



Aeroporto e dintorni

Cinisi

Seminario di progettazione

Febbraio/Giugno 2004

Infrastrutture, paesaggi, architetture

Progetti

a cura di Giuseppe Marsala

IATA Venezia -- Pescara - Ascoli - Roma 3 - Napoli - Reggio Calabria - Palermo

Villard 



Università di Palermo
Facoltà di Architettura



Edizioni Caracol

Premessa	6
<i>Salvatore Palazzolo</i> Sindaco di Cinisi Cinisi: dai monti verso il mare	10
<i>Giacomo Terranova</i> Amm. Delegato GESAP L'Aeroporto di Palermo tra Europa e Mediterraneo	12
Sezione <i>ne(x)ts I</i>: Testi	15
<i>Alberto Ferlenga</i> Scali, territori e recinti	16
<i>Fernanda De Maio</i> Tra piccoli e grandi aeroporti	24
<i>Mathis Güller</i> From airport to airport city	32
<i>Giuseppe Marsala</i> Forme di città	40
Masterplan	50
Sezione <i>ne(x)ts II</i>: Progetti	53
Aero-porto-città	54
①A1. <i>Villard Venezia</i> Aero-porto	56
①A2. <i>Villard Pescara</i> Il parco marino	64
①A3. <i>Villard Palermo</i> Lo spessore del confine I - Tra aeroporto e ferrovia	72
①A3. <i>Villard Palermo</i> Lo spessore del confine II - L'asse di corso Umberto	80
①A3. <i>Ordine degli Architetti di Trapani</i> Lo spessore del confine III - Aeroporto versus Città	88
①A4. <i>Villard Reggio Calabria</i> Il porto di Cinisi-Terrasini	96
Infra-strutture	104
①B1. <i>Villard Roma</i> La linea ferrata	106
①C5. <i>Architettura Palermo</i> City-Outlet	114
①B2. ①C2. <i>Villard Napoli</i> Il parco dell'autostrada	122
①B3. ②A. <i>Architettura Palermo</i> Le vie dell'acqua: dalla fonte del Furi alla città	130
Tessuti, tracciati, spazi	138
②B. <i>Villard Ascoli</i> Il parco eolico	140
②C. <i>Architettura Palermo</i> Il parco di Piano Tavole	148
①C3. <i>Architettura Palermo</i> Il parco degli impianti sportivi	156
①C1. <i>Architettura Palermo</i> "L'insula" di Cinisi e il parco urbano	164
Appendice	173
<i>Antonio Provenzani</i> Struttura / Fasi / Allestimenti	175

Lo spessore del confine I Tra aeroporto e ferrovia



L'area è quella del bordo meridionale dell'aeroporto, opposta all'aerostazione e disposta lungo il perimetro del sedime aeroportuale. Questa terra di confine è oggi un'area piuttosto indefinita, in cui le due città (la struttura urbana di Cinisi e quella aeroportuale) si fronteggiano dandosi le spalle. Il recinto doganale, e una strada che vi scorre parallela ed adiacente, sono gli elementi costanti che strutturano questo luogo. L'ipotesi si fonda sulla opportunità di realizzare una diffusione dell'urbano lungo il ring aeroportuale e sull'istituzione di un collegamento trasversale tra questo e l'aerostazione. Il progetto affronta il tema dell'urbanizzazione della striscia di terra compresa tra le due

infrastrutture mediante l'introduzione di nuove funzioni di servizio allo scalo e alla città. I vincoli aeroportuali sulle altezze degli edifici diventano, tra gli altri, un interessante materiale di lavoro per l'architettura del nuovo borderland aeroportuale.

Villard Palermo Lo spessore del confine

Progetto di:
Prof. Marcello Panzarella
(Responsabile scientifico)
Arch. Emanuele Palazzotto
(Tutor)
Arch. Salvatore Curcio
Arch. Giovanna Rita Elmo
Arch. Numinato Davide Licari
Pietro Mauro
Antonio Minutella
Arch. Elvira Parrinello
Arch. Andrea Pedalino
Arch. Luigi Piazza
Luigi Pintacuda
Alessandro Valenza

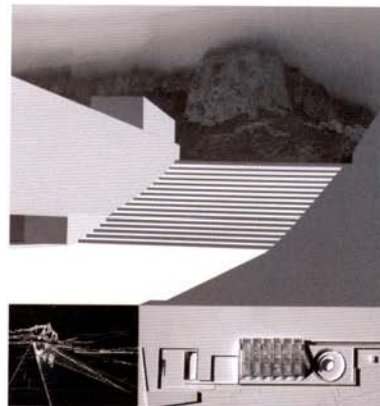


Addizioni funzionali e nuovi accessi all'aeroporto.

