



Facoltà degli Studi di Sassari
Sede di Alghero
Corso di laurea PTUA
Anno accademico 2004-2005
II anno



Relazione di fattibilità

Progetto area ex-Saica Alghero

Blocco didattico: **Tecniche di valutazione ambientale**

Coordinatore blocco: **Prof. A. Cecchini**

Docenti: **G.Azzena, V. Bosetti, W.Husler, M.Minchilli, S.Serreli**

Tutor: **I. Blecic, A. Gentilini, M.Mura**

Studentessa: Francesca D'Ambruoso

Relazione di fattibilità progetto e valutazione

Indice

1. Introduzione al progetto (che cosa, come, dove, perché, chi)
 Programma funzionale e azioni di progetto
2. La fattibilità normativo-istituzionale
 - 2.1. Inquadramento negli strumenti di pianificazione in vigore
 - 2.1.1 Piani di livello territoriale (urbanistico, di settore)
 - 2.1.2 Piano comunale
 - 2.2. Eventuali varianti proposte e giustificazioni
3. Le valutazioni ambientali
 La coerenza con il contesto territoriale
4. La mobilità
 - 4.1. L'analisi del contesto e previsioni di impatto sul sistema
 - 4.2. Proposte progettuali
5. Aspetti economico-finanziari
 - 5.1. Urbanizzazioni (oneri o costi di realizzazione)
 - 5.2. Costi di costruzione
 - 5.3. Costi ed analisi di gestione (facoltativo)
6. Le prospettive e l'analisi degli scenari
7. Conclusioni

4. LA MOBILITÀ

4.1. L'analisi del contesto e previsioni di impatto sul sistema

4.1.1. descrizione del contesto di progetto

L'area ex-Saica è una vasta area racchiusa all'interno della struttura urbana compatta della città di Alghero e rappresenta una delle poche aree non qualificate del centro della città.

4.1.1.1. principali funzioni presenti

1. **l'attracco** per piccole imbarcazioni e servizi per diportisti;
2. il **flusso del traffico motorizzato**: via Garibaldi è un percorso obbligato per entrare nel centro storico e per arrivare dalla zona lido alla passeggiata oltre la torre Sulis –
3. l'area delle **residenze** che circoscrivono su tre lati l'area del progetto;
4. la parte **commerciale-artigianale**: nella parte sottostante alle stecche destinate alle residenze - sono presenti attività commerciali ed artigianali quali una associazione culturale con bar, una pescheria, un negozio di arredamento d'interni, un autolavaggio, una autofficina, un negozio di strumenti musicali;
5. l'area destinata alla **università** con la facoltà di architettura;

6. la **passeggiata** o flusso del traffico non motorizzato sull'isola centrale;
7. il **parcheggio** interrato di due piani accoglie il traffico turistico nella parte non automatizzata e il traffico dei residenti nella parte automatizzata;
8. l'area **ristorante-caffè**
9. la **piazza** centrale
10. il **museo**
11. il **percorso museale** all'aperto
12. l'**auditorium**
13. il **verde** attrezzato
14. l'**area commerciale**
15. l'**office information**
16. i **percorsi pedonali**
17. le aree pedonali interne all'area ex saica destinate a **mercato**

4.1.1.2. elementi costitutivi dell'identità del luogo

il luogo è particolarmente ameno dal punto di vista paesaggistico, si colloca infatti di fronte al mare in una posizione che permette la vista del golfo di Alghero a partire dal centro storico, con la vista di Bastioni e della Torre Tarantina, sino alla vista delle spiagge del lido, di Fertilia, di punta Negra e di Capo Caccia. Il percorso pedonale di via Garibaldi attrezzato di alberatura, offre unitarietà al fronte mare.

Il progetto proposto prevede la creazione di momenti di aggregazione con la piazza e il verde attrezzato e produzione/fruizione culturale con il museo e il percorso museale all'aperto.

4.1.1.3. modalità d'uso dello spazio

1. il progetto mira ad un uso temporale dello spazio continuativo nell'arco della giornata grazie alle molteplici funzioni presenti.
2. i percorsi che collegano il museo all'auditorium ed all'area di ristoro sono riservati ad **uso espositivo all'aperto**
3. i percorsi presenti all'interno del parco e la piazza ripropongono **l'uso del mercato** settimanale e di mercatini serali
4. lo spazio prevede un **uso pedonale** con le funzioni su indicate
5. l'area conserva la modalità d'**uso a traffico motorizzato**. L'attuale passeggiata su via Garibaldi presenta l'area destinata a traffico

motorizzato ad una quota differente dall'area destinata al flusso non motorizzato. Nel progetto la piazza proposta ha una pavimentazione che rende unitario il percorso che collega la piazza a via Garibaldi sino all'area del porto. Ciò che distinguerebbe le modalità d'uso differenti sarebbe una **diversa tessitura della pavimentazione** che nella zona destinata a traffico motorizzato diventa più ruvida e permette il rallentamento delle auto.

