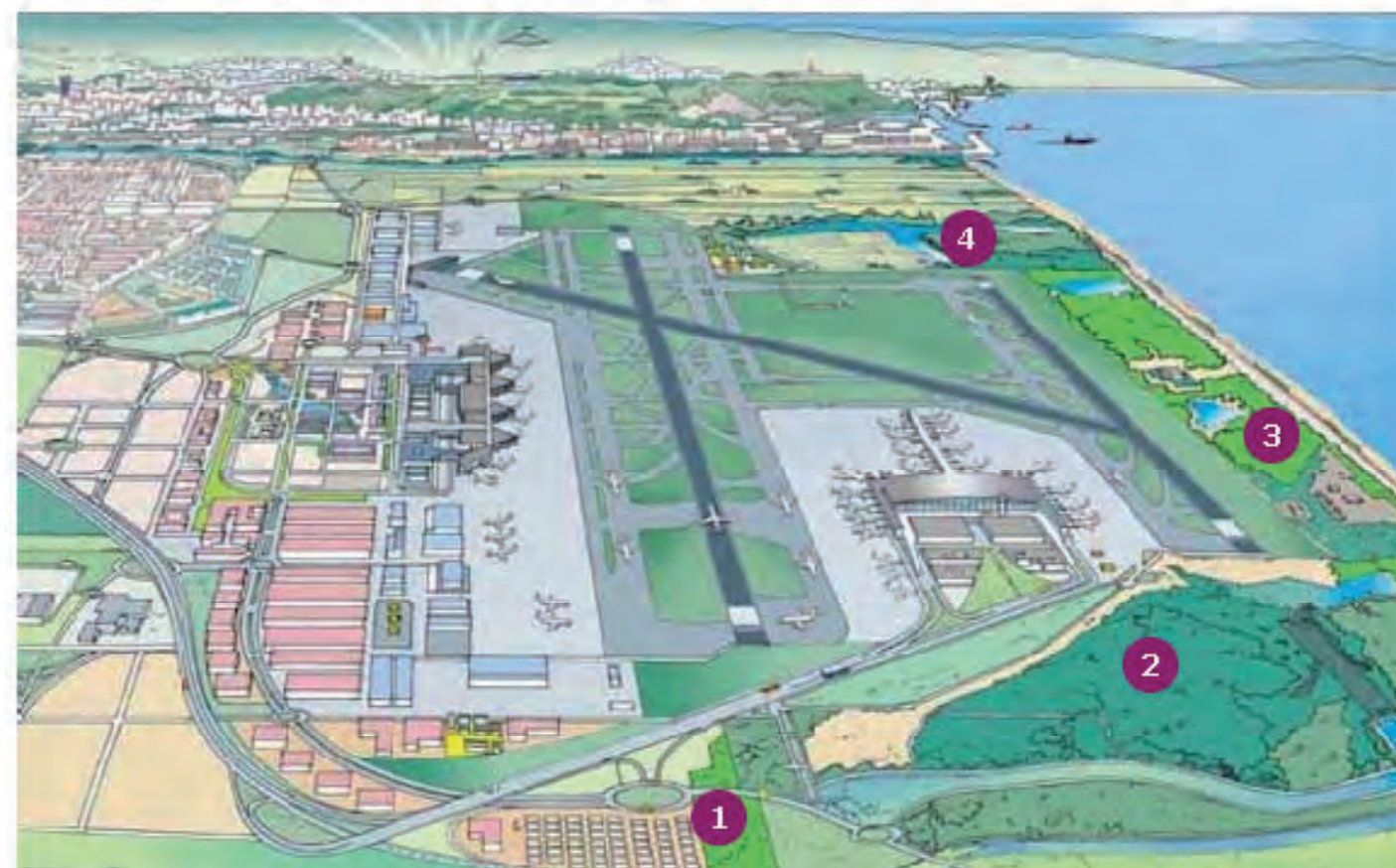
Il piano di ampliamento dell'aeroporto di Barcellona contempla la modernizzazione delle attuali installazioni, la costruzione di una terza pista, di una nuova area di terminal, di nuovi accessi viari e ferroviari, e la urbanizzazione di oltre 300 ettari come zona di servizio per lo sviluppo industriale e commerciale dell'aeroporto.