L'area di progetto assegnata è la fascia di confine tra la superficie aeroportuale e il restante territorio del comune di Cinisi: un confine invalicabile e sempre più rafforzato, che impedisce qualunque scambio tra le due parti, in atto e per il futuro. Di fatto, per accedere da Cinisi all'area aeroportuale occorre una lunga circumnavigazione, e colpisce che per tale impedimento anche la linea ferroviaria, che collega Palermo con Trapani, abbia dovuto derivare, lungo la costa, una bretella dedicata all'aeroporto. Ciò complica in maniera abnorme un collegamento essenziale, vale a dire quello tra questo aeroporto e quello di Trapani Birgi, una opportunità che occorre invece promuovere, nell'ottica di una operatività comune e di una integrazione sempre maggiore tra i due scali vicini. Quanto vale per la ferrovia si ripete, con problemi minori, anche per l'autostrada, che per raggiungere lo scalo ha dovuto derivare anch'essa una propria bretella, lungo la costa. Alla luce di tutto ciò, possiamo affermare che la collocazione della aerostazione sul lato mare constitui una scelta iniziale certamente poco felice, confermata tuttavia in seguito con la realizzazione della nuova aerostazione in corso di completamento. La problematicità della collocazione è confermata dalla difficoltà di inserire superfici a parcheggio adeguate, in atto costrette tra la bretella e il nuovo edificio. Di fatto le esigenze di parcheggi, sempre più insufficienti, hanno costretto a restringimenti e contorsioni anche il tratto terminale della stessa bretella. Oltre a ciò, la sua collocazione rende estremamente complicata qualunque

addizione di funzioni e servizi a complemento di quelli attuali. Tuttavia, perché l'aeroporto continui a servire efficacemente per lo sviluppo economico del proprio territorio, sarà essenziale non solo ristrutturarne gli accessi e i collegamenti ferroviari, ma anche reperire le aree per nuove funzioni (per la intermodalità dei trasporti di persone e merci; per le funzioni di rimessaggio e riparazione; per l'ospitalità, oltre che degli equipaggi, anche dei viaggiatori in transito; per la espansione delle funzioni commerciali). La soluzione più semplice di queste necessità risiede nella riconsiderazione delle aree a monte della superficie aeroportuale attuale, disposte lungo il suo lato maggiore, e ancora largamente disponibili. La loro collocazione e le opportunità che esse offrono - insieme con la necessità di ristrutturare in modo radicale l'accessibilità ferroviaria e la mobilità interna - hanno portato il gruppo di lavoro da me guidato alla proposta di connettere con un percorso sottopista la bretella ferroviaria con la ferrovia principale che corre a monte. Un nodo intermodale, dotato di parcheggi ampi e differenziati, è proposto a cavallo di tale percorso, sul limite della superficie aeroportuale, con l'affiancamento alla linea ferroviaria di un secondo condotto sottopista, dedicato ai collegamenti e alla mobilità interna. In linea, lungo il perimetro aeroportuale, la sequenza delle addizioni prevede un albergo, un centro commerciale, e i nuovi hangar.

Marcello Panzarella

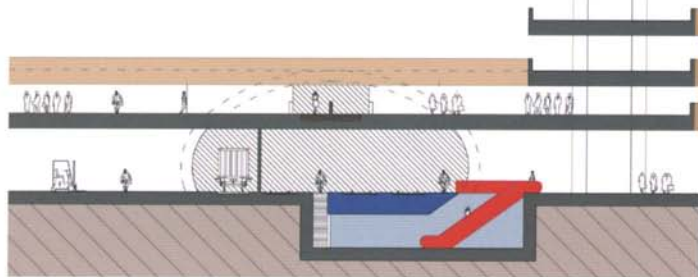


tra aeroporto e città
riattivare i collegamenti con il versante occidentale infrastrutturando i luoghi di mezzo:

LO SPESSORE DEL CONFINE



un **tunnell sottopista** riconfigura i collegamenti ferroviari
la **struttura a livelli** permette la separazioni dei flussi di persone e merci



schema generale di progetto



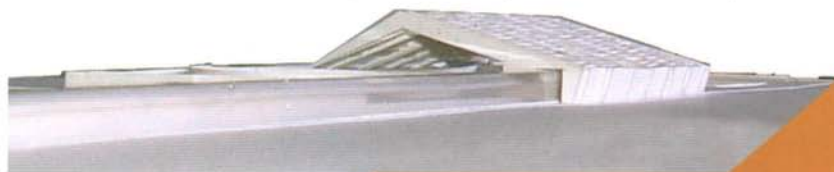
i tapis roulant definiscono un sistema architettonico in mo

l'organ

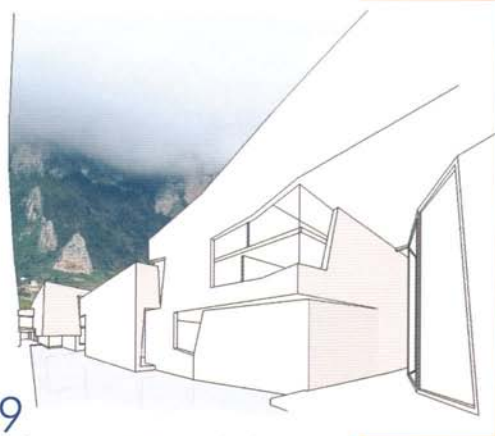


nto continuo in dialogo con il tessuto edilizio suburbano.

contribuisce ad attivare un offerta di servizi e prodotti tra aeroporto e città e a promuovere forme di turismo sostenibile



6 il nodo intermodale propone un'immagine per la percezione dall'alto, una grande ala all'interno della quale si manifestano tutti gli scambi tra il lato aria e il lato terra dell'aeroporto

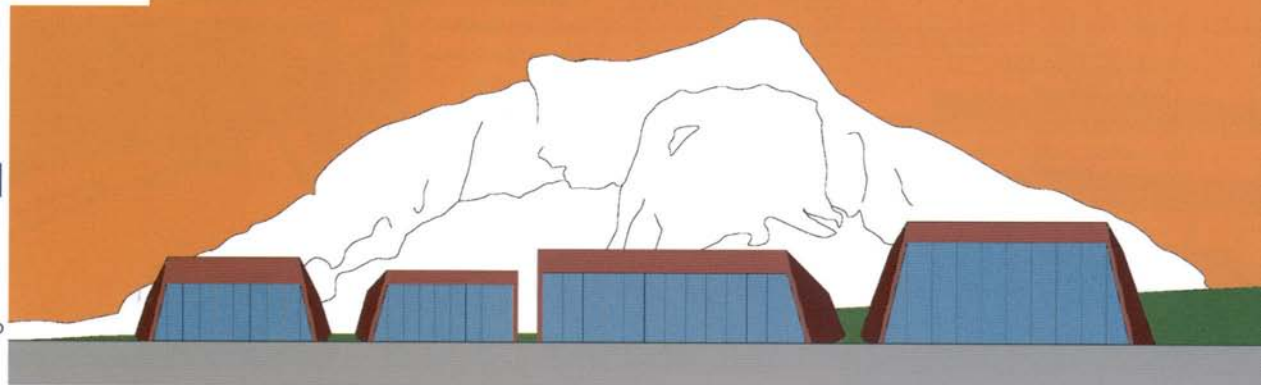


9 nel centro commerciale gli spazi funzionali, organizzati attorno alla piazza cortile, sono concepiti come cellule isolate; legate all'immagine e agli spazi della città storica

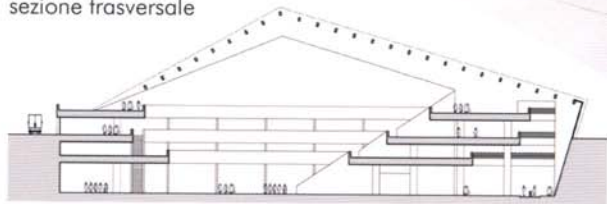
11 il sistema lineare viene completato dal complesso degli hangar, grandi cunei incastrati tra la pista e l'abitato che mettono in relazione la montagna e il mare recuperando la dimensione dilatata degli spazi dell'area aeroportuale