6. modalità d'uso dei **parcheggi** proposti sono di due tipi: automatizzati destinati prevalentemente a residenti, e non automatizzati.

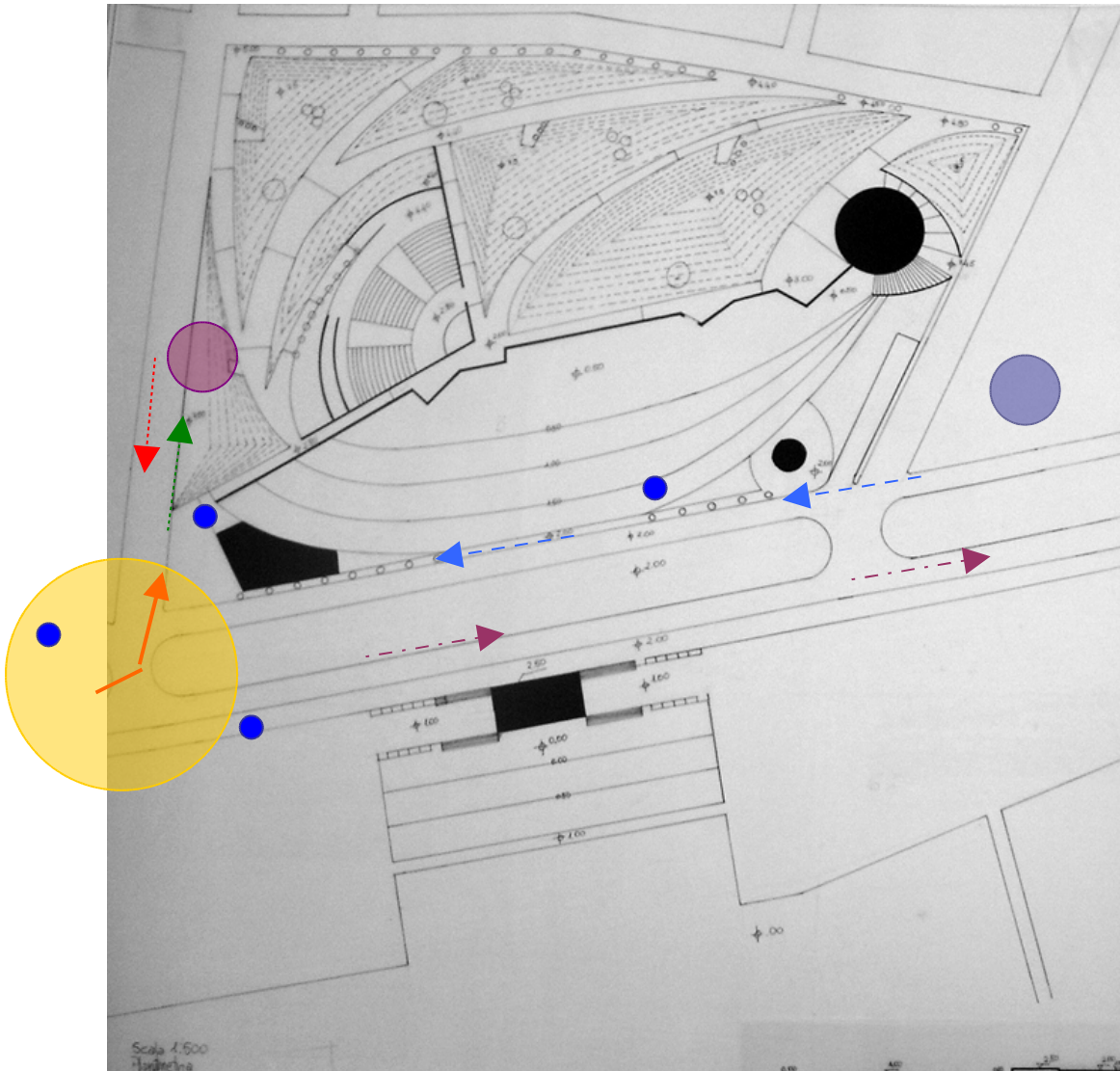
4.1.1.4. criticità e carenze

Molte sono le criticità in questa area.