In questa operazione di grande respiro, la maggiore dimensionalmente in corso in un aeroporto europeo, proprio il rispetto ambientale è una delle priorità che guidano i lavori in corso. Al completamento delle opere previste, all'aeroporto di Barcellona, risulteranno connessi oltre 240 ettari di spazi protetti.

Una delle principali operazioni che si vanno conducendo, rivolte alla valorizzazione del patrimonio naturale, è la acquisizione di oltre 90 ettari di terreno, situati fra la riva marina e il sedime della terza pista. Si tratta di una zona con vegetazione bassa, caratterizzata dalla presenza di vari stagni; un relitto superstite della fascia dunale che in passato cingeva la costa.

Questo territorio, che costeggia tutto il perimetro dell'aeroporto, non solo presenta un interesse in sè, ma ha un valore strategico, giacché costituisce una sorta di grande corridoio di collegamento di vari ambiti naturali esistenti all'intorno dell'aeroporto: l'area de La Ricarda, a nord e quelle di Remolar e Can Sabadell a sud. Alla conclusione dell'iniziativa tutta l'area naturalistica risulterà connessa in un unico insieme ambientale.

In questo grande parco aperto al pubblico, la Aena, società che gestisce gli aeroporti spagnoli, svilupperà vari progetti di restauro del patrimonio naturale già preventivati, che permetteranno il consolidamento e il potenziamento degli habitat presenti. Verrà anche realizzato un centro di protezione per le specie faunistiche minacciate, che opererà per la riproduzione in cattività di specie dell'avifauna, anfibi e rettili, perché possano essere reintrodotte nelle zone umide.



1. Corredor biológico de Can Sabadell
2. El Remolar
3. Corredor litoral
4. La Ricarda

in alto

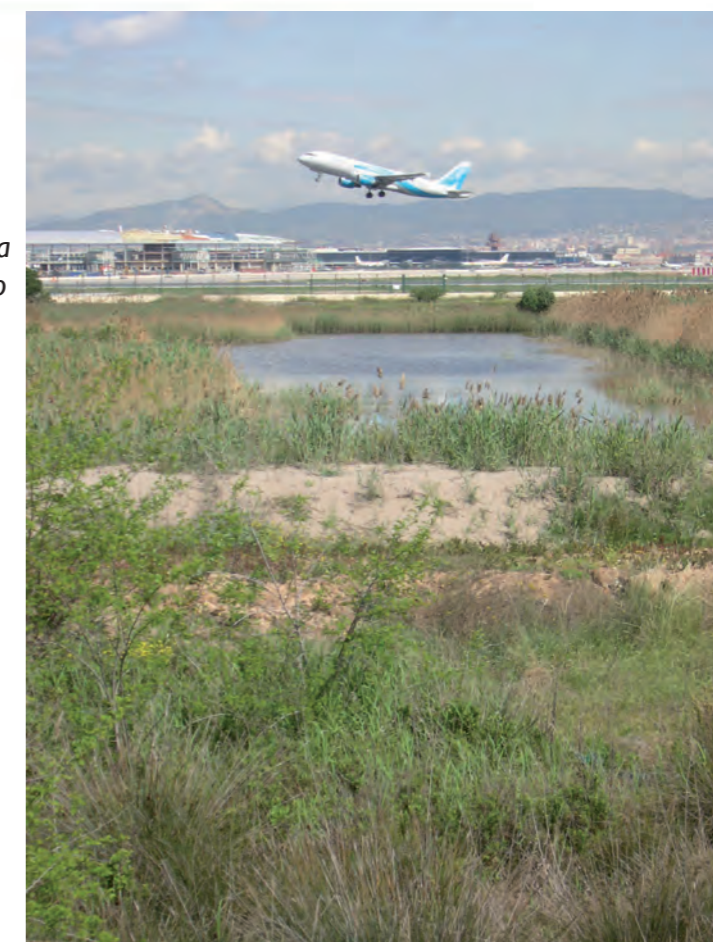
Disegno prospettico dell'area dell'aeroporto con la situazione al termine dei lavori. I numeri indicano la sequenza continua delle aree a vocazione naturalistica che cingono l'aeroporto dalla parte della riva

a sinistra

Veduta aerea dell'area con i lavori in corso

a destra

L'area nella situazione attuale





a sinistra
*L'area umida di riva come si
presenta oggi*



a destra
*Renderizzazioni di studio con la
presentazione dell'area aereo-
portuale al termine dei lavori di
ampliamento dell'infrastruttura*



SCHEDA 2 - L'AEROPORTO DI MADRID

L'aeroporto Bajas di Madrid ha in realizzazione imponenti misure di compensazione ambientale per il restauro del fiume Jarama, sito di importanza comunitaria (SIC), che scorre lungo il perimetro aeroportuale, il cui letto è stato in un tratto parzialmente deviato per permettere la costruzione di una nuova pista.