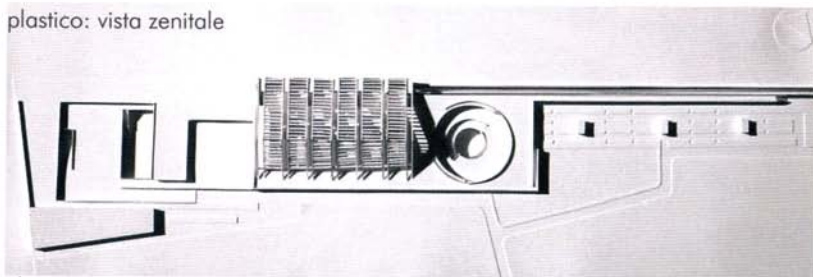
8 al sistema infrastrutturale è affidato il compito dell'accoglienza, mentre il complesso albergo e centro congressi catalizza i flussi sul bordo pista introiettandoli nella piazza circolare dove lo scenario naturale viene filtrato dal complesso architettonico un doppio cannocchiale prospettico che offre da un lato il fascino della natura della montagna e dall'altro l'idea del volo concentrando lo sguardo sulle fasi di decollo e atterraggio degli aerei



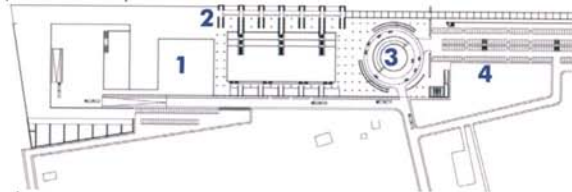
sezione trasversale



plastico: vista zenitale

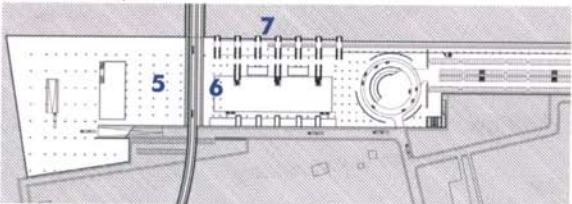


planimetria piano terra

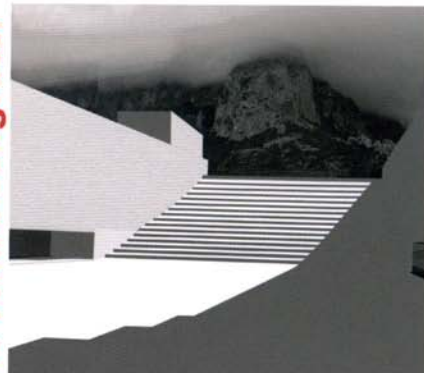


- 1 depositi e spazi di manovra
- 2 tapis roulant
- 3 rampa pedonale
- 4 parcheggio
- 5 area smistamento merci
- 6 fermata ferroviaria
- 7 tapis roulant