La criticità su cui concentro l'attenzione quella determinata dai flussi in entrata e in uscita dal parcheggio automatizzato poiché per accedere agli ascensori dei parcheggi in via XXIV Maggio l'auto intercetta il flusso di Via Garibaldi nella direzione opposta (in uscita dalla città).

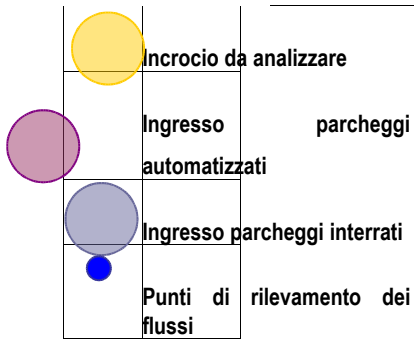
4.1.2. Descrizione dello stato di fatto dal punto di vista dell'accessibilità, viabilità, mobilità e regime di traffico

4.1.2.1. le condizioni attuali delle strade, dei flussi direzionali di traffico



4.1.2.3. Rilevazione del flusso del traffico motorizzato e delle direzioni

	auto	moto	camion	pullman	bus	altro	Frequenze tm/sec	pedoni	bici	Frequenze tnm/sec
	120	40/2	20*2	8*2	0	0	19,15	32	6	81,82
	308	64/2	16*2	12*2	4*2	4	8,82	56	8	50,00
	720	184/2	88*2	36*2	24*2	4	3,41	92	18	28,13
	720	124/2	64*2	20*2	12*2	4	3,81	300	30	10,00



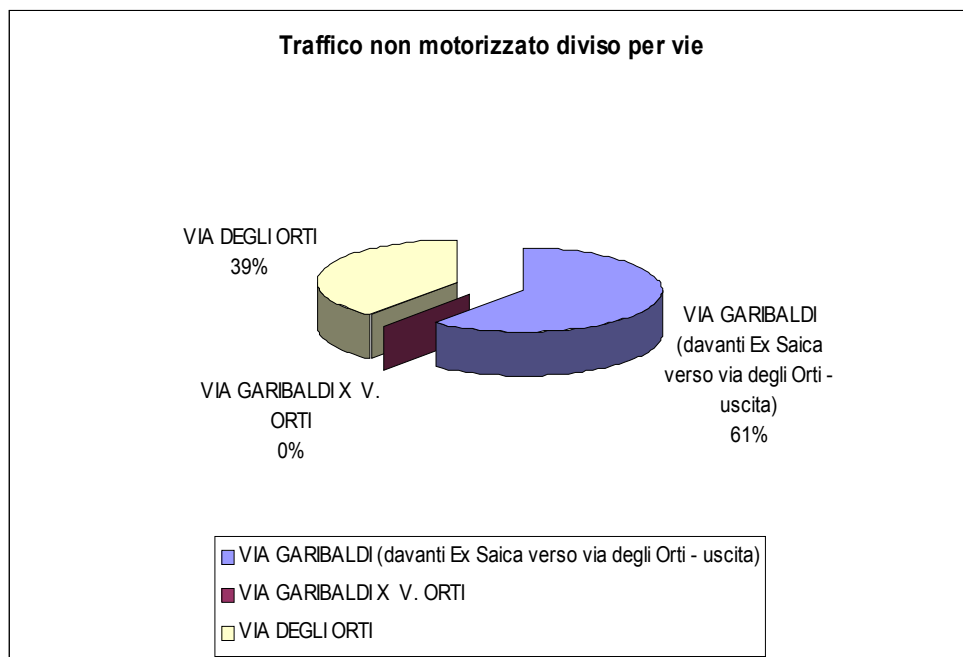
Nei calcoli si è tenuto in considerazione che le moto e le biciclette hanno una valenza che è la metà delle auto, camion, pullman e bus il doppio