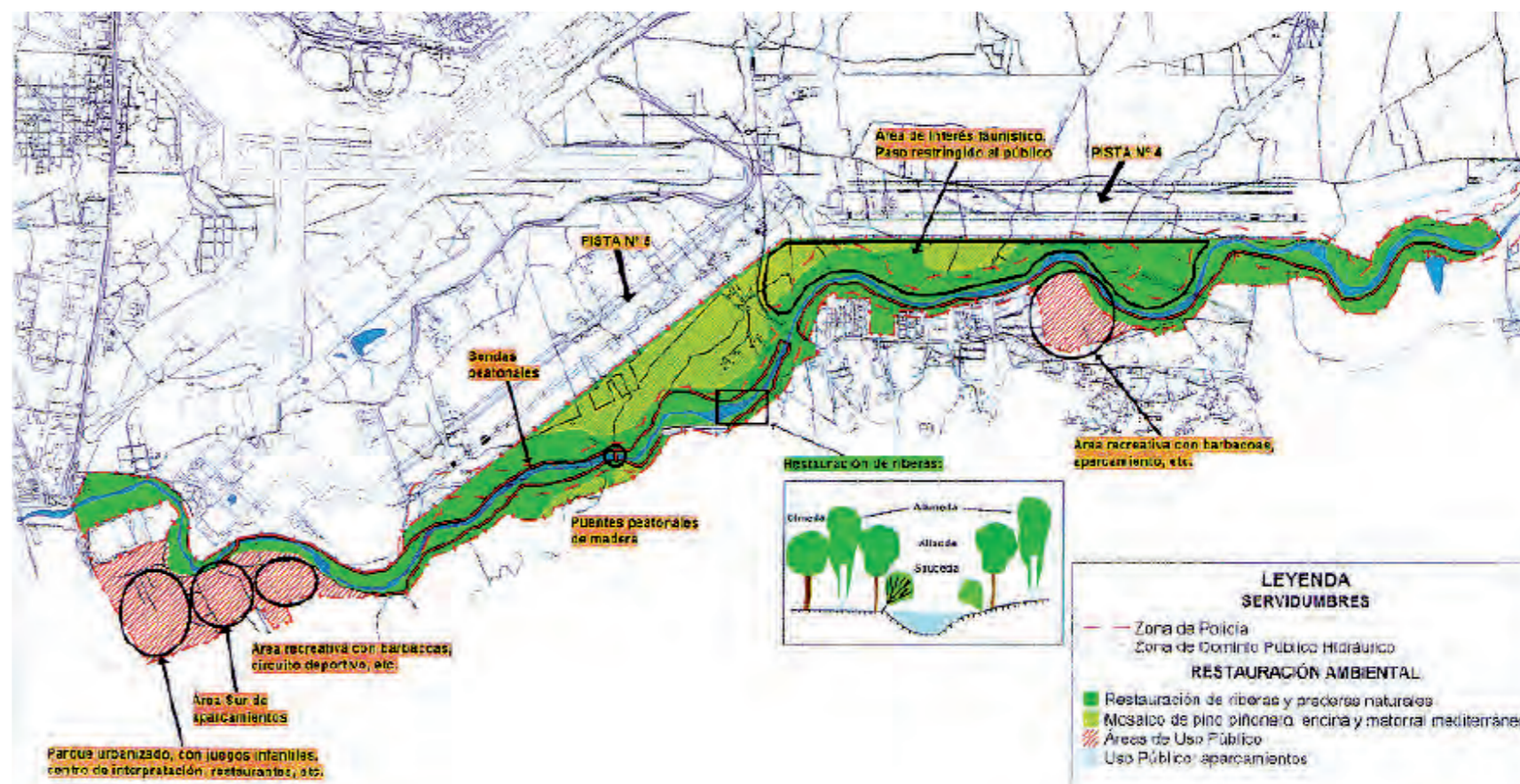
I lavori in corso, che coinvolgono direttamente un'area di 1.250 ettari, sono finalizzati a recuperare quanto più possibile le condizioni naturali della zona umida sia nell'area prossima all'aeroporto che lungo il tracciato del fiume, laddove questo attraversa alcuni quartieri residenziali.