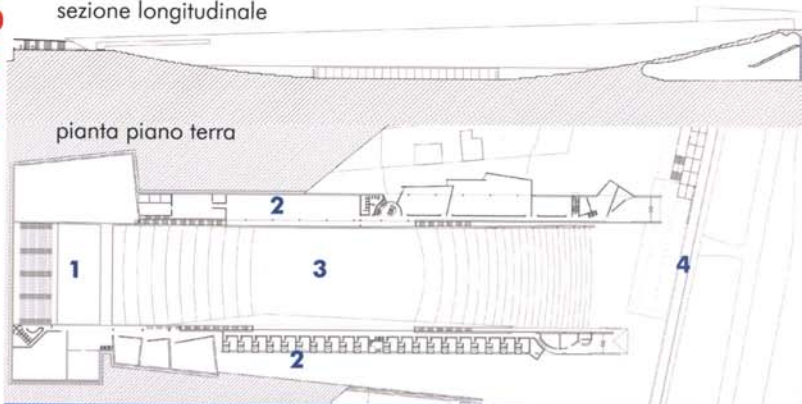
planimetria piano interrato



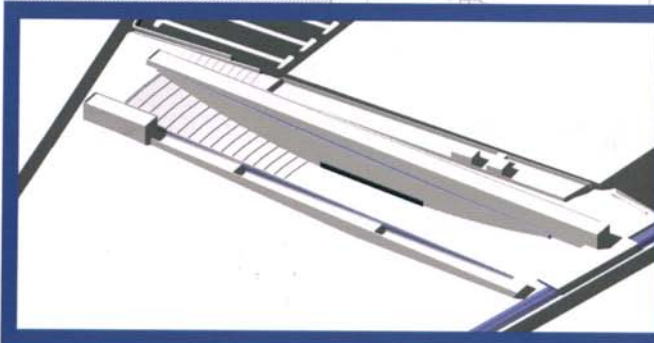
**nodo intermodale
albergo e centro congressi**



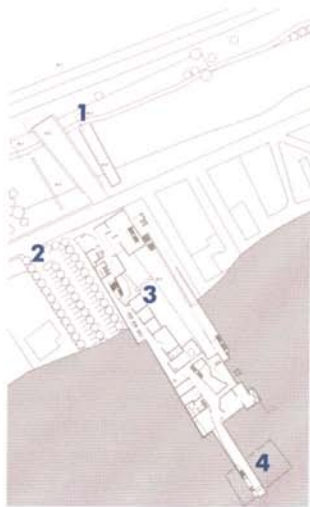
sezione longitudinale



pianta piano terra



- 1 centro congressi
- 2 albergo
- 3 piazza-anfiteatro
- 4 accesso ai tapis roulant



- 1 dromos ipogeo
- 2 parcheggio
- 3 piazza-corte centrale
- 4 ristorante panoramico

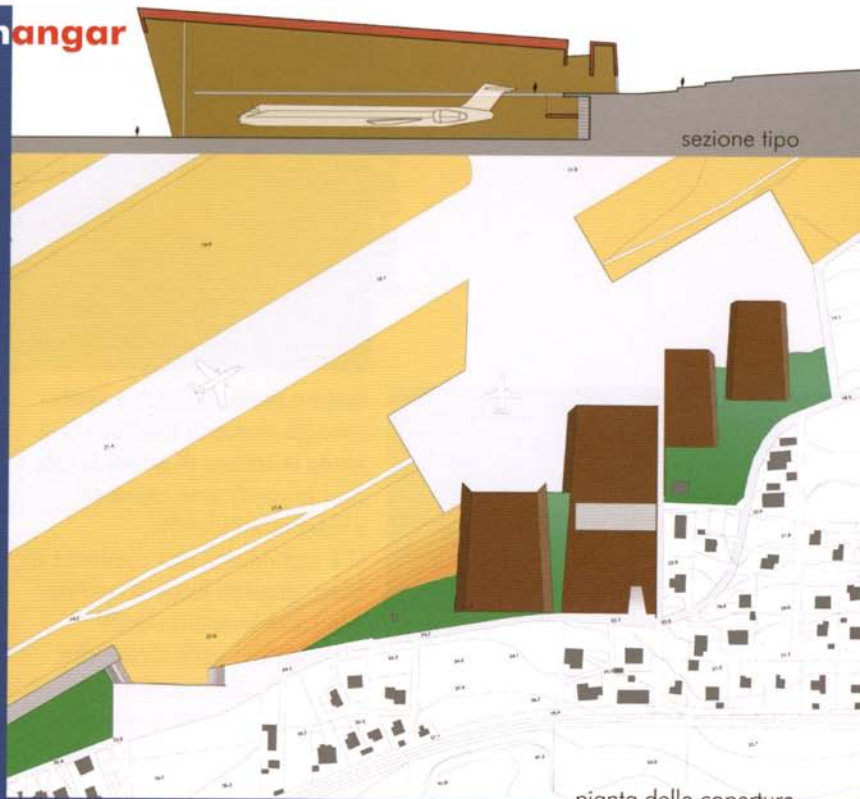
pianta piano terra



centro commerciale



hangar



sezione tipo

pianta delle coperture
abaco delle sezioni

sezioni longitudinali