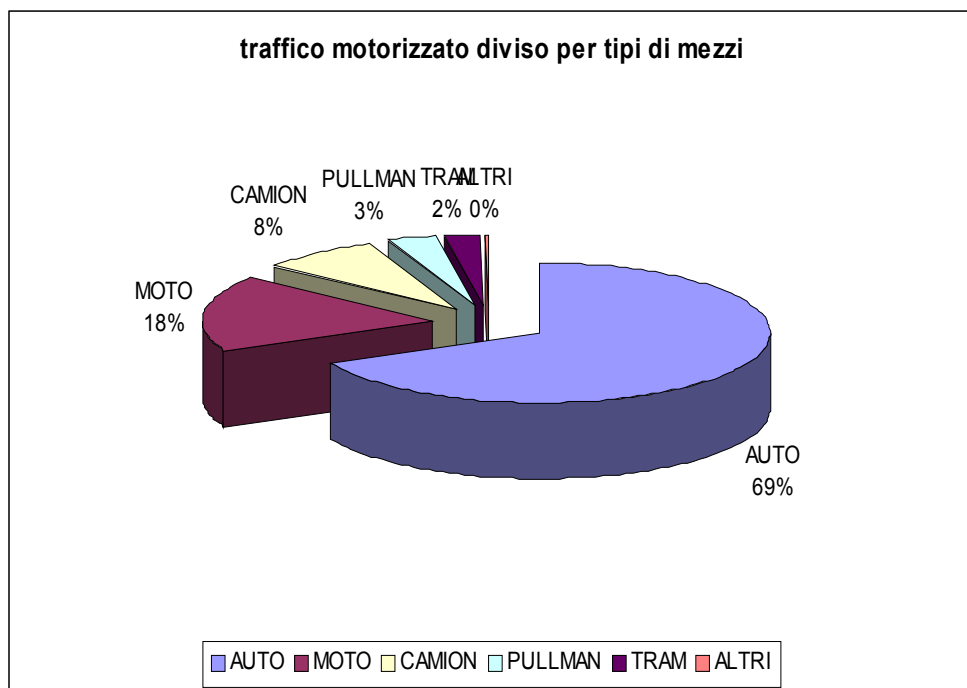
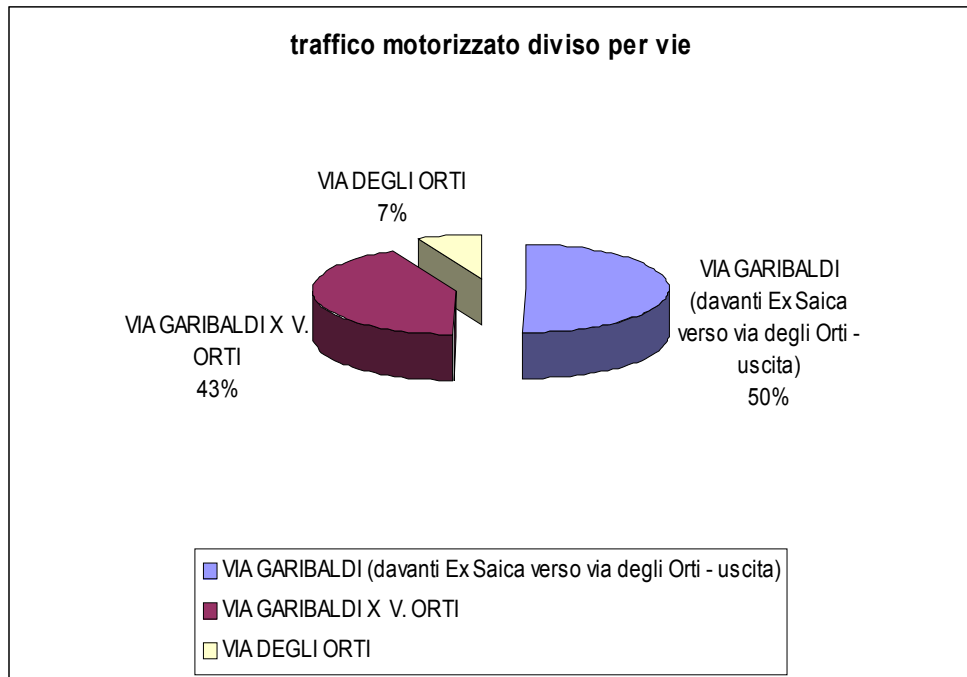
4.1.2.3. tipologie di traffico prevalenti