Il fiume rappresenta una zona umida importante per molte specie dell'avifauna. Una parte dell'area naturalistica verrà riconvertita in parco pubblico, L'area aeroportuale è inoltre un sito pilota per la sperimentazione di un impianto di depurazione naturale attraverso l'uso di piante che svolgono una azione fitodepuratrice; è stato infatti realizzato un sito di depurazione delle acque reflue di 3.000 mq., dove le acque da depurare vengono fatte passare attraverso le radici di piante come canne o giunchi che eliminano la maggior parte degli inquinanti.

L'area aeroportuale con il fiume Jarama nella parte inferiore, che scorre in prossimità delle piste



Planimetria con le indicazioni schematiche delle misure di restauro ambientale



SCHEDA 3 - PORTO, PASSEGGIATA GEOLOGICA SULL'ATLANTICO ALLA FOCE DEL FIUME DOURO

Nel 2001, in occasione delle celebrazioni per Porto, "capitale europea della cultura", è stato ampliato il Parque de Cidade, il più grande spazio verde della città, spazio ecologico tra l'ambiente urbano e l'oceano. Il parco è un elemento di transizione tra il paesaggio urbano della città e il fronte mare e costituisce uno spazio di verde pubblico e di aggregazione per eventi per il tempo libero.

Il progetto per il nuovo fronte marittimo è composto da una serie di interventi che modificano la geografia del luogo, e contrastano alcuni fattori negativi, come la mancanza di una connessione diretta con la spiaggia e l'oceano, per la mancanza di percorsi e spazi pedonali.

Dell'intervento fa parte la costruzione di una passeggiata geologica sulla riva del mare.

La riva conserva infatti un importante patrimonio geologico, di interesse scientifico e didattico, nel sistema di rocce metamorfiche che cingono la foce del fiume Douro. Per poterle visitare, in collaborazione con il Dipartimento di Geologia dell'Università di Porto, è stato creato un percorso tematico volto alla divulgazione di questo patrimonio. È costituita da una larga passeggiata, interamente pavimentata in legno, che scende dal lungomare e attraversa le formazioni rocciose; lungo il percorso sono collocate sedute per sostare ad ammirare il paesaggio e pannelli didattici concernenti la conformazione delle rocce. Un sistema continuo di illuminazione ne permette l'uso anche di notte.

Per la sua collocazione in prossimità della riva marina e la struttura rocciosa a cui si appoggia costituisce un interessante possibile riferimento per i percorsi da realizzare, in una situazione analoga, nell'area del tavolato roccioso dell'aeroporto palermitano.







Per visitare l'area, che presenta interessanti formazioni geologiche, è stato creato un percorso tematico dedicato, costituito da una larga passeggiata, interamente pavimentata in legno, che scende dal lungomare e attraversa le formazioni rocciose. Un sistema di illuminazione, che segue la passeggiata, ne permette l'uso anche di notte



SCHEDA 4 - BERLINO, NATUR-PARK SCHÖNEBERGER SÜDGELÄNDE

Il Parco naturale pubblico è stato istituito nel 2000 sul sito di una stazione ferroviaria dedicata al traffico merci, abbandonata sin dalla seconda guerra mondiale, quando venne pesantemente bombardata.

Da allora il luogo è divenuto un'oasi naturalistica unica nel centro della grande città; come un'arca di Noè, nei suoi 18 ettari, ospita oggi un gran numero di piante selvatiche rare e una straordinaria fauna di uccelli.

L'area è divenuta un sito di conservazione della natura e del paesaggio, un laboratorio della naturalizzazione in corso, un parco pubblico-riserva urbana, che si visita percorrendo sentieri guidati.

Costituisce un interessante riferimento per il sistema dei percorsi che potrebbero attraversare l'area di gariga.





L'area naturalistica, vero laboratorio in cui osservare la rinaturalizzazione in corso, si attraversa su percorsi obbligati che nella forma e nella struttura materica evocano i fasci di binari che punteggiano il paesaggio