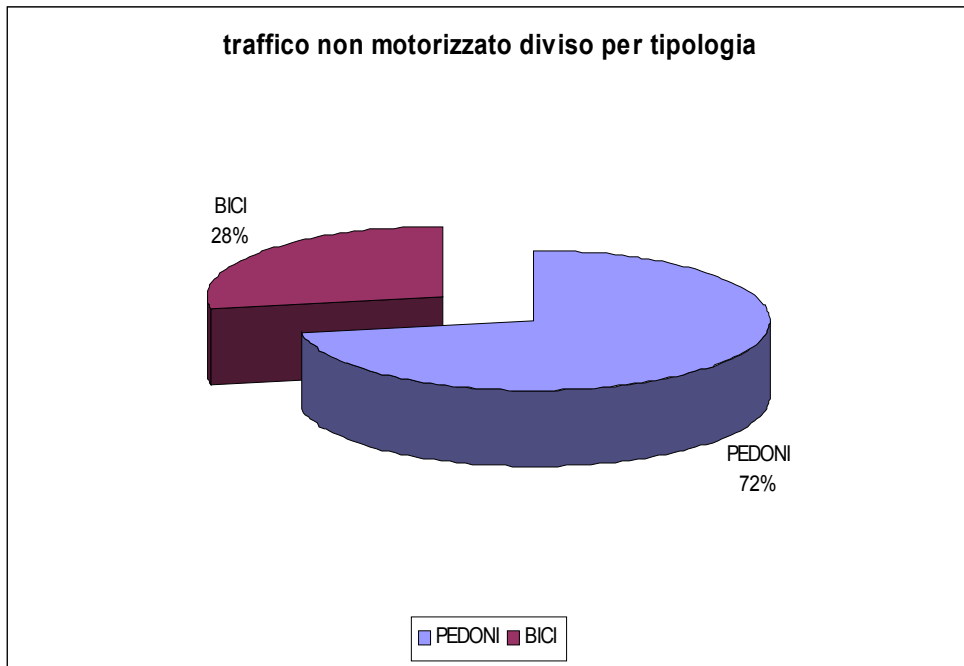
Prevale il traffico motorizzato di auto in entrata ed in uscita dalla città sul traffico in entrata ed in uscita su via Garibaldi.

4.1.2.4. valutazione dell'entità dei flussi

E' stata effettuata una rilevazione sul campo. RILEVAMENTO ORE 12:35 – 12:50 del 24/05/05 effettuato all'incrocio tra via Garibaldi e via degli Orti, su via XXIV Maggio e su via Garibaldi sia per i flussi in entrata nella città sia per i flussi in uscita. E' stato poi proiettato il dato rilevato su un'ora. Questi alcuni grafici relativi alla rilevazione



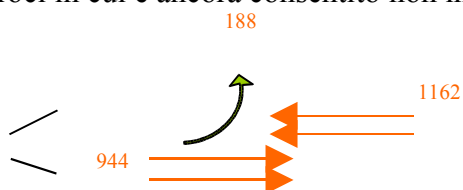




4.1.2.5. principali problemi relativi all'attuale gestione dell'area dal punto di vista della mobilità dell'accessibilità e della sicurezza

l'area indicata nella Bolla gialla è caratterizzata da un incrocio che prevede flussi che entrano nella città, flussi che escono dalla città e flussi che, dovendo accedere ai parcheggi automatizzati, devono incrociare il flusso delle macchine provenienti dall'altro senso. Calcolando che nell'ora di punta le auto in entrata verso la città sono 944 ed in uscita sono 1162 con una frequenza di 1 mezzo ogni 3" e che coloro che svoltano nella via XXIV Maggio sono circa 188 questa potrebbe essere una criticità.

Ma dagli studi effettuati sulle tabelle di riferimento, tale flusso rientra negli incroci in cui è ancora consentito non intervenire con semafori.



4.1.2.6. Scheda del regime di traffico

	Limite di velocità	Numero Corsie	Sosta	Stop
Via Garibaldi (verso uscita)	30 km/h	Due corsie a senso unico	Altezza dell'area Ex Saica in Via Garibaldi	No
Via XXIV Maggio	30 km/h	Doppio senso	Si	Si
Incrocio Via Garibaldi con via XXIV Maggio	30 km/h	-	Si	No

4.1.2.7. Criticità

I parcheggi situati in via XXIV Maggio sono completamente automatizzati. L'accesso a tali parcheggi avviene in un tempo di circa 1 minuto e 30" (calcolando il posteggio dell'auto sulla pedana e l'operazione di discesa, scarico e risalita dell'ascensore).

Con questi tempi **168 auto** riescono ad uscire dal parcheggio in **140 minuti**, ovvero in **2 ore e 10 (168/1,2 minuti =140 minuti)**.

4.2. Proposte progettuali

Dato che tale parcheggio ha tempi di manovra un po' lenti per i flussi di traffico che si verificherebbero nelle ore di punta in alta stagione, le proposte per risolvere tale problema possono essere:

1. che tale parcheggio sia **destinato esclusivamente ai residenti**
2. che si inseriscano altri **2 ascensori** per un totale di **4**. In tal modo il tempo scala a 70 minuti, significa che il tempo di deflusso è di **1 ora e 10 minuti**.